

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Compte rendu intégral

des séances du lundi 15 novembre 2004

(23^e jour de séance de la session)

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



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance.....	9293
2 ^e séance.....	9329
3 ^e séance.....	9371

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

53^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 15 novembre 2004

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. YVES BUR

1. **Loi de finances pour 2005** (deuxième partie). – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 9295).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS, AVIATION CIVILE (p. 9295)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'équipement et les transports terrestres.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour l'équipement et les transports terrestres et fluviaux.

M. François Liberti, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

M. François-Michel Gonnot, suppléant M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour la mer.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports aériens.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer.

MM. Maxime Bono,
Daniel Paul,
Michel Bouvard,
Michel Destot,
Philippe Folliot,
Gilbert Biessy,

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont,

MM. Dominique Caillaud,
Francis Delattre,
Michel Hunault.

M. le ministre.

M. le secrétaire d'État.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire à la prochaine séance.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 9297).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. YVES BUR,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

LOI DE FINANCES POUR 2005

DEUXIÈME PARTIE

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2005 (n^{os} 1800, 1863).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS, AVIATION CIVILE

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer concernant l'équipement, les transports et le budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, mes chers collègues, avec 12,5 milliards d'euros de crédits de paiement pour 2005, le budget que nous examinons accuse une baisse modeste par rapport à 2004, justifiée notamment par une présentation différente du projet de budget pour 2005. L'essentiel n'est cependant pas dans ce chiffre, mais dans ce qu'il exprime : une approche ambitieuse et justifiée du budget de l'équipement et des transports terrestres, comme je l'ai relevé devant la commission des finances, qui a souscrit à cette analyse.

S'il s'agit d'une ambition justifiée, c'est d'abord parce que, comme le montrent à la fois les évaluations qualitatives et les approches plus quantitatives, la qualité de nos infrastructures est un élément essentiel de la compétitivité du site France. Or la compétitivité d'un site n'est jamais acquise pour l'éternité. Les flux internationaux évoluent, les besoins des entreprises changent, et il est essentiel de faire la course en tête. Au-delà de l'affichage, la mise en œuvre d'une ambition forte pour les infrastructures de notre pays

est un objectif déterminant, que le Gouvernement souligne dans son projet de budget et que notre commission estime devoir être partagé.

La qualité des infrastructures est également essentielle pour l'efficacité des secteurs d'activité immédiatement impliqués par ces infrastructures et autour d'elles. De nombreux emplois relèvent de l'économie des transports, et il importe de les soutenir, malgré les limites des réponses que la puissance publique peut apporter aux difficultés que connaissent, par exemple, les transporteurs routiers.

Il ne suffit pas de proclamer la compétitivité du site France et des entreprises de transport : il faut aussi la construire et l'encourager. Telle fut la démarche raisonnée que nous avons suivie ensemble tout au long de l'année dernière, avec un débat parlementaire sur la politique d'infrastructures, à la suite duquel le Gouvernement a opéré des choix lors du CIADT de décembre 2003, qui a défini une programmation ambitieuse, mais abordable compte tenu des moyens qui pouvaient être mobilisés. Elle prévoit un phasage en deux temps : d'une part, les perspectives les plus probables et les plus abordables à l'horizon 2012 et, par ailleurs, des choix d'infrastructures qu'il importe de poser dès aujourd'hui, mais dont la réalisation s'inscrit dans une perspective plus lointaine.

Cette programmation pour 2004-2012 représente 20 milliards d'euros d'engagements, portés par l'État à hauteur de 7,5 milliards. Elle est tout à fait essentielle pour servir l'objectif que je viens d'évoquer. Vous avez souhaité, messieurs les ministres, lui garantir les moyens nécessaires par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – l'AFITF –, dont nous avons défini le principe à l'article 41 de la première partie du projet de loi de finances et dont la constitution devrait donner lieu prochainement à un décret.

Du point de vue de la forme et du fond, on peut s'interroger sur votre choix – que vous avez, au demeurant, justifié – de mettre en place cette agence par décret. La loi est nécessaire pour affecter les financements – c'est l'objet de l'article 41 – et on aurait pu imaginer que l'AFITF, compte tenu de la spécificité de cet établissement public, soit mise en place par un texte législatif. Nous souhaitons néanmoins que l'agence aide à consacrer les moyens nécessaires au programme ambitieux d'infrastructures que vous avez décidé.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour les transports aériens. Il faut qu'elle en ait les moyens !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. L'agence sera financée notamment par l'affectation des dividendes des sociétés autoroutières. La commission des finances avait débattu de cette question à la fin de 2003. Votre choix est justifiable et compréhensible, mais, tout en nous félicitant que l'agence dispose d'un outil protégé de financement de la politique des infrastructures, on peut se demander s'il n'aurait pas mieux valu lui affecter le produit des privatisations de

certaines sociétés autoroutières, car les dividendes de ces sociétés sont aujourd'hui plus modestes qu'ils ne le seront dans quelques années.

En outre, vous n'avez pas obtenu beaucoup de garanties sur la capacité d'emprunt de l'agence. Afin de vous aider à développer cette capacité, nous proposerons un amendement appelant le Gouvernement à fournir chaque année à l'Assemblée des explications à cet égard. Peut-être auriez-vous pu anticiper sur cette chronique des dividendes en inscrivant une valeur équivalente à celle que pourrait avoir la cession des sociétés autoroutières lorsque le marché offrirait de bonnes opportunités – mais ce point a été tranché en décembre dernier.

Quoi qu'il en soit, dès lors que l'agence aura été créée, nous nous trouverons dans des conditions nouvelles, qui pourraient vous inviter à ne plus craindre de lâcher la proie pour l'ombre. Au fond, un des éléments de votre raisonnement consistait à considérer – et le passé vous donnait plutôt raison – que, dans la valorisation du patrimoine autoroutier, rien ne vous garantissait l'affectation réelle à un programme d'infrastructures. Mais, dès lors que l'agence existe, la discussion peut se poursuivre pour « flécher », à l'avenir, le produit de cessions éventuelles en direction de la réalisation d'un programme d'infrastructures. Vous avez toutefois raison d'insister sur la nécessité que le programme d'infrastructures soit financé, que ce soit par la chronique des dividendes ou par le produit de cessions.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Ce serait plus facile.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La seconde solution offrirait plus de certitude et de rapidité dans la réalisation de ce programme, ce qui profiterait aussi bien à nos infrastructures qu'à la croissance et à l'emploi.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Enfin, monsieur le ministre, j'approuve le souci d'un développement durable qu'exprime votre choix très fort et ambitieux de l'intermodalité. Vous avez rappelé que les crédits de l'agence seront consacrés pour 70 % à des investissements, notamment ferroviaires et fluviaux : la politique d'infrastructures de notre pays n'est pas une politique du tout-routier, même si la route peut elle aussi justifier certains investissements.

Vous avez également fait le choix d'une démarche de concertation attentive, soigneuse et exigeante. À propos d'un enjeu qui est loin d'être local puisqu'il concerne trois grandes régions – Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon –, plus largement, l'ensemble de notre pays et, au-delà, l'Europe, je vous félicite d'avoir lancé une concertation approfondie sur les dossiers d'infrastructures et de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Cette démarche de concertation préalable à la saisine de la Commission nationale du débat public est bienvenue et doit être menée sans réserve et d'une manière très ouverte avec les élus des régions concernées, les partenaires économiques, les nombreuses associations attentives à ces enjeux et, plus largement, tous ceux qui ont leur mot à dire dans cette phase préalable qui, sans se confondre avec le débat lui-même, a toute son importance.

Je terminerai la première partie de mon propos en évoquant un volet très réussi de la politique du Gouvernement : la sécurité routière. C'est un choix que le Président de la République a énoncé voilà un peu plus de deux ans. Les

crédits du ministère ont été réévalués à cet effet. L'efficacité d'une politique ne tient pas aux crédits budgétaires que l'on y met, mais bien plutôt à la force d'une volonté politique et à la capacité d'obtenir l'adhésion des partenaires concernés et au premier chef des citoyens : la politique de sécurité routière en est l'illustration. Vous n'avez pas fait de cette action un enjeu essentiellement budgétaire. C'est manifestement une action bien réussie ; soyez-en félicité.

Telles sont les belles ambitions de ce projet de budget pour l'équipement et les transports terrestres en 2005.

Lorsque l'on examine, d'un point de vue plus spécifiquement financier, les conditions dans lesquelles de telles ambitions peuvent être portées, on ne peut que vous encourager également à œuvrer en faveur d'une gestion toujours plus avisée.

J'observe cependant que la régulation budgétaire a été, en 2003 et en 2004, pour les crédits qui vous concernent, d'une ampleur considérable. Un peu de régulation budgétaire peut être stimulant, mais trop peut avoir des effets déstabilisants : 50 % des crédits ferroviaires des contrats de plan ont été touchés. Certes, dans quelques semaines, nous débattons de la loi de finances rectificative, mais enfin... Cela dit, la mise en œuvre de la LOLF entraînera vraisemblablement d'autres pratiques.

Vous avez géré de manière avisée la réforme de votre ministère. C'est une question que nous avons suivie tout au long de l'année. Il s'agit d'une réforme ambitieuse, dotée d'un vrai contenu, en particulier avec la mise en œuvre de l'intermodalité. Cependant, il faudra être attentif, monsieur le ministre, à ne pas affaiblir telle ou telle partie de votre maison qui assume des missions de tutelle sur des interlocuteurs qui ne sont pas toujours commodes.

On s'est longtemps interrogé pour savoir si c'était le ministère de l'industrie qui assurait la tutelle d'EDF ou EDF la tutelle du ministère de l'industrie.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens. On connaît la réponse ! (Sourires.)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Faites en sorte qu'il n'en soit pas de même, *mutatis mutandis*, pour votre administration. Les travaux menés au printemps par la mission d'évaluation et de contrôle de la commission des finances ont souligné la difficulté de la tutelle dans ce domaine. Votre organisation doit permettre demain de l'améliorer encore.

Votre vision de quelques directions générales rassemblées, d'un secrétariat général puissant – à la fois intermodalité et je l'espère, capacité préservée de tutelle opérationnelle là où c'est justifié –, nous paraît plutôt de bonne pratique, tout comme le sont les efforts poursuivis cette année dans le domaine de la maîtrise de l'emploi public, où votre ministère est l'un de ceux qui font le plus d'efforts.

Il semble, par ailleurs, raisonnable que la gestion d'une bonne part des routes nationales soit confiée aux conseils généraux qui en assureront mieux la gestion. C'est là un transfert de grande ampleur, et nous serons attentifs à l'exacte correspondance entre transferts de charges et transferts de ressources.

Vous poursuivez également le transfert, après que la loi en a décidé, du STIF à la région Île-de-France. La commission des finances vous encourage à transférer les crédits nécessaires, mais pas davantage. Il n'a pas échappé à certains membres de notre commission que, dans une configuration

historique qui peut peut-être persister, les transports d'Île-de-France ne sont pas exactement défavorisés par rapport à ceux de province.

Un débat important a eu lieu l'an dernier sur le financement des transports collectifs en site propre dans les villes de province. Vous avez su, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, faire preuve, dans la mise en œuvre de cette réforme, de la souplesse nécessaire en affectant tel ou tel crédit de fin d'opération, tout en rappelant fermement le principe, qui ne nous paraît pas injustifié, selon lequel les transports collectifs en site propre demeurent de la responsabilité des communes concernées. Il y a probablement eu quelques projets excessifs dans des villes de dimensions assez modestes. Placer chacun face à ses responsabilités n'est pas un point sur lequel nous pourrions vous désapprouver.

Se pose également la question de la maîtrise du système ferroviaire. La mission d'évaluation et de contrôle de la commission des finances a adopté, cet été, à l'unanimité, un certain nombre de préconisations. Certaines ont commencé d'être réalisées, d'autres ont été retardées. Certes, nous comprenons que toutes les réponses ne puissent être apportées quelques mois seulement après les travaux de la mission d'évaluation et de contrôle, mais il nous semble que les préconisations de la mission recèlent des pistes essentielles sur lesquelles il est important que le Gouvernement se positionne. Entre RFF et la SNCF un certain nombre de points sont à ajuster : une meilleure coopération en matière de maintenance et une meilleure gestion de la dette des deux établissements. Ces questions pourraient être abordées à l'occasion de la loi d'orientation sur les transports intérieurs, qui pourrait venir en discussion à la fin de l'année 2005.

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur un point qui m'a choqué : la publication dans la presse, par la SNCF, d'une charte du service public que je me suis permis de qualifier d'« inventée ». J'avais compris, lors de l'audition de vos collaborateurs, que ce document devait rester interne. Or il a fait l'objet d'une campagne de publicité qui a coûté un million d'euros.

Que la SNCF s'interroge sur ses missions, dans le cadre de son projet d'entreprise, c'est évidemment légitime, mais que, en contradiction flagrante avec un cahier des charges défini par décret, elle décide que ne relève du service public que ce qui fait l'objet d'une convention avec les régions – TER –, l'État – tarifs sociaux –, et qu'en l'absence de convention il n'y a pas de service public, est une pratique curieuse. Je ne comprends pas qu'un établissement public, aussi essentiel et aussi puissant que la SNCF, définisse seul ce qu'il appelle ses missions de service public.

C'est une question qui concerne les transports interrégionaux, mais aussi d'autres missions. Il est essentiel – il s'agit aujourd'hui de la SNCF, mais il pourrait s'agir demain d'autres entreprises publiques – que ni l'exécutif ni le législatif ne laisse à une entreprise publique le soin de définir ce qui relève du service public et ce qui n'en relève pas.

Nous vous félicitons, monsieur le ministre, des avancées sur le service garanti ; c'est un point important de bonne gestion des finances publiques. La SNCF, la RATP et d'autres aussi reçoivent de l'argent public. Il s'agit là d'une étape essentielle. Nous souhaitons qu'elle soit féconde et qu'elle aide à réduire les conflits dans les transports publics. Néanmoins, cette étape ne garantit pas encore pleinement le résultat, mais nous vous faisons volontiers crédit du pas accompli.

Une loi sera sans doute nécessaire pour définir la responsabilité des entreprises de transport, pas nécessairement pour contraindre au dialogue social, mais pour dire la responsabilité de chacun, en particulier dans une société décentralisée comme la nôtre. C'est un point qui pourra être étudié en son temps mais, pour l'heure, prenons acte du progrès accompli et laissons-le produire tous ses bienfaits.

Un dernier mot enfin pour regretter que le rapport que le Parlement a demandé au Gouvernement sur l'affectation du produit des amendes – et qui figure dans la loi de lutte contre la violence routière votée il y a plus d'un an – ne lui ait toujours pas été remis. Lorsqu'une disposition, de surcroît de transparence, est fixée dans la loi, il est de bonne pratique que le Gouvernement l'applique.

Monsieur le ministre, la commission des finances soutient les moyens importants que vous demandez au Parlement. Ces moyens sont au service d'une ambition essentielle pour notre pays. Notre souci est à la fois de faire en sorte que ce budget réponde aux enjeux de compétitivité, de croissance et d'emploi et que les moyens ainsi accordés le soient de manière optimale, dans le cadre d'une gestion la plus avisée possible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour l'équipement et les transports terrestres et fluviaux.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour l'équipement et les transports terrestres et fluviaux. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, en matière d'équipement et de transports, comment à la fois être économe des deniers publics et mener une politique ambitieuse et efficace ? C'est cette quadrature du cercle que vous avez, monsieur le ministre, résolue avec succès. Vous en donnez de nombreuses preuves à travers ce budget dont les moyens sont à peu près équivalents à ceux de l'année dernière, quoique en légère baisse. Mais avec la création de l'AFITF, vous donnez enfin à la France les moyens de régler l'important problème du financement des grandes infrastructures.

Pour répondre à l'impérieuse nécessité d'optimiser les dépenses publiques, vous réduisez les effectifs de votre ministère de 1 437 postes, ce qui ne vous empêche pas d'en créer de nouveaux là où ils sont nécessaires – je pense en particulier à la création de soixante-cinq emplois d'inspecteur du permis de conduire. Cette nécessité, nous l'assumons et il faudra poursuivre les efforts accomplis.

En revanche, nous déplorons l'annulation de 270 millions d'euros de crédits, prévue par un décret du 9 septembre 2004. Ces crédits étaient particulièrement destinés aux dépenses d'investissement, celles qui préparent l'avenir et apportent la contribution la plus décisive à l'aménagement et à l'attractivité de notre territoire, mais aussi bien sûr à la politique de l'emploi.

La régulation budgétaire a, de plus, des conséquences fâcheuses pour le respect par l'État de ses obligations contractuelles en 2004, notamment dans le cadre des contrats de plan État-régions. Le retard est particulièrement flagrant concernant le volet ferroviaire de l'actuelle génération des contrats de plan. C'est fort dommageable, d'autant que cette génération de contrats se signalait par un effort

sans précédent en faveur du ferroviaire. L'État doit restaurer sa crédibilité et se mobiliser pour permettre la réalisation des projets planifiés.

L'année 2005 sera par ailleurs marquée par les débuts de la décentralisation routière, prévue par la loi relative aux libertés et responsabilités locales.

Ce texte prévoit un certain nombre d'étapes dans ce processus, avec le transfert d'environ 20 000 kilomètres de routes nationales. Le total des emplois qui devront ensuite être transférés devrait s'élever, selon une première estimation, à environ 30 000, un système de droit d'option et de mise à disposition permanente des agents étant organisé par la loi. Plusieurs mesures juridiques ou financières accompagneront ce transfert et, dès cette année, vous avez prévu un crédit de 100 000 euros afin de financer une indemnité exceptionnelle de mobilité.

S'agissant encore des infrastructures, l'année 2005 sera surtout marquée, Hervé Mariton l'a évoqué, par la création de l'agence de financement des infrastructures de transports de France, l'AFITF. Celle-ci répond à des besoins constatés qui, jusqu'à présent, n'avaient pas trouvé de financement pérenne et garanti. Ces besoins avaient notamment été identifiés lors du débat parlementaire du printemps 2003 sur la planification des infrastructures de transport. Les parlementaires, quasi unanimes, avaient à cette époque dénoncé la suppression en 2001, par la majorité d'alors, du fonds d'intervention pour les transports terrestres et les voies navigables, le FITTVN.

L'agence vient donc combler un vide laissé par la précédente majorité. Cet organisme permettra de financer les trente-cinq projets désignés comme prioritaires par le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire du 18 décembre 2003. Ceux-ci répondent à la volonté de réorienter le trafic routier vers d'autres modes de transport, puisque les trois quarts de ces projets sont ferroviaires ou fluvio-maritimes.

L'agence sera financée par des dotations reçues de l'État, par le produit de la redevance domaniale, par le produit des dividendes autoroutiers, par des emprunts et des placements.

En 2005, le plafond de dépenses de l'agence sera fixé à 635 millions d'euros, compte tenu de l'estimation des dividendes attendus, du montant des redevances domaniales, ainsi que d'une dotation en capital de 200 millions d'euros.

Elle devrait mobiliser pour la période 2005-2012 un niveau de ressources de 7,5 milliards d'euros, ce qui montre l'ampleur des financements qui devraient être réalisés, et qui sont nécessaires à la nation.

C'est un montant important, mais les objectifs affichés sont ambitieux et font naître, bien sûr, de fortes attentes. Il ne faut pas les décevoir, et c'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques estime qu'il ne faudra pas s'interdire, à l'avenir, de réfléchir à une diversification des modes de financement de l'agence. Ne brisons pas une dynamique qui vient d'être lancée.

Je me félicite, en outre, que notre assemblée ait ratifié, le 9 novembre, l'ordonnance créant des contrats de partenariat public-privé ; ils constituent une piste prometteuse pour le financement des infrastructures, et pourraient être un complément intéressant des financements publics mobilisés par l'AFITF.

Par ailleurs, et pour aborder plus précisément les crédits de votre ministère et les différents volets de votre politique en matière de transports, je note que votre budget maintient l'effort en faveur de la sécurité routière.

Les moyens que vous consacrez, cette année encore, à la sensibilisation en amont, surtout des publics jusqu'alors peu touchés par les campagnes de prévention, et à la sanction, lorsque cela est nécessaire, doivent permettre d'améliorer les magnifiques résultats obtenus ces dernières années.

Au surplus, les crédits consacrés à l'entretien et à la réhabilitation des routes progressent de façon significative et permettront l'indispensable sécurisation d'un réseau qui achemine encore 90 % du trafic de voyageurs et près de 80 % du trafic de marchandises.

Il est également une autre priorité qui mérite l'attention : c'est le transport fluvial. Le Gouvernement a relancé une politique du transport fluvial abandonnée depuis des années, alors que ce mode présente des avantages indéniables puisqu'il génère notamment moins d'externalités que le transport routier.

À ce sujet, votre budget présente plusieurs aspects saillants.

Tout d'abord, l'inscription de 50 millions d'euros de subvention d'investissement en faveur de VNF, versement qui s'inscrit dans le cadre d'un engagement global de 200 millions d'euros sur la période 2005-2008, et qui est subordonné à la signature d'un contrat d'objectifs et de moyens entre l'État et l'établissement public. Ce contrat devrait accroître la visibilité des relations entre l'État et l'agence, notamment sur le plan financier, et permettre l'accroissement de l'entretien du réseau. Il devrait également permettre de rénover les bases de calcul de la taxe hydraulique afin de mettre un terme à la baisse tendancielle de cette ressource fondamentale pour VNF.

Je me félicite également, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, de l'approbation par la Commission européenne du plan d'aide à la batellerie pour la période 2004-2007. Ce plan met en particulier l'accent sur la modernisation de la flotte, afin de mieux répondre aux besoins des chargeurs. Il apportera aussi un soutien à la promotion et au renouvellement de la profession de batelier.

De plus, l'inscription d'un million d'euros en faveur d'un dispositif provisoire d'aide aux conjoints et conjointes de bateliers est un signe très positif.

Je tiens toutefois à attirer votre attention sur les travaux de dragage, notamment dans un bassin que nous connaissons bien, celui de l'Oise, et sur le programme de modernisation des barrages manuels, lesquels datent de Napoléon III. Ce sont deux projets dont j'avais eu l'occasion de souligner l'importance l'année dernière, tant du point de vue de la praticabilité du réseau que des conditions de travail des employés de VNF. La question du financement des travaux est encore en suspens, et je souhaite que vous vous mobilisiez afin qu'elle puisse rapidement être réglée.

S'agissant du transport ferroviaire, la mission d'évaluation et de contrôle de la commission des finances a eu l'occasion de souligner les montants considérables qu'apportent l'État et l'ensemble des pouvoirs publics à la SNCF : pas moins de 10,8 milliards d'euros. Sur votre seul budget, sans compter les moyens consacrés au financement des infrastructures, qui sont en hausse avec la création de l'AFITF, 1,5 milliard d'euros comblent, ou tentent de combler, l'abîme de la dette du système ferroviaire – plus de 40 milliards d'euros

au total – ; 2,5 milliards financeront le régime de retraite des cheminots ; 109 millions compenseront l'application des tarifs sociaux.

En outre, les moyens en faveur de l'entretien et de la régénération du réseau s'élèvent à 2,1 milliards d'euros, soit une hausse significative de 7 %. À la SNCF et à RFF de se mobiliser pour que cette hausse se traduise par une amélioration des conditions de circulation, dont on a beaucoup parlé récemment. Je me félicite que les deux établissements publics se soient engagés dans une démarche d'audit afin de savoir exactement où en est l'état du réseau, en vue d'aboutir à un diagnostic objectif et incontestable sur les conditions et les difficultés de circulation.

Plus généralement, on est en droit d'attendre du système ferroviaire des résultats à la hauteur des soutiens dont il bénéficie de la part des pouvoirs publics.

Dans ce contexte, j'émettrai un bémol sur une ouverture encore trop timide à la concurrence en matière de fret, alors que le marché est censé être ouvert depuis mars 2003. Je le déplore d'autant plus que je suis convaincu qu'elle devrait permettre d'améliorer l'offre et contribuer à renforcer la compétitivité de ce mode de transport, notamment par rapport au transport routier.

Concernant la difficulté de la répartition des actifs entre la SNCF et RFF, en discussion depuis près de huit ans, il est nécessaire, comme l'a évoqué le rapporteur spécial de la commission des finances, que nous trouvions rapidement une solution et que la séparation des patrimoines soit clairement établie.

En revanche, la démarche de relance du fret entreprise par la SNCF me paraît aller dans le bon sens. Je n'ignore pas les inquiétudes que la mise en œuvre du plan fret...

Mme Odile Saugues, *rapporteuse pour avis*. Sans moyens !

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. ... suscite au sein de cette société. La SNCF doit approfondir encore la concertation avec les parties concernées. En toute hypothèse, sauver le fret ferroviaire, parce qu'il s'agit bien de cela, n'ira pas sans des décisions difficiles. Sur ce point, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, il est indispensable d'obtenir le plus rapidement possible de la Commission européenne un avis favorable à la relance du plan fret en France. Malgré les difficultés de mise en place de la nouvelle Commission, il est essentiel que le Gouvernement mette tout en œuvre auprès du commissaire français et du président de la Commission pour qu'un accord soit trouvé sur la recapitalisation du fret ferroviaire français.

Je tiens par ailleurs à attirer votre attention, bien que cela ne relève pas directement de votre ministère, sur les difficultés que rencontrent la SNCF, mais aussi la RATP, pour éviter de subir des charges indues, notamment suite aux augmentations des charges d'électricité. Il sera nécessaire, lors de la poursuite de l'examen de la loi d'orientation sur l'énergie, de trouver, pour ces deux sociétés, une solution satisfaisante.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Exactement !

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. S'agissant du transport combiné, les moyens en faveur de l'exploitation sont en baisse de 50 %. Mais nous attendons des mesures complémentaires en loi de finances rectificative.

Pour ce qui est des infrastructures, je souhaite également que tous les moyens soient mobilisés afin d'améliorer l'efficacité du projet d'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, je ferai plusieurs remarques.

Tout d'abord, je regrette qu'aucune solution alternative n'ait été trouvée au financement des transports collectifs en site propre – contrairement peut-être au rapporteur spécial de la commission des finances.

Gilbert Biessy. Oui, aucune !

Mme Odile Saugues, *rapporteuse pour avis*. C'est un lâchage en pleine campagne !

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques*. C'est un très grand souci pour nous, c'est vrai !

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. Notre collègue Christian Philip avait formulé des propositions. Elles sont toujours en l'état. Il faut essayer de trouver des solutions, ne serait-ce que pour faire respecter la parole de l'État.

Votre politique consiste à promouvoir des alternatives à la route, tout en permettant au transport routier de faire face à une concurrence internationale de plus en plus difficile et à la hausse des prix du pétrole, à travers des mesures fiscales d'un plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises.

Monsieur le ministre, votre budget concerne la vie quotidienne des Français et il réussit, en optimisant ses moyens, à préparer leur avenir.

Pour toutes ces raisons, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption de votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

M. François Liberti, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer*. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le montant global des crédits de la mer pour 2005 s'élève à 1,141 milliard d'euros, ce qui représente, par rapport au projet de loi de finances initiale de 2004, une hausse de 4,4 %. Cette progression reflète toutefois surtout la hausse des charges prévisibles de l'ENIM car, par ailleurs, les dotations du budget de la mer n'augmentent que de 1 %.

En effet, hors subvention à l'ENIM, qui constitue plus de 77 % des crédits de la mer, les dotations prévues pour 2005 atteignent 319,72 millions d'euros. Les dépenses ordinaires, considérées dans ces limites, s'établissent à 248,4 millions d'euros, une somme sensiblement égale aux dotations correspondantes du projet de loi de finances pour 2004.

Les dépenses en capital enregistrent une revalorisation de 5,8 % des crédits de paiement qui ne bénéficie qu'aux investissements du titre V. Ceux-ci augmentent en effet de 8,5 %, mais les subventions d'investissement subissent une baisse de 1,6 %.

Pour résumer, les crédits de paiement progressent de 47,7 millions d'euros, dont 44,23 sont absorbés par les besoins de l'ENIM. Ce ne sont donc que 3,47 millions d'euros qui seront accordés aux actions nouvelles.

Quant aux autorisations de programme demandées pour 2005, elles s'élèvent à 53,55 millions d'euros. Leur montant est donc inférieur de 5,54 % à la dotation de 2004. Cette réduction de 3,15 millions d'euros résulte, certes, du transfert, sur le budget du ministère de l'intérieur, de 1,5 million d'euros correspondant au programme exceptionnel d'investissement en Corse, mais elle correspond aussi à une baisse des autorisations de programme de l'ensemble des chapitres du titre V.

Il pourrait donc sembler que les crédits de la mer sont globalement épargnés par la contrainte budgétaire. Pourtant, leur montant permet difficilement de faire face au maintien de nos équipements et aux besoins nés du renforcement des règles de sécurité maritime. J'insiste, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, sur la faible marge de manœuvre dont disposent vos services, ce qui les oblige à faire des choix qui, parfois, conduisent à laisser s'aggraver la détérioration de certains équipements.

Concernant la sécurité maritime, la consolidation des moyens de fonctionnement prévue par le budget 2005 a été concentrée sur la requalification du personnel des CROSS et des centres de surveillance des navires qui doivent assumer, sans création de postes, de nouvelles missions. Les vingt-cinq suppressions d'emplois imposées au budget de la mer ont donc été opérées sur les services administratifs.

Quant aux investissements, ils ont dû, eux aussi, être concentrés sur la modernisation des CROSS et, en particulier, sur le renouvellement et l'extension de la couverture radar en Manche et en mer du Nord, sur la mise en place des stations d'identification automatique des navires, ainsi que du système d'information sur le trafic dit « Trafic 2000 ».

Pour réaliser cet effort, qui est indéniable et qu'il faut souligner, il est malheureusement nécessaire de revoir à la baisse les programmes de mise à niveau de la signalisation maritime, pourtant elle aussi nécessaire à la sécurité. À l'exception de l'installation des stations GPS dont l'équipement s'est achevé, pour les côtes métropolitaines, en juin 2002, tous les programmes de modernisation, que ce soit les mises en service de bouées de nouvelle génération, le renouvellement de la flottille ou la remise à niveau des phares, tous les programmes ont pris du retard. En ce qui concerne les phares, ces retards induisent une poursuite des détériorations qui entraînera des surcoûts évalués à 28 millions d'euros. Cela me fait dire, soit dit en passant, que l'on croit parfois faire des économies alors que la dépense s'avère en fait, au bout du compte, plus importante.

Cette situation, sur le fil du rasoir, ne permet donc pas de faire évoluer de façon cohérente le dispositif de sécurité et peut même s'avérer périlleuse lorsque des mesures de régulation budgétaire viennent limiter encore ces moyens fixés au plus juste. C'est ce qu'a justement souligné la Cour des comptes dans son rapport sur les résultats de la gestion budgétaire 2003. Elle a, en effet, constaté que la pratique des gels avait « conduit à des reports de projets dans des domaines qui engagent la sécurité ». Ce sont les termes mêmes employés par la Cour des comptes !

Par ailleurs, l'augmentation des moyens programmée au budget 2005 concerne la formation maritime. Force est pourtant de constater que l'essentiel de ces crédits en augmentation servira à financer des vacances, et non des créations d'emplois de professeur dans les lycées maritimes.

À cet égard, monsieur le ministre, il serait utile que vous nous précisiez les raisons qui ont amené vos services à annuler un concours de recrutement de professeurs programmé pour le début de l'année prochaine. Je voudrais souligner que l'enseignement maritime secondaire ne concerne malheureusement plus aujourd'hui qu'un effectif de 1 800 élèves. Cette crise est due à une désaffection qui traduit le manque d'attractivité des emplois de marins auprès des jeunes. Elle met en danger la pérennité de savoir-faire éminemment précieux pour un pays dont la façade maritime est aussi étendue que la nôtre. Vous envisagez, monsieur le ministre, la mise en place d'un plan de relance de l'enseignement maritime, qui sera défini, à la fin de cette année, sur la base des propositions du groupe de travail que vous avez constitué cet été, ce qui est une très bonne chose. Cela étant dit, quels sont les moyens pour ce plan de relance ? Créer un baccalauréat professionnel pour compléter la formation pêche, c'est bien, mais cela implique forcément la création de postes budgétaires. Or, dans le budget 2005, nous n'avons pas les affectations de crédit à cet effet. J'attire votre attention sur le fait que le succès d'un tel plan passe aussi, comme j'avais déjà eu l'occasion de le souligner l'année dernière, par la prise en compte des besoins des enseignants en matière de formation professionnelle. Or, depuis plusieurs années, les moyens ont manqué dans ce domaine, et ils continuent de manquer à ce jour.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, on note, dans le budget pour 2005, une stabilité des dotations qui traduit la situation d'attente des écoles nationales de la marine marchande dont la gestion sera transférée aux collectivités locales le 1^{er} janvier prochain. Bien que le temps de parole qui m'est ici imparti ne me permette pas de développer ce sujet, je voudrais aussi souligner que l'enseignement supérieur maritime est lui aussi confronté à des problèmes de recrutement et de vocation. Et que les conditions d'accueil de ses étudiants ne sont pas toujours satisfaisantes.

Les crédits consacrés aux ports s'inscrivent dans la poursuite des actions entreprises antérieurement, notamment pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté avec la création de deux postes d'officier de port et de treize postes d'officier de port adjoints et la reconduction des crédits informatiques destinés au suivi du trafic maritime. À cet égard, monsieur le ministre, à la suite de l'étude que vous avez fait réaliser sur le coût des mesures de sûreté dans les ports, plusieurs pistes ont été évoquées pour leur financement. Il s'agit, en effet, de sommes très élevées. On parle de 80 millions d'euros à partir de 2005. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur les mesures qui seront prises en ce domaine ?

Quant aux investissements portuaires, les crédits proposés sont en progression de 11,8 % mais, sur le terrain, la réalisation des programmes inscrits aux contrats de plan État-régions 2000-2006 a pris beaucoup de retard, avec un taux d'exécution de seulement 43 % prévu à la fin de cette année.

En outre, il demeure, concernant les ports, une forte inquiétude liée, d'une part, aux conditions de transfert des ports d'intérêt national au titre de la loi de décentralisation et, d'autre part, au devenir des services portuaires, pour lesquels une nouvelle proposition de directive communautaire vient d'être présentée à la Commission. Réintégrant le pilotage, le lamanage et l'auto-assistance, les dispositions proposées constituent une nouvelle menace pour l'emploi, et tout particulièrement pour la manutention et la sécurité portuaires.

Parmi les mesures de soutien à la flotte de commerce, on note un tassement des crédits destinés à aider le démarrage des liaisons maritimes à courte distance. La difficulté à faire démarrer de tels projets a d'ailleurs été soulignée en commission des finances. Je regrette, pour ma part, que, sauf en ce qui concerne le 44 tonnes, les recommandations de mon rapport sur le cabotage n'aient pas encore vu un début de mise en œuvre.

Le Gouvernement a décidé de développer ce qu'on appelle désormais les « autoroutes de la mer », en réorientant son action dans le cadre des projets prioritaires du réseau européen de transport. Vous comptez donc, messieurs les ministres, présenter à la Commission européenne un projet de liaison entre la France et l'Espagne sur la côte atlantique. Le financement de ce projet, et je souhaiterais que vous nous le confirmiez, serait ainsi assuré conjointement par le programme Marco Polo et par la mobilisation de 200 millions d'euros provenant de l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais que vous informiez la représentation nationale de vos intentions concernant le RIF, le registre international français. La dernière réunion du groupe de concertation a été entourée d'un certain mystère et il n'a pas été possible de savoir sur quelle base reprendra le processus législatif.

Enfin, concernant le volet littoral du budget de la mer, les crédits restent eux aussi à un niveau proche de celui de 2004, malgré un certain fléchissement des dotations du titre VI consacrées aux opérations de défense des côtes et de protection contre l'érosion marine.

En ce qui concerne le développement du littoral, des assouplissements seront bientôt apportés à la procédure d'établissement des schémas de mise en valeur de la mer. Je voudrais attirer votre attention sur les risques de voir surgir, à la faveur de ces assouplissements, des initiatives menant à une nouvelle urbanisation du littoral.

Toujours concernant la protection du littoral, la Cour des comptes, saisie par notre commission des finances sur les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles de la mer et des côtes, devrait rendre ces jours-ci son rapport. J'aimerais, messieurs les ministres, que ce travail puisse servir de base aux évolutions, encore nécessaires, des dispositifs mis en place et à leur articulation avec l'Agence européenne de sécurité maritime.

Encore un mot pour regretter vivement la réduction de l'enveloppe en faveur des marins abandonnés. De même, comme l'ont souligné nos collègues Pierre Hériaud et Michel Bouvard en commission des finances, je pense qu'il est quelque peu indécent de ne compter que sur la réserve parlementaire pour financer la Société nationale de sauvetage en mer. La loi de finances devrait réévaluer les besoins afin d'assurer dès 2005 une amélioration des financements. C'est d'ailleurs là un vœu émis par la commission des finances s'adressant au Gouvernement.

Avant de conclure, je voudrais me faire l'écho d'un certain nombre d'inquiétudes quant à la réorganisation des directions du ministère, qui ramènerait l'administration de la mer au niveau d'une sous-direction et n'assurerait pas la lisibilité indispensable à la conduite d'une véritable politique maritime. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si votre décision est arrêtée sur ce point et si vous pouvez nous préciser vos intentions.

Enfin, votre commission des finances, malgré mon avis défavorable, a adopté les crédits de la mer, et vous invite donc à les adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Gonnot, suppléant M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour la mer.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis suppléant de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour la mer. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je vous présente toutes les excuses de Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, qui est malheureusement empêché par des raisons de santé impérieuses. Il m'a demandé de faire état de son avis sur les crédits de la mer.

Plus personne ne peut douter aujourd'hui que le gouvernement issu de la présente majorité ait pour ambition de rendre à la France son rang de puissance maritime.

En effet, alors que l'on avait pris l'habitude de voir les crédits de la mer stagner, et retracer essentiellement l'évolution des charges de l'Établissement national des invalides de la marine, il apparaît aujourd'hui que ce gouvernement a fait de la mer une priorité politique, ce qui réjouit notre collègue Jean-Yves Besselat.

Oserai-je rappeler, monsieur le ministre, les enjeux économiques qui sont liés à cette priorité politique ? Chacun les connaît. La France est une nation géographiquement tournée vers la mer, avec 5 500 kilomètres de côtes. Elle est la troisième puissance maritime du monde.

En outre, les échanges maritimes connaissent des perspectives de croissance de 8 % par an pour les vingt prochaines années. Voilà un formidable moteur de croissance qui nous est offert, et dont la France capte insuffisamment les bénéfices.

Nous avons des ports qui améliorent leurs performances, même si leur dispersion sur nos côtes rend plus difficiles nos choix. Cependant, deux grands projets d'équipements en cours de réalisation portent le développement du Havre et de Marseille. Il est urgent, estime Jean-Yves Besselat, que ces équipements entrent en fonction le plus rapidement possible.

La France c'est aussi, grâce aux DOM-TOM et à la zone économique exclusive, la troisième puissance maritime mondiale, avec 11 millions de kilomètres carrés. Est-elle suffisamment consciente de cette richesse ?

La mer constitue pour notre pays un formidable gisement d'énergies et de richesses, qui porte une partie de nos ambitions pour l'avenir.

Mais cet avenir, l'avons-nous pris en compte à sa juste mesure ? Jean-Yves Besselat n'en est pas tout à fait sûr. Quelques projets de réorganisation suscitent en effet son inquiétude.

D'abord, l'éclatement de la présentation des crédits de la mer à compter de 2006. Comme les autres crédits du ministère de l'équipement, le projet de budget de la mer a été, cette année, présenté par les ministres sous le signe de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances. Son entrée en vigueur permettra de réorganiser la présentation des crédits sous la forme de missions ministérielles ou interministérielles, puis de programmes et d'actions. S'agissant des crédits de la mer, cette innovation ne peut qu'être bénéfique dans la mesure où la lecture des crédits

n'est pas toujours simple. M. Besselat s'interroge néanmoins sur l'unité de la présentation des crédits de la mer à l'issue de cette réforme. La politique maritime du ministère, ainsi que l'ensemble des crédits correspondants, sera intégrée dans la mission transports, dont le champ est évidemment extrêmement vaste.

Ensuite, les crédits de l'Établissement national des invalides de la marine, qui représentent 77 % de ce budget, seront rattachés à la mission interministérielle « Régimes sociaux et de retraite », intégrant l'ensemble des régimes spéciaux de retraite.

Les crédits de la mer seront donc présentés au sein de missions dont l'étendue est vaste et n'a rien à voir avec la mer. Selon certaines sources, le « bleu » consacré à la mer pourrait même finir par disparaître : Jean-Yves Besselat s'élève contre une telle disparition, qui n'a jamais fait l'objet d'une concertation avec les élus. L'existence d'un « bleu » spécifique à la mer, de même d'ailleurs qu'une administration spécifique, avait en effet un sens politique : il s'agissait d'affirmer l'importance de la politique de la mer, dans un pays comptant, nous l'avons dit, 5 500 kilomètres de côtes. Il est difficilement acceptable que l'entrée en vigueur de la loi organique relative aux lois de finances ait pour effet de revenir sur cet acquis cher à tous les élus du littoral.

Il y a ensuite le problème, qui a été évoqué par M. Liberti, de la réorganisation des services du ministère. Notre collègue Besselat avoue avoir été très déconcerté par les projets de réorganisation des services du ministère chargé de la politique de la mer. Manifestement, un projet de regroupement de la direction des transports terrestres, de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, de la direction du transport maritime, des ports et du littoral a été lancé en 2004. Il viserait à prendre en compte les objectifs de modernisation de l'administration, et à mieux coordonner les moyens consacrés à la sécurité et à la sûreté maritimes avec ceux mobilisés au profit des autres modes de transport.

Avant même d'aborder la question de l'opportunité d'une telle réforme, M. Besselat s'émeut de n'avoir été informé de ce projet qu'au stade de sa phase terminale, puisqu'il a entrepris d'envoyer un courrier au ministre compétent le 7 octobre, alors que le projet devait être arrêté à la fin du mois ou au début du mois de novembre.

En outre, il estime, de concert avec de nombreux élus du littoral et des représentants du secteur maritime, qu'un tel regroupement conduit en fait à diluer la spécificité de la mer dans des problématiques de transport qui sont plus générales.

Jean-Yves Besselat considère d'autre part que la sécurité maritime est un point sur lequel nous progressons nettement dans le budget 2005.

Deux aspects importants doivent être soulignés : la modernisation de nos CROSS et le taux d'inspection à bord des navires touchant aux ports.

Les crédits d'investissement, crédits de paiement, passent de 13,28 à 16,04 millions d'euros, soit une croissance de 20 %. Cela constitue un effort tout à fait important, qui concrétise notre volonté d'améliorer de façon sensible les moyens nécessaires pour assurer la sécurité maritime le long de nos côtes, tout particulièrement le long de la Manche mais aussi en Atlantique, en Méditerranée et outre-mer. La modernisation des CROSS est au cœur de ce budget.

En 2005, les crédits prévus en investissement doivent permettre : la poursuite des opérations d'amélioration de la couverture radiomaritime de sécurité ; la sécurisation des réseaux de télécommunications des CROSS de Jobourg et Gris-Nez ; la poursuite du programme pluriannuel de réparation, d'entretien et de renouvellement technique des CROSS ainsi que l'entretien immobilier des centres.

Monsieur le ministre, Jean-Yves Besselat tient à saluer tout particulièrement cet effort important. Il souligne que cet effort de modernisation doit se poursuivre et souhaite appeler votre attention sur les chiffres des autorisations de programme 2005, de 13,3 millions d'euros, en retrait par rapport à ceux de 2004, qui se situaient, eux, à plus de 17 millions. Il souhaiterait que ce chapitre soit réévalué à l'occasion des prochains ajustements budgétaires : cet effort, estime-t-il, est indispensable.

Il voudrait aussi saluer, toujours dans le registre de la sécurité maritime, l'effort fait en matière d'inspection des navires. Sur ce point également la politique que vous impulsez constitue un succès. En 2003, le taux d'inspection des navires a atteint 29 %, nettement au-dessus de l'objectif de 25 % fixé par le Mémoire de Paris. Rappelons que le nombre d'inspecteurs à la sécurité des navires s'élève, aujourd'hui, à cent vingt-cinq, dont cinquante-quatre emplois ont été embauchés depuis 2001. Mais quatre-vingt-neuf seulement sont habilités à contrôler les navires étrangers. Il serait par conséquent souhaitable de réexaminer l'importance de ces moyens humains pendant l'année 2005 afin de savoir s'ils sont suffisants ou s'ils doivent être accrus.

Enfin, le dernier point sur lequel souhaitait insister Jean-Yves Besselat concerne la revitalisation de notre flotte de commerce. Sur la base des GIE fiscaux, système efficace qu'il faut absolument conforter en obtenant leur aval communautaire, nous avons dès 2002 voté le dispositif de la taxe au tonnage qui permet aux armateurs d'avoir la meilleure lisibilité de leur investissement. Aujourd'hui, sous votre impulsion, nous approchons du moment où sera adopté par le Parlement le registre international français, le « pavillon français *bis* », correspondant à ce que tous les pays européens ont développé avec succès depuis plusieurs années.

En sa qualité de rapporteur, Jean-Yves Besselat considère que ces pourcentages permettront à la loi de constituer une incitation à investir dans le pavillon français. Ils donnent aussi aux syndicats la garantie que ce texte a pour objectif essentiel de susciter la vocation de marin, donc l'emploi et la formation.

Il sait que, face à ces propositions, des divergences d'appréciation subsistent. L'intérêt général et le sens de la responsabilité des partenaires doivent permettre de prendre des décisions que toute la France maritime estime urgentes.

Se fondant sur l'avis rédigé par M. Besselat, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mer.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, plutôt que de commenter les éléments budgétaires concernant les transports aériens qui figurent dans le rapport, que vous avez tous lu (*Sourires*), je consacrerai mon intervention à neuf questions.

Après une année 2002 marquée par les contrecoups des attentats du 11 septembre 2001 et un exercice 2003 pénalisé par la guerre en Irak et l'épidémie de pneumopathie atypique en Asie, 2004 devait être l'année du redressement du secteur du transport aérien. Le trafic a, en effet, progressé de manière importante, de l'ordre de 10 % entre le premier semestre 2003 et le premier semestre 2004, mais la situation des compagnies aériennes et des industries aéronautiques ne s'est pas véritablement redressée. Alors que l'ensemble des compagnies aériennes espérait un bénéfice global d'au moins 4 milliards de dollars, voire de 5, elles s'attendent désormais à un déficit d'un montant équivalent. La forte hausse du prix du pétrole a, en effet, induit des surcoûts qu'il n'a été possible de répercuter que partiellement dans les prix des billets d'avion. Air France n'a, par exemple, pu le faire qu'à hauteur de 40 %, soit 200 millions d'euros sur un surcoût de 500 millions d'euros. Dans ce contexte, le rythme des commandes de nouveaux appareils n'est pas très dynamique. Le secteur aérien n'est donc pas véritablement sorti de la crise, bien que nous soyons plutôt dans une phase haute du cycle. C'est dès maintenant qu'il convient de prendre des mesures pour assurer la compétitivité durable des entreprises appartenant à la filière aéronautique. Si le prix du pétrole constitue un coût externe sur lequel il est difficile d'agir, la « fiscalité » aérienne peut être influencée par les pouvoirs publics. Quelle est la situation en la matière ? Le projet de budget annexe de l'aviation civile a été construit à partir d'une hypothèse, raisonnable, de hausse du trafic et sur la base d'un tarif de taxe d'aviation civile inchangé, soit 4,48 euros par passager sur un vol intracommunautaire et 7,60 euros sur un vol extracommunautaire. Cette « non-hausse » de taxe est certes une bonne nouvelle, mais, comme l'an passé – mon rapport l'atteste –, je maintiens que l'on dépense trop en matière de sûreté, compte tenu des résultats. Une réduction des dépenses en la matière serait la bienvenue et permettrait de réduire la TAC.

Les taux des redevances de route et pour services terminaux de la circulation aérienne devraient baisser en 2005. Cela va dans le bon sens. Toutefois, puisque le décret en est toujours à la phase de la concertation, pourriez-vous, messieurs les ministres, nous indiquer précisément quel sera le niveau de ces baisses de redevances et si vous envisagez pour 2006 une réduction de la TAC ? Telle est la première question.

En revanche, l'évolution des redevances aéroportuaires est très inquiétante. Voici quelques jours, Aéroports de Paris a proposé un relèvement de 6 % pour chacune des années 2005 – le 1^{er} avril – 2006 et 2007, ce qui grèverait trop fortement les charges des compagnies aériennes. Une telle évolution n'est pas soutenable. Certes, ADP subit des pressions des mêmes compagnies aériennes pour continuer à lancer des programmes d'investissement très lourds qu'elles ne sont pas en état de financer. Que fera le Gouvernement pour maîtriser cette évolution et la rendre supportable par les compagnies aériennes ? Telle est la deuxième question.

Toujours dans le domaine de la tarification, qu'en est-il du mouvement souhaitable de normalisation de la situation outre-mer ? Le taux de la redevance pour services terminaux de circulation aérienne sera-t-il porté progressivement au niveau des coûts, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État et aux indications que vous m'avez fournies l'année dernière ? Qu'en est-il de la nécessaire création d'une taxe d'aéroport en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française ? Je le rappelle, pour la deuxième année consécutive, il n'est pas normal que ces deux TOM bénéficient des retombées d'une TAC qu'ils n'acquittent pas. Pourriez-vous

préciser le calendrier sur quatre ou cinq ans de la normalisation de la situation de l'outre-mer ? Telle est la troisième question.

De plus, ne peut-on pas envisager un mouvement d'harmonisation de la tarification entre les différents moyens de transport ? C'est le seul moyen de rétablir entre eux une concurrence loyale et transparente et d'en finir avec l'éternelle polémique qui oppose les dirigeants de la SNCF à ceux d'Air France ! Il ne manque plus que l'intervention des présidents des sociétés d'autoroute ! Il est grand temps de demander aux corps d'inspection de votre ministère une étude sur l'harmonisation de la tarification des infrastructures de transport et de rendre les investissements cohérents dans ce domaine. Que pensez-vous de cette idée ? Telle est la quatrième question.

Alors que les compagnies à bas coûts sont les seules à avoir vu leur trafic et leurs résultats augmenter en 2002 et en 2003...

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Mais à quel prix !

M. Charles de Courson, rapporteur spécial. ... il n'y a aucune compagnie française parmi elles. Air France, constatant que ses coûts et son organisation ne sont pas compatibles avec un tel marché, ne souhaite pas se doter d'une filiale à bas coût. Cette stratégie ne devrait-elle pas être infléchie, car elle aboutit à ne pas occuper 15 à 20 % du trafic passager à terme de trois ou quatre ans ? Après la condamnation d'une partie des aides accordées à Ryanair, quelles sont les perspectives de réglementation pour rétablir une concurrence plus saine entre les compagnies ? Dès l'année dernière, j'avais dit au Gouvernement qu'il ne pouvait persister dans sa passivité. Quelle sera sa politique en matière de respect des règles de concurrence à l'égard des *low cost* ? Telle est la sixième question.

Le problème des soutiens publics se pose d'une manière particulièrement aiguë dans la construction aéronautique, comme le montre le conflit entre Boeing et Airbus. Les candidats américains se sont livrés, lors de la dernière campagne électorale des présidentielles, à des attaques excessives contre Airbus, alors même que le niveau très élevé des aides reçues par Boeing est incontestable. Des chercheurs de l'université de l'État de New York ont calculé que le programme relatif au futur Boeing 7E7, évalué à 13,4 milliards de dollars, allait être soutenu pour plus de 6 milliards de dollars par les États de Washington et du Kansas, mais aussi massivement par le Japon – la sous-traitance est de l'ordre de 30 % du programme – et, dans une proportion beaucoup plus faible, par l'Italie. Cette estimation ne tient naturellement pas compte des aides indirectes par le biais de l'activité militaire du groupe. Monsieur le ministre, pourriez-vous – ce sera ma septième question – nous dire si l'accord de 1992 entre l'Europe et les États-Unis va être rediscuté et faire le point sur la renégociation de l'accord communautaire relatif à l'encadrement des aides d'État à la recherche et au développement en matière aéronautique ? Plus de transparence en matière d'aides directes et indirectes dont bénéficie le secteur aéronautique en Europe, comme dans le reste du monde, est indispensable !

La recherche est, en effet, un enjeu essentiel. Si la firme Boeing s'est assoupie pendant quelques années, elle est en train de se réveiller. L'industrie française et européenne ne doit pas se laisser devancer dans les domaines stratégiques que sont les matériaux composites, les moteurs ou les systèmes électroniques. Nous devons nous donner les moyens d'éviter le décrochage technologique à échéance de

2009-2010, date de la mise sur le marché du 7E7. Or, si le sixième PCRD consacre 840 millions d'euros à l'aéronautique, les 59 millions d'euros inscrits dans le projet de budget pour les subventions à la recherche aéronautique ne sont pas suffisants ; il faudrait les porter à 100 millions d'euros au minimum, en négociant une accélération du remboursement des avances auprès des industriels qui le souhaitent. Cela n'aurait pas de conséquences négatives sur le solde du budget de l'État, si les remboursements anticipés intervenaient au moins à hauteur de la majoration des crédits de recherche. Huitième question : le Gouvernement envisage-t-il de majorer les crédits de recherche d'une cinquantaine de millions d'euros en les finançant par une accélération des remboursements des avances ?

Avant de conclure, je souhaite, monsieur le ministre, saluer le projet de réorganisation de la direction générale de l'aviation civile destiné à l'adapter aux nouvelles règles « Ciel unique » et à celles de la nouvelle loi organique relative aux lois de finances. Il me semble que les efforts doivent, en revanche, être poursuivis pour ce qui est de la définition des indicateurs de performance. Certains d'entre eux ne sont pas significatifs. Dans mon rapport, j'ai esquissé quelques pistes d'amélioration. Que pensez-vous, monsieur le ministre, de ces suggestions ? Telle est la neuvième et, je vous rassure, dernière question.

La commission des finances a adopté les crédits des transports aériens, et je vous demande, en son nom et au mien, de faire de même.

M. Michel Hunault. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour les transports aériens.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, y aurait-il une guerre ouverte entre les opérateurs des différents modes de transport ? C'est le sentiment que nous a laissé l'intervention très forte de Jean-Cyril Spinetta, P-DG d'Air France-KLM, entreprise dont je rappelle que l'État possède encore 44,07 % du capital, et actuel président de l'IATA, lors de la treizième édition du Cannes Airlines Forum : « Le secteur aérien est en état de sinistre absolu. » Cette déclaration intervient alors que le transport aérien, tout juste sorti des conséquences des attentats du 11 septembre 2001, confronté au financement de dépenses de sûreté, non sans avoir supporté le choc de l'épidémie de SRAS, est maintenant fortement perturbé par la crise du pétrole. En effet, les compagnies aériennes ont chiffré leurs pertes à 6 milliards de dollars en 2004, annulant ainsi leur effort économique sur les coûts opérationnels.

L'état du secteur aérien justifie-t-il des réactions aussi brutales ? En France, 2004 a été marquée par la liquidation d'Air Littoral, qui faisait suite à la perte de licence d'exploitation d'Aéris et de ses créneaux. En Europe, les autres compagnies ne sont pas épargnées : Alitalia, dont le sort sera fixé par la Commission européenne, voit ainsi 5 000 emplois menacés. Les compagnies américaines ne sont pas en reste, puisque US Airways est placée, pour la seconde fois, sous la tutelle du chapitre XI de la loi sur les faillites. United Airlines doit se résoudre à 2 milliards de dollars d'économies, Delta Airlines a perdu 6 milliards de dollars et annoncé, la semaine passée, la suppression de 6 900 emplois d'ici à dix-huit mois, dont 1 800 parmi le personnel de maintenance. La situation est d'ailleurs si menaçante outre-

Atlantique que, d'ici à cinq ans, il ne resterait plus que deux compagnies américaines à dominer le ciel américain, selon des prévisions récentes !

Les seules compagnies à garder la tête hors de l'eau usent de rapprochements et d'alliances commerciales qui sont pour beaucoup dans la pérennité de leur développement. Je pense, notamment, au rapprochement d'Air France avec la compagnie néerlandaise KLM, fusion scellée par la signature de l'accord du 16 octobre 2003 qui semble profitable à Air France et à KLM, mais aussi à l'alliance SkyTeam qui permet, *via* le partage de code, d'accroître le réseau d'une compagnie sans exiger de moyens supplémentaires. Ainsi, de nombreuses compagnies aériennes et, récemment, Aéroflot, China Southern ou encore Continental et Northwest, sont candidates à l'adhésion.

Ces difficultés avérées justifient-elles des accusations de concurrence déloyale à laquelle se livrerait la SNCF par l'intermédiaire de son TGV ?

Dans cette période difficile, la demande de moratoire émise par le P-DG d'Air France au cours du même forum, concernant le paiement des taxes, peut paraître fondée.

Cependant, plus que sur la concurrence du rail – qui, personnellement, me paraît saine en termes d'aménagement du territoire et de défense de l'environnement –, je m'interroge sur les conséquences de la montée en puissance des *low-cost* et du dumping social pratiqué par certaines compagnies. Celles-ci, après avoir racketté les acteurs locaux, quittent les aéroports dont elles ont contribué à détruire l'équilibre ; les Strasbourgeois s'en souviennent. Ainsi, certains opérateurs du monde du transport aérien se comportent comme de véritables prédateurs.

J'ai gardé en mémoire que le P-DG d'Air France a déclaré s'inquiéter davantage « de la concurrence des compagnies de sixième liberté que de celle des *low-cost*. Il vient de réitérer cette critique envers les compagnies de sixième liberté qui volent au-delà de leur marché naturel et viennent perturber le jeu de la concurrence.

Quant aux *low-cost*, leur concurrence pèse lourd sur les courts et moyens courriers, aux États-Unis comme en Europe, et, dans l'avenir, ils provoqueront bien des turbulences dans le monde du transport aérien.

Dans ce contexte difficile et au vu des pertes d'emplois du secteur, on aurait pu s'attendre, pour l'année 2005, à un budget de soutien. Or il n'en est rien, et les transporteurs, industriels et gestionnaires d'aéroport que nous avons auditionnés expriment avec force un sentiment de lassitude et de désillusion.

J'en arrive au budget à proprement parler, qui connaît cette année une modification majeure. Jusqu'à présent, le financement du transport aérien reposait sur trois supports : le budget annexe de l'aviation civile ; le compte d'affectation spécial 902-25, appelé « fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien », ou FIATA ; les crédits inscrits au budget général, sur la section des transports et de la sécurité routière, pour participer au soutien de la recherche aéronautique. Les crédits, du fait de la mise en œuvre de la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001, la LOLF, sont désormais soumis à une nouvelle architecture budgétaire. Ainsi, la nouvelle maquette budgétaire regroupe les crédits du transport aérien en trois missions : le budget annexe, dont le périmètre sera réduit à partir du PLF 2006, et deux autres missions, englobant les crédits de deux

programmes. Par ailleurs, le BAAC ne sera concerné par la LOLF que dans la loi de finances pour 2006 et ne comportera plus que des redevances pour services rendus.

La mise en œuvre de la LOLF induit donc, par le biais de l'article 38 du projet de loi de finances pour 2005, la suppression du FIATA en tant que compte d'affectation spéciale. Cette mesure étant regrettable à plusieurs égards, je voudrais, monsieur le ministre, m'y arrêter plus longuement.

D'une part, l'intégration du FIATA au budget général ne garantit plus la pérennité des crédits qui lui sont affectés et n'assure pas les collectivités territoriales de sa bonne utilisation à des fins de péréquation et donc d'aménagement du territoire. Je sais que M. le secrétaire d'État, sur ce point, a tenu à rassurer les participants à la dernière assemblée générale de l'UCCEGA mais je reste pour ma part très dubitative quant aux bonnes intentions affichées.

M. Gilles de Robien, *ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.* Ce n'est pas très gentil, madame Saugues !

Mme Odile Saugues, *rapporteuse pour avis.* Autre problème soulevé par votre projet de budget, monsieur le ministre, le manque de lisibilité et de transparence qui le caractérise est inquiétant. Lors de la présentation du projet de loi de finances, vous aviez pourtant soutenu que le nouveau cadre budgétaire tendrait à donner davantage de transparence et de lisibilité aux comptes de l'État.

S'agissant du transport aérien, la dilution des crédits du FIATA dans le budget général nous amène à formuler les plus grandes inquiétudes quant à l'affectation des taxes de l'aviation civile et d'aéroport aux missions de sûreté, de contrôles environnementaux, de lutte contre les incendies d'aéronefs ou encore de lutte contre le péril aviaire, auxquelles elles étaient normalement destinées. Ces inquiétudes ont été exprimées tout au long des auditions préparatoires, et, par ailleurs, il y a été mis l'accent sur le risque d'un transfert des missions de sûreté aux gestionnaires d'aéroports, missions qu'ils ne font actuellement que mettre en œuvre.

Par ailleurs, la ligne budgétaire consacrée à l'équilibre des dessertes aériennes sera amputée de 23,02 %. Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, si des crédits de report pourront abonder cette ligne, dont la baisse annoncerait un repli inquiétant des interventions en faveur de l'aménagement du territoire ?

D'autre part, nous constatons que le taux unitaire de la taxe de l'aviation civile reste inchangé, malgré l'inscription de la continuité territoriale au budget de l'outre-mer. On peut donc légitimement considérer que le financement de cette politique pèse encore sur les compagnies aériennes françaises, ce que, dans les circonstances économiques actuelles, je ne puis que déplorer.

Ce projet de budget, monsieur le ministre, porte aussi la marque de la sortie d'Aéroports de Paris du giron de l'État. Il entérine en effet la réintégration de la direction des opérations aériennes d'Aéroports de Paris dans le BAAC, maintenant ainsi la taxe de l'aviation civile à un taux élevé afin de financer le changement de statut d'ADP. Or celui-ci, vous le savez, monsieur le ministre, ne convient pas à notre conception du service public et laisse présager d'autres évolutions ; nous aurons bientôt l'occasion d'en débattre, lors du passage du texte en question à l'Assemblée.

Pour finir, je me dois d'évoquer la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, que j'ai eu l'honneur de présider et qui vous a rendu, en juillet 2004, un rapport contenant quarante préconisations, adopté à l'unanimité par la mission d'information, je le rappelle.

Nous avons tout particulièrement souhaité que des efforts soient consacrés à la recherche aéronautique, afin notamment de soutenir les industriels dans leurs efforts pour améliorer la sécurité des aéronefs et des équipements embarqués au sol. Or j'ai le regret de constater que les crédits de la recherche affectés au soutien des projets menés par l'ONERA et les industriels du secteur de la recherche accusent une baisse substantielle, en contradiction flagrante avec les conclusions de notre rapport.

Nous avons également émis deux recommandations au sujet du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, le BEA. Il convient, d'une part, de renforcer son indépendance et, d'autre part, à court terme, d'accroître ses effectifs de 20 %, afin qu'il soit en mesure de présenter au terme d'un délai d'un an les premiers résultats des enquêtes menées après un accident et d'analyser systématiquement les accidents les plus graves survenant dans le transport aérien. Ces moyens supplémentaires répondraient aux attentes des familles des victimes et éviteraient d'autres accidents en accélérant la publication des conclusions.

Les acteurs du transport aérien français attendent avec impatience des éclaircissements sur les textes législatifs successifs : loi du 13 août 2004 sur la décentralisation, loi sur les communautés aéroportuaires et projet de loi sur les aéroports.

Les incertitudes pesant sur ce budget, les diminutions de crédits sur des chapitres importants et le manque d'écoute à l'égard des différents acteurs du monde du transport aérien ne répondent pas, à mon avis, aux attentes légitimes de ces derniers. Vous comprendrez, monsieur le ministre, que cela me conduise, à titre personnel, à rejeter votre projet de budget, même si, je me dois de le dire, la commission des affaires économiques l'a approuvé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, *ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.* Monsieur le président, madame, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je tiens vraiment à saluer, avec François Goulard et Frédéric de Saint-Sernin, le travail colossal réalisé par la commission ; nous avons eu le plus grand plaisir à venir répondre à ses questions et interpellations.

Pendant ces trois heures de travail intense, nous avons été impressionnés par votre passion pour le domaine des transports et de l'aménagement du territoire, mais aussi par la pertinence de vos questions. Je puis vous assurer que vos analyses, vos observations et vos propositions constitueront pour nous, en 2005, une base extrêmement précieuse. Ces travaux nous aideront à continuer à faire évoluer les politiques dont j'ai la responsabilité, avec Léon Bertrand, François Goulard et Frédéric de Saint-Sernin. Et nous allons dès maintenant, avec François Goulard, vous présenter les orientations qui ont guidé ce projet de budget et tenter de parfaire les premières réponses que nous vous avons apportées lors des auditions.

Avec des moyens globalement stables et des efforts substantiels de productivité, notre ministère s'inscrit dans une double logique de maîtrise de la dépense publique et d'adaptation des moyens pour répondre toujours plus efficacement aux priorités de nos concitoyens. À cet effet, nous construisons un ministère plus proche des administrés, guidé par le développement de l'emploi et de l'attractivité de tous les territoires, dotés de transports toujours plus sûrs, efficaces et globalement plus respectueux de l'environnement. De tels systèmes de transport, améliorant les liaisons entre nos régions et le reste de l'Europe et du monde, sont autant d'atouts qui font et feront de la France une destination privilégiée – je pense bien sûr à l'attractivité de la France pour les entreprises mais aussi en matière de tourisme, où, vous le savez, elle est la première destination mondiale.

Notre premier objectif peut se résumer ainsi : mieux relier tous nos territoires au reste de l'Europe, physiquement, avec les transports classiques, mais aussi, ne l'oublions pas, numériquement, avec le haut débit et la téléphonie mobile.

Concrètement, les secteurs liés à ce ministère restent très dynamiques, avec près de 4 millions d'emplois et une progression de 10 à 15 % sur six ans. À lui seul, le BTP, par exemple, a créé 20 000 emplois permanents en 2003 et on en prévoit presque autant en plus pour 2004. Le BTP, les transports, le tourisme et la construction aéronautique offrent de surcroît une très large palette de niveaux de qualification et une très bonne résistance à la délocalisation, soit par nature, soit grâce à une forte composante technologique.

Tout aussi concrètement, la productivité et l'adaptation de notre ministère aux attentes de nos concitoyens sont illustrées à travers la gestion des personnels. L'effort de notre ministère se poursuit en 2005 par la suppression nette de 1 404 emplois sur un total de 7 188 pour l'ensemble des effectifs de l'État. Nos gains de productivité nous permettent de contribuer durablement à la maîtrise de la dépense publique. Ces efforts substantiels nous donnent aussi des marges de manœuvre pour nous adapter en recrutant des agents encore plus qualifiés et pour renforcer les moyens dans les domaines où les Français ont de grandes attentes. Je pense en particulier à la sécurité routière : nous continuons à créer des emplois d'inspecteurs tout en déployant les nouvelles épreuves du permis sur l'ensemble du territoire.

Vous retrouvez nos grandes priorités dans la nouvelle présentation du budget au format LOLF, avec une mission transports, une mission politique des territoires, un programme recherche intégré à la mission interministérielle et, naturellement, dans le champ de compétence du ministère, deux programmes au sein de la mission interministérielle régimes sociaux et de retraite. Cette nouvelle maquette budgétaire offre une meilleure lisibilité des politiques que nous menons. Dans le même temps, nous réorganisons toute l'administration centrale du ministère en la resserrant autour de quelques directions. Par ailleurs, compte tenu de la décentralisation, j'ai initié, vous le savez, une réflexion sur les services déconcentrés.

La décentralisation constitue en effet l'une des principales réformes en cours. Elle est destinée à améliorer le service public en rapprochant les décisions de nos concitoyens lorsqu'il s'agit d'enjeux locaux.

Notre ministère a déjà connu d'importants changements liés à la décentralisation. Ainsi, l'urbanisme est décentralisé depuis plus de vingt ans. L'État, à travers l'action du ministère, garde néanmoins un certain nombre de responsabilités importantes.

Il lui appartient d'abord de fixer le cadre normatif dans lequel s'exerce l'action des collectivités locales. La loi urbanisme et habitat avait pour objet principal de résoudre les difficultés nées du volet relatif à l'urbanisme de la loi SRU. Un an après sa mise en œuvre, il apparaît clairement que cet objectif est atteint. Un rapport que me remettra prochainement le Conseil général des Ponts et Chaussées sur l'application de la participation pour voies et réseaux – la fameuse PVR, anciennement PVNR – devrait confirmer ce bilan positif. Il convient toutefois de poursuivre l'effort de rénovation du droit de l'urbanisme pour faciliter et simplifier l'action de chacun. C'est l'objet de la réforme des régimes d'autorisation d'urbanisme que j'ai récemment engagée et qui débouchera en 2005. C'est également l'objet de la réflexion sur le contentieux de l'urbanisme, que nous avons confiée, avec mon collègue garde des sceaux, à Philippe Pelletier, ses conclusions devant nous être remises d'ici à la fin de l'année.

Il appartient aussi à l'État d'être présent dans l'élaboration des documents de planification, soit directement, par le biais des directives territoriales d'aménagement – là où elles ont été initiées, elles sont maintenant entrées dans leur phase finale d'approbation –, soit en s'associant à l'élaboration des documents relevant de la responsabilité des élus locaux, à savoir les SCOT, schémas de cohérence territoriale, et les PLU, plans locaux d'urbanisme. Cette mission revient aux DDE, qui jouent en outre un rôle de conseil et d'appui auprès des communes.

Par ailleurs, notre ministère concourt à la qualité des études urbaines, notamment en soutenant les professions et en aidant les agences d'urbanisme. Les crédits affectés à ces actions sont en augmentation, vous l'avez constaté ; ils permettront d'accompagner la création de nouvelles agences d'urbanisme.

Enfin, notre ministère intervient directement par le soutien à quelques grandes opérations d'urbanisme d'intérêt national, parmi lesquelles les villes nouvelles, qui rentrent progressivement dans le droit commun, en fonction, bien sûr, de leur avancement.

Je ne serais pas complet si je ne mentionnais la création, au sein du ministère, d'une délégation à l'action foncière, chargée de mobiliser, pour les mettre sur le marché, des terrains appartenant au ministère ou à des établissements publics ou des entreprises dont il a la tutelle. L'action de cette toute récente délégation m'a permis de signer, il y a peu, de premières et importantes conventions. Cette action indispensable à la relance de la production de logements, notamment en Île-de-France, sera, je peux vous l'assurer, poursuivie avec beaucoup de vigueur en 2005.

Dans le domaine des routes, ce principe de décentralisation, qui vise à rapprocher les décisions locales des usagers, conduit naturellement à distinguer, au sein du réseau national actuel, deux groupes : d'une part, les principaux axes structurants dont l'intérêt continue à justifier une gestion par l'État, à une échelle le plus souvent interrégionale, et d'autre part, les routes dont l'intérêt plus local permet d'envisager une meilleure gestion par les départements.

Les analyses effectuées conduisent à évaluer à 18 000 kilomètres environ la longueur du réseau que l'État conserverait, dont 8 000 kilomètres concédés, et à 20 000 kilomètres environ la longueur du réseau transférable, avec – j'insiste sur ce point – l'ensemble des moyens correspondants. Je rappelle, d'ailleurs, que ces moyens seront calculés sur la base des cinq dernières années, au cours desquelles ils

avaient plutôt augmenté, si bien que le transfert se fera à « l'euro l'euro », et qu'en aucun cas, on ne pourra dire que les départements vont manquer de moyens puisqu'ils auront les mêmes que l'État auparavant.

M. Gonnot a souhaité, à juste titre, des précisions sur le calendrier de ces transferts. Dans les prochains jours, conformément aux dispositions prévues par la loi, le Gouvernement va engager la phase de consultation des conseils généraux sur la consistance du futur réseau routier national. À l'issue de cette phase, notamment du délai de trois mois prévu par la loi pour la remise des avis, le Gouvernement prendra ces avis en compte, puis définira le réseau national par décret. S'engagera ensuite la phase de transfert proprement dite qui devrait conduire à des changements de domanialité à partir du 1^{er} janvier 2006, puis à l'essentiel des transferts.

Le ministère que nous construisons fait aussi le lien avec l'Europe et avec l'international pour mieux exprimer la vision française, en particulier lorsqu'il s'agit d'harmoniser les réglementations, mais aussi pour promouvoir notre pays, nos entreprises, nos savoir-faire et nos produits. C'est aussi un ministère où l'exigence de développement durable est intégrée très en amont de toute décision, ce qui passe par un développement des synergies entre les transports ferroviaire, fluvial, routier et nos ports, tout en préservant les spécificités liées aux gens de mer et à la sécurité. Pour ce faire, nous serons dotés, en 2005, d'une direction générale de la mer et des transports.

Nos ports ont toujours souffert d'être considérés comme des équipements d'extrémité, coupés de leur *hinterland*. Je peux assurer aux rapporteurs, François Liberti et Jean-Yves Besselat, que l'objectif de cette réforme est bien de placer les ports au cœur de la chaîne logistique dans un ensemble international.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Je vois que même quand on vit dans les Alpes, on pense aux ports ! (*Sourires.*)

Nos ports doivent être des portes d'entrée de l'Europe. Il nous appartient de leur offrir une desserte intérieure efficace et plus respectueuse de l'environnement.

Le nouveau positionnement du ministère place le développement durable au cœur de ses politiques. C'est une aspiration très forte de nos concitoyens et c'est, bien sûr, une obligation des pouvoirs publics.

Le souci du développement durable se traduit dans notre engagement, aux côtés de la SNCF, pour enrayer l'effondrement que tous les acteurs constataient depuis quelques années et sauver le fret ferroviaire. Il s'agit pour nous d'inverser la tendance et de renouer, enfin, avec la croissance pour ce mode de transport. Le plan fret, ce sont 1,5 milliard d'euros, dont 800 millions apportés par l'État. Je rappelle qu'avec des pertes qui augmentaient de 100 millions par an, – alors que, dans le même temps, on parlait de « doubler le fret » ! – la SNCF a cumulé 450 millions de pertes en 2003. Aujourd'hui, les premiers signaux positifs apparaissent et, en 2004, les pertes devraient avoir été divisées par deux ; la SNCF devrait voir ses résultats équilibrés ou légèrement excédentaires. Cela mérite d'être souligné, alors que l'équilibre des comptes à la SNCF remonte à plusieurs années !

Vous le voyez, le chemin est encore long pour assurer la compétitivité, mais nous sommes, enfin, – c'est le cas de le dire ! – sur la bonne voie.

S'agissant toujours des transports collectifs, je voudrais répondre à M. Mariton, qui a salué les avancées importantes réalisées quant à la continuité du service public. J'ai eu l'occasion de m'exprimer à ce sujet devant trois commissions de l'Assemblée nationale réunies, il y a un peu plus de quinze jours. Des progrès considérables sont perceptibles. J'ai décidé de donner sa chance à la voie contractuelle pour les trois aspects de ce dossier. Les parlementaires présents ont estimé que c'était la bonne démarche.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. La seule !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Ne sous-estimez pas l'intérêt du Parlement pour certains dossiers !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous avons une obligation de résultat !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. En effet ! En tout cas, si j'ai bien compris, les parlementaires s'engagent à ne pas déposer de proposition de loi à ce sujet avant l'été 2005 (*Murmures*), en tout cas à ne pas en discuter en séance.

Je souhaite mettre à profit cette période pour concrétiser de nouvelles étapes dans la prévention des conflits et la continuité du service en cas de grève.

En tout état de cause, je tiens à vous remercier, monsieur Mariton, d'avoir salué l'avancée historique que constitue la signature d'un accord majoritaire à la SNCF sur la prévention des conflits – ce qui n'est qu'un aspect du problème, j'en ai bien conscience. Avec l'alarme sociale qui existait déjà à la RATP, voilà des améliorations concrètes du dialogue social dans notre pays, qui ne manqueront pas de revaloriser l'image du service public et le service public lui-même. Je salue les partenaires sociaux qui ont su moderniser leurs pratiques.

Cela dit, les attentes des usagers vont au-delà. Ils souhaitent voir le droit de grève respecté – le Gouvernement aussi – mais aussi être mieux informés en cas de grève.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Et gratuitement !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. On leur doit ce respect. Comme nous ils veulent qu'en cas de grève, un niveau meilleur de service soit garanti. Il nous faut répondre à cette exigence légitime.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Ils veulent aussi des transports fiables !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. C'est pourquoi je suis de très près l'initiative de la direction de la RATP qui s'engage dans des discussions sur la prévisibilité des conflits et la continuité du service public. J'invite, bien sûr, la SNCF à faire de même.

Par ailleurs, pour les autres transports, je note que l'UTP lance, début décembre, une série de discussions. Elle se réunit – mieux vaut tard que jamais, et je l'y avais invitée, il y a huit mois déjà ! – pour aborder concrètement ces sujets. Voici donc des éléments de réponse à vos interrogations, monsieur Mariton.

Je rappelle aussi que la majorité des moyens de ce ministère est consacrée aux modes de transport les moins polluants. En 2004, nous avons soutenu ces efforts avec une

dotation budgétaire supplémentaire de 1,7 milliard d'euros en faveur du secteur ferroviaire. Le Gouvernement propose de renouveler cette dotation en 2005.

La réforme du financement du système ferroviaire était au cœur du budget 2004. En 2005, nous déclinons aussi le développement durable à travers les projets d'infrastructures et leur financement. En effet, nous avons décidé un plan historique d'investissements, avec la création de l'agence de financement des infrastructures de transports de France. L'investissement est au cœur de l'action de ce ministère, comme l'a très bien souligné François-Michel Gonnot. Et l'AFITF est un événement majeur, surtout parce que c'est un moyen d'investir fortement tout en réduisant la sensibilité à la conjoncture. Ce sont 75 % des ressources de cette agence qui seront consacrés au programme le plus ambitieux en faveur des modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime.

Au-delà de cette annonce, nous nous sommes surtout organisés pour construire un système de financement pérenne afin que les annonces se transforment en projets et les projets en actions, c'est-à-dire en chantiers puis en services.

L'AFITF est la réponse au problème le plus important que j'ai trouvé lorsque j'ai pris mes fonctions, à savoir 15 milliards d'euros de promesses non financées, sans calendrier, ou avec des échéances totalement irréalistes. Mon premier objectif a été de trouver, avec Dominique Bussereau d'abord, puis François Goulard, une solution pour construire les grandes infrastructures de transport de demain et les équipements structurants indispensables, et pour conforter la place de la France en tant que pivot au cœur de l'Europe élargie.

La création de l'AFITF a été décidée lors du CIADT du 18 décembre 2003. Cette décision est le fruit d'un long travail qui a mobilisé de nombreux experts mais aussi les élus que vous êtes puisque deux débats très riches ont eu lieu à l'Assemblée nationale et au Sénat. Tout le monde s'est exprimé. Une priorité a été donnée aux projets ferroviaires et fluviaux. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour remercier votre assemblée qui s'est fortement impliquée.

Vous avez, mesdames et messieurs les députés, apporté un éclairage précieux au Gouvernement. Le résultat est là. Pour mettre en œuvre ses politiques, le Gouvernement a donc décidé de créer l'AFITF. M. Mariton aurait préféré une loi à un décret. Mais si nous avions choisi la première, elle n'aurait pu être adoptée qu'en 2005 ; il aurait fallu attendre les décrets d'application. Bref, nous aurons gagné un an puisque l'AFITF sera en place dès le 1^{er} janvier 2005.

De surcroît, le Gouvernement a doté l'agence de ressources pérennes, directement affectées par la loi pour financer les grandes infrastructures de transport. Ces ressources sont constituées par les redevances domaniales et les dividendes versés par les sociétés d'autoroutes. Notons que ces derniers constituent une ressource dynamique puisqu'ils vont augmenter fortement au cours des prochaines années. Je précise à M. Gonnot que le recours à l'augmentation du capital a pour seul objectif de réduire l'endettement des sociétés d'autoroutes et donc de doper les dividendes versés à l'agence, le but étant de disposer d'un milliard d'euros de dividendes supplémentaires pour l'AFITF.

Sachez, monsieur Mariton, que plusieurs analyses nous ont démontré que le choix fait par le Gouvernement de garder les autoroutes et leurs dividendes est, financièrement, le plus avantageux pour l'État.

Vendre aujourd'hui à des investisseurs privés les dividendes de demain aurait eu un coût important pour la collectivité. C'est pourquoi cette hypothèse a été écartée. Un investisseur privé n'a pas la même lisibilité que l'État sur l'évolution future de ses ressources étalées sur une trentaine d'années. Cette incertitude supplémentaire est considérée comme un risque par l'investisseur privé qui appliquera donc une décote à la valeur réelle. L'État, lui, par l'AFITF, recevra la totalité des dividendes. M. Mariton en a pris acte, je le reconnais et, avec la constance qu'on lui connaît, il a posé une autre question : dès lors qu'existe l'AFITF, pourquoi ne pas l'alimenter des produits de cessions à venir ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Voilà une bonne idée !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Monsieur Mariton, on ne vend qu'une fois et, ensuite, on pleure trente ans ! En outre, vous avez souvent relevé que les investissements étaient une des variables d'ajustement budgétaire. Or nous voulons préserver au mieux l'investissement pour les décennies à venir, à la fois parce que c'est stratégiquement important au regard de l'élargissement de l'Europe et parce que ce sont des projets essentiels pour la France dont nous préservons la construction, en gardant le système de financement le plus pérenne possible. Ainsi la France restera-t-elle un pays de transit certes, mais avec un rôle central aussi dans une Europe élargie. Nous continuerons à avoir le meilleur système de transport d'Europe, et peut-être du monde.

Par conséquent, l'État garde les autoroutes. L'agence bénéficiera de 635 millions d'euros en crédits de paiement dès 2005, dont 435 millions d'euros issus des ressources autoroutières, complétés, pour la première année, par une dotation en capital de 200 millions d'euros. Ces moyens nouveaux vont nous permettre de poursuivre sans tarder la mise en œuvre des projets annoncés le 18 décembre 2003, sachant que nous avons veillé au bon avancement de ces projets en 2004. Ce sont 7,5 milliards d'euros que l'agence apportera d'ici à 2012 et 20 milliards au total qui seront mobilisés grâce aux contributions des autres partenaires privés, publics, territoriaux et communautaires.

Ces moyens nouveaux nous permettront de poursuivre sans tarder la mise en œuvre des projets annoncés lors du CIADT du 18 décembre 2003, sachant que nous avons veillé au bon avancement de ces projets en 2004. D'ici à 2012, l'agence apportera 7,5 milliards d'euros et, au total, 20 milliards seront mobilisés grâce aux contributions des autres partenaires, privés et publics, territoriaux et communautaires. Ces moyens permettront la mise en œuvre du plan adopté par le Gouvernement, incluant en particulier des lignes ferroviaires à grande vitesse desservant les grandes métropoles, des itinéraires fret, les projets parachevant le réseau autoroutier, le canal Seine Nord Europe, Fos 2XL, Port 2000 et la mise en place des autoroutes de la mer, ce qui devrait répondre à l'une des questions de M. Liberti. Ainsi, nous sortons pour la première fois de la logique où l'État ne pouvait financer qu'une ligne à grande vitesse à la fois.

En un an, le Gouvernement a traduit concrètement la décision du CIADT de décembre 2003. Le décret constitutif est finalisé et l'agence sera opérationnelle, comme prévu, le 1^{er} janvier 2005.

J'ajoute, monsieur Mariton, que je suis très favorable à l'amendement de votre commission visant à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport annuel sur l'AFITF, ses ressources, ses dépenses et ses emprunts.

Dans le domaine des contrats de plan entre l'État et les régions, le taux d'avancement était, fin 2003, d'un peu plus de 45 % pour l'ensemble des ministères, proche de 44 % pour les routes, et de 27 % pour le ferroviaire. Ce dernier retard s'explique en particulier par un démarrage très lent en 2000 et 2001 – 4,4 %, puis 5,6 % –, que la conjoncture n'a pas permis de rattraper.

À la fin de l'année 2003, les crédits délégués par l'ensemble des ministères portent le taux de mise en œuvre des crédits de l'État à 45,70 %, à comparer avec un taux théorique de 57,14 %. Fin 2004, selon la programmation projetée par les ministères, le taux de mise en œuvre des crédits de l'État devrait atteindre 55 %.

La question de l'avancement des contrats de plan n'est pas une question politique ni partisane. En effet, à la fin de l'année 2002, le niveau d'engagement s'élevait à 35 % pour un avancement théorique de 42 %, soit déjà la moitié du retard.

Le Gouvernement s'est engagé à mener les contrats de plan à leur terme. La suite que nous donnerons après la génération actuelle des contrats de plan, et les actions que nous devons mener pour répondre aux graves retards pris dès le début, en 2000 et 2001, sont des sujets majeurs. Après la mise en place de l'Agence, qui, je le rappelle, est la réponse au principal problème que j'ai trouvé à mon arrivée, les contrats de plan sont, pour Frédéric de Saint-Sernin et moi, un sujet majeur, d'autant que ce ministère est depuis quelques mois devenu aussi celui de l'aménagement du territoire. Comme je vous l'ai indiqué en commission, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le Premier ministre des contrats de plan et nous travaillons ensemble activement sur ce sujet. Aujourd'hui, je peux vous en dire beaucoup plus et, je l'espère, apporter une réponse à l'interpellation très légitime de François-Michel Gonnot : un plan de relance vient d'être décidé sur le volet routier, avec 300 millions supplémentaires en autorisations de programme et 150 millions en crédits de paiement pour 2005. Ces crédits seront inscrits au projet de loi de finances rectificative de 2004.

L'autre thème central sur lequel je veux insister en matière de transport est la sécurité.

La sécurité est une priorité permanente, qu'il s'agisse de la lutte contre l'insécurité routière, de la sécurité des transports ferroviaires, de la navigation maritime ou encore de la sécurité aérienne. Il s'agit là d'une attente des Français au quotidien, mais également des étrangers visitant la France.

La sécurité est une affaire de moyens, mais aussi de législation adaptée et de coopération. C'est également une question de volonté politique. Le label que nous allons créer pour les compagnies aériennes est un exemple d'action dans ce domaine où la coopération avec les principaux partenaires est déterminante. Madame Saugues, Monsieur Gonnot, votre excellent rapport sur la sécurité aérienne est une base de travail importante. Certaines propositions sont déjà mises en œuvre et, nous comptons donner une suite rapide à la majorité de vos propositions. Nous souhaitons, avec François Goulard, en parler concrètement avec vous dans les prochaines semaines.

La sécurité routière est l'un des grands chantiers lancés par le Président de la République le 14 juillet 2002. Les progrès réalisés sont importants, mais il faut encore multiplier nos efforts. Ces efforts doivent être collectifs et concernent l'État, les collectivités locales, les constructeurs automobiles, de très nombreux acteurs, mais surtout les conducteurs.

En 2005, le Gouvernement insistera sur trois orientations.

D'abord, la formation à la conduite et à la sécurité routière avec la création de soixante-cinq postes d'inspecteurs du permis de conduire en 2005, en liaison avec le déploiement sur l'ensemble du territoire des nouvelles épreuves de l'examen. Nous prévoyons par ailleurs des investissements pour l'installation de centres d'examen dignes de ce nom.

Ensuite, la communication. L'augmentation des moyens de la sécurité routière permettra des actions spécifiques vers des catégories jusqu'alors moins touchées par les campagnes de communication.

Enfin, le déploiement des radars automatiques se poursuivra pour atteindre l'objectif de 1 000 appareils installés d'ici à la fin de l'année prochaine. Le Gouvernement proposera en loi de finances rectificative de rattacher au ministère de l'équipement les crédits correspondant au déploiement et au fonctionnement de tous ces radars.

Comme l'a rappelé Hervé Mariton, le Gouvernement présentera à partir de cette année un rapport annuel sur le produit des amendes.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous l'attendons !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Il faut attendre la fin de l'année, pour connaître les produits !

M. Michel Bouvard. Il reste peu de temps ! (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Le travail interministériel est engagé et l'objectif est de le finaliser avant la fin de l'année. Je suis tout aussi favorable au principe d'un état annuel sur l'AFITF qui serait communiqué au Parlement et retraçant à la fois les ressources et les dépenses de l'Agence.

Par ailleurs, quatre élus sont prévus au sein du conseil d'administration de l'AFITF, dont au moins deux élus nationaux.

Sur la sûreté de l'aviation civile – sujet ancien – Charles de Courson a réalisé depuis plusieurs années un important travail. Si j'ai bien compris votre message, monsieur le rapporteur, vous estimez que la sûreté est trop chère. Tout d'abord, il est vrai que les mesures de sûreté pèsent sur le transport aérien. Mais, vous le savez, la plupart des mesures mises en œuvre sont le résultat d'une volonté unanime au plan communautaire et international de renforcer le dispositif de sûreté du transport aérien.

L'organisation de l'aviation civile internationale et l'Union européenne ont élaboré des règlements qui s'imposent en France. Le niveau de menace que connaît notre pays, attesté par les événements de Noël dernier concernant certains vols vers les États-Unis, nécessitait de répondre rapidement aux exigences internationales. Nous l'avons fait, comme les autres pays européens majeurs. Nous n'en faisons pas plus. C'est notamment vrai pour le contrôle des bagages de soute, qui est cité dans votre rapport, et qui doit désormais être systématiquement effectué.

Si tout n'est pas parfait et si la sûreté coûte cher, la diminution du niveau de sûreté, ou pis, l'absence de sûreté, coûteraient immanquablement plus cher puisque, au-delà des drames humains, les actes terroristes induisent une diminution du trafic aérien.

Pour autant, je partage le souci d'efficacité et d'optimisation des dépenses que votre rapporteur préconise, comme je partage le souhait d'une réflexion stratégique en la matière. Ainsi, dès 2005, les coûts de sûreté seront très largement maîtrisés sur les grandes plateformes aéroportuaires et les taux de taxe d'aéroports n'augmenteront pas, voire diminueront.

J'ai par ailleurs demandé au directeur général de l'aviation civile, qui coordonne la politique de sûreté au sein de la conférence européenne de l'aviation civile regroupant quarante et un pays, de proposer à ses homologues une réflexion stratégique sur les principes qui fondent la sûreté de l'aviation civile.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. C'est une bonne chose !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Cette proposition a reçu un certain écho, notamment de la part des exploitants d'aéroports. Des évolutions sont possibles dans le traitement du renseignement, avec une meilleure prise en compte du facteur humain et des compétences, ainsi que le choix des meilleures technologies pour optimiser les dépenses.

Enfin, monsieur de Courson, vous évoquez une réforme du mode de financement des dépenses de sûreté. Vos propositions sont très intéressantes et il convient de les examiner sur les plans juridique et financier. Je demande dès à présent à la DGAC de mener les études nécessaires et de me faire des propositions, en concertation avec tous les acteurs concernés.

J'apporterai maintenant quelques éléments de réponses aux questions précises des rapporteurs, que nous compléterons, avec François Goulard, après avoir entendu les orateurs inscrits dans la discussion.

Mme Saugues, je vous rassure, les moyens mobilisables pour les liaisons aériennes d'aménagement du territoire, évalués à plus de 30 millions d'euros pour 2005 seront supérieurs aux dépenses constatées en 2004 grâce aux reports de crédits. Les reports de 2004 sur 2005 sont liés à des demandes de subventions moins importantes que prévues et à des dépenses constatées proches de 20 millions d'euros.

Concernant les avances remboursables, monsieur de Courson, les possibilités de remboursement anticipé me semblent complexes, et sans doute faudra-t-il réexaminer ce sujet en fonction du devenir de l'accord de 1992 avec les Américains. Vous savez que l'Europe a toujours préféré des aides directes et transparentes, et je crois que Boeing a beaucoup à perdre en l'absence d'accord. D'ailleurs, les chiffres que vous donnez sur le 7E7 son tout à fait éloquent.

Quant aux redevances d'ADP en 2005, la rumeur faisant état d'un taux de 6 % a en effet circulé, mais les partenaires discutent actuellement d'une augmentation plus faible.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial. De l'ordre de 5 % ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Inférieure à 6 %, monsieur de Courson !

En cas de désaccord entre les partenaires, l'État arbitrera pour favoriser un juste équilibre entre de faibles augmentations et une politique d'investissement qui doit rester soutenue. Je pense, monsieur le rapporteur, que vous partagez ce point de vue.

Enfin, s'agissant de l'intermodalité et du débat qui s'est engagé ces jours-ci entre Air France et la SNCF, je préfère, comme vous, monsieur de Courson, une mission de réflexion plus générale à laquelle je serai attentif.

Je laisse maintenant la parole à François Goulard et nous pourrions répondre ensuite à vos questions. Avant de quitter cette tribune, je vous remercie pour le formidable travail effectué en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. Daniel Paul. Il va répondre alors que nous n'avons pas encore parlé !

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je rends hommage aux rapporteurs qui ne se sont pas contentés, dans leur présentation, d'évoquer le taux de progression ou de régression des différents crédits. Car l'essentiel, dans l'examen d'un budget, est de savoir quelle politique sous-tendent les chiffres. Et, madame, messieurs les rapporteurs, vous avez su, pour l'essentiel, décrire cette politique.

Il s'agit d'abord, comme l'a souligné le ministre, d'un formidable effort en matière d'infrastructures. Il ne faut pas minimiser l'importance des décisions qui ont été prises, pour la première fois, à la fin de l'année dernière : les grands projets d'équipement et de transports ont été listés, leur rang de priorité établi et un financement pérenne assuré.

On peut toujours s'inquiéter de l'avenir, en s'interrogeant sur la pérennité des affectations de ressources ou sur leur diminution. L'essentiel est la création de l'Agence de financement et le principe d'affectation de recettes. Il est pour le moins paradoxal que ceux qui ont laissé dans l'impasse le financement des grands projets envisagés, critiquent aujourd'hui l'outil qui le garantit.

Cette politique consent aussi un effort considérable au service de la performance économique, tant il est vrai qu'un grand pays a besoin, pour son développement, de grandes infrastructures de transport performantes. C'est le projet du Gouvernement pour les prochaines années de donner, en matière de transport, une valeur ajoutée et un avantage comparatif par rapport à nos concurrents. C'est là aussi que se construit la compétitivité économique d'un pays.

En outre, le Gouvernement et le Parlement ont délibérément choisi de privilégier le développement durable, et ce n'est pas un hasard si, dans les grands programmes d'investissement, 70 % sont consacrés aux secteurs ferroviaire et fluvial. C'est un choix politique fort. À Mme Saugues, qui évoquait tout à l'heure la concurrence entre les transports aérien et ferroviaire sur le territoire métropolitain, je répondrai que nous privilégions le ferroviaire pour les transports à moyenne distance. L'environnement y trouvera son compte, comme l'ensemble des Français.

L'intermodalité est une de nos préoccupations constantes. C'est ainsi que nous avons fait des dessertes portuaires la priorité des investissements ferroviaires, qu'il s'agisse de Port 2000, de Bordeaux ou du grand projet de Fos 2XL à Marseille.

On déplore toujours l'exécution insuffisante des contrats de plan. Mais un chiffre montre l'importance de l'effort consenti, notamment dans le domaine ferroviaire : c'est l'équivalent de trois exercices des contrats de plan – pour les années 2000, 2001 et 2002 –, soit 211 millions d'euros, que nous engageons au titre de la seule année 2005 dans le budget qui vous est présenté.

Mais les transports ce ne sont pas que les infrastructures. S'agissant des services de transport eux-mêmes, la concurrence est le trait dominant. Dans le ferroviaire, elle ne fait qu'émerger, mais dans les services qui, telle la marine marchande, y sont soumis de longue date, notamment sur le plan international, elle tend à s'exacerber. Nos efforts visent à ce que nos entreprises et services soient à même de lutter avec succès dans cet univers concurrentiel.

Les aides à la flotte, évoquées par M. Liberti et par M. Gonnot, s'exprimant au nom de Jean-Yves Besselat, sont une priorité, avec l'affectation de 44 millions d'euros pour le remboursement des charges sociales dans la flotte de commerce, les GIE fiscaux et la détaxe au tonnage. Le plan pour les transports routiers, annoncé par Gilles de Robien il y a quelques semaines, repose quant à lui sur des dégrèvements de taxe professionnelle et une accélération des remboursements de la taxe sur le gazole.

En matière de fret ferroviaire, on ne pouvait se satisfaire d'une situation dans laquelle, année après année, la France perdait des parts de marché. Entre 1990 et aujourd'hui, celles-ci sont en effet passées de 25 à 19 %. Chaque année, un point de chiffre d'affaire était perdu, et le déficit s'élevait en 2003 à 460 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires de 1,860 milliard. Cette situation catastrophique appelait des mesures de redressements énergiques.

Celles-ci sont en œuvre : une contribution de l'État – soumise à l'accord de Bruxelles – de 800 millions, avec une première tranche de 250 millions d'euros, et un effort d'investissement concentré principalement sur les matériels de traction et s'élevant à 560 millions d'euros. Un effort décisif est entrepris pour que nous retrouvions, dans ce secteur, la compétitivité perdue, essentielle dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

Cette politique s'applique également dans le domaine aérien. La réforme aéroportuaire améliorera les performances de nos grands équipements et bénéficiera à ce mode de transport.

Vous avez exprimé, monsieur Mariton, des préoccupations s'agissant de l'exercice de la tutelle de l'État sur les grandes entreprises publiques. Comment pouvez-vous vous inquiéter de la volonté de l'État de faire prévaloir des objectifs d'intérêt général dans les grandes décisions prises par ces entreprises ? Ainsi, alors que ce dossier n'avait guère évolué depuis 1997, l'intervention de Gilles de Robien et de moi-même a abouti, en quelques mois, à changer radicalement la situation sur la question du partage des actifs. Sur le plan de l'organisation administrative, la création d'une direction des transports ferroviaires améliorera les conditions d'exercice de la tutelle. Vous n'avez donc pas à vous inquiéter d'une réforme qui contribuera à renforcer les moyens de l'État.

En ce qui concerne la charte de service public, il appartient à l'entreprise de faire part de sa conception du service public et à l'État de dire quels services d'intérêt général lui incombent. C'est ce que nous avons fait très récemment, notamment s'agissant des transports interrégionaux de voyageurs. Nous y reviendrons probablement au moment des questions.

François-Michel Gonnot a exprimé sa confiance dans l'établissement public nouvellement créé pour financer les infrastructures de transport. Il a également salué l'effort réalisé en faveur du transport fluvial : nous allons en effet investir 200 millions d'euros sur quatre ans, soit 50 millions par an, grâce à l'augmentation de la taxe hydraulique. Il s'agit d'un montant considérable pour un secteur délaissé depuis trop longtemps.

Enfin, nous approuvons son observation relative à la facture électrique assumée par les entreprises ferroviaires en France. Il est essentiel de traiter ce problème spécifique.

M. Michel Bouvard. Ah !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. S'agissant des affaires maritimes, monsieur Liberti, nos priorités sont la sécurité, l'enseignement et les aides à la flotte. Parmi les mesures prises au bénéfice de la première figure la concentration des moyens sur les CROSS, afin de permettre la couverture radar de la Manche et de la Mer du Nord, et sur le fonctionnement des centres de sécurité des navires. En ce domaine, l'objectif de parvenir à un contrôle extrêmement actif des navires dans les ports français est atteint.

M. Daniel Paul. Y compris pour les navires étrangers ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le quota, imposé, de 25 % de navires contrôlés sera, cette année encore, dépassé, puisque nous en sommes actuellement à un taux de 28 % en année flottante. Et j'ai pu constater par moi-même à quel point le contrôle était exercé sérieusement.

En ce qui concerne l'enseignement maritime, nous avons doublé les crédits de vacation,...

M. François Liberti, rapporteur spécial. Ce ne sont pas des postes budgétaires, ça !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. ... de telle sorte que le fonctionnement des établissements soit assuré, de même que sera réalisée la rénovation des locaux.

En ce qui concerne la directive sur les services portuaires, le projet précédent, vous le savez, a échoué devant le parlement européen. La Commission – et c'est son rôle – prépare un nouveau projet de directive. Nous serons naturellement très attentifs à son contenu et en examinerons l'impact pour les ports français, mais il est prématuré, à ce stade de la procédure, de s'exprimer sur ce point.

La SNSM, monsieur Liberti, est une exception puisqu'elle échappe aux mesures de régulation budgétaire, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Quant au projet de cabotage et d'autoroute de la mer, des crédits européens et nationaux, via l'AFITE, seront débloqués dès que des projets solides, assurant une viabilité économique à terme, nous serons présentés. Nous y travaillons activement.

Ne vous inquiétez pas, monsieur Liberti, de la loi littoral. Comme le Gouvernement l'a réaffirmé récemment de la manière la plus solennelle, il est hors de question de toucher à ce texte fondateur.

M. François Liberti, rapporteur spécial. Et les mesures dérogatoires ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Les inquiétudes de M. Besselat, dont M. Gonnot s'est fait le porte-parole, sur les projets de réorganisation du ministère, ne sont à mon avis pas de mise, dans la mesure où le secteur maritime y a pleinement sa place. La direction des affaires

maritimes et des gens de mer se trouvera renforcée, et se verra notamment attribuer un rôle réaffirmé en matière de sécurité maritime. Par ailleurs, il est parfaitement logique, dans une perspective d'intermodalité, qu'une même direction s'occupe de tous les aspects du transport de marchandises, tant il est vrai que l'efficacité des ports maritimes passe par celle des dessertes terrestres. La coordination de l'action de l'État dans ce domaine nous paraît donc une nécessité absolue. En matière budgétaire, au « bleu » traditionnel consacré à la mer se substituera un programme « affaires maritimes et sécurité » identifiant les moyens de l'État affectés à ces grands sujets. C'est donc au contraire une clarification des responsabilités administratives qui résultera de la nouvelle organisation du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

S'agissant du deuxième pavillon français, M. Besselat a parfaitement raison d'affirmer que les pays désireux de voir leur flotte de commerce connaître un nouvel essor se sont dotés d'un pavillon adapté. La proposition de loi du sénateur de Richemont a été adoptée par le Sénat, mais devant les réactions des milieux maritimes, nous sommes convenus que des améliorations devaient être apportées à ce texte. Après une concertation intense, l'intention du Gouvernement est de l'inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale en proposant des amendements destinés à afficher nettement, dans ce texte comme dans la politique gouvernementale, l'objectif de défendre les emplois maritimes. Nous souhaitons avant tout que la marine marchande française connaisse une nouvelle croissance. Cela est possible : à côté du dispositif cohérent dont nous disposons pour aider la flotte de commerce, le second pavillon constitue un moyen indispensable, mis en œuvre par toutes les nations maritimes, pour relancer un mode de transport dont il est inutile de souligner ici l'importance.

Au sujet de l'aviation civile, Gilles de Robien a répondu à nombre des préoccupations exprimées par les rapporteurs. J'ajouterai que la redevance de navigation aérienne devrait baisser de 1,5 ou 1,6 % l'an prochain en raison d'une croissance de trafic estimée à 4 %.

On ne peut, madame Saugues, à la fois déplorer que la taxe d'aviation civile pèse sur le transport aérien et craindre qu'elle ne soit plus affectée au FIATA. L'inscription au budget général du FIATA est parfaitement logique et de bonne présentation budgétaire. Ce qui compte, c'est que les ressources soient affectées. À cet égard, le maintien de l'affectation des ressources issues de la taxe est une garantie.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Elles ont été gonflées artificiellement !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. De fait, de 66 millions d'euros en 2003, nous sommes passés en 2004 à 106 millions, et à 113 millions en 2005.

La concurrence des *low cost* constitue une réelle préoccupation. Nous attendons les lignes directrices que la Commission européenne édictera à la suite de l'affaire de Charleroi. Nous y serons particulièrement attentifs.

Enfin, nous partageons les préoccupations de Charles de Courson au sujet des coûts de sûreté aéroportuaires. C'est l'examen attentif des conditions dans lesquelles se forment ces coûts, avec des comparaisons internationales, qui nous montrera si nous avons encore des efforts à faire. Telle est en tout cas notre intention. C'est la puissance publique, rappelons-le, qui prend les décisions en la matière, et la réforme

aéroportuaire n'y change évidemment rien. Au contraire, la perspective pluriannuelle qu'elle introduit nous sera extrêmement utile.

Tels sont, mesdames et messieurs les députés, les premiers éléments de réponse que je voulais vous apporter. Ils seront complétés au fil de la journée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Gilbert Biessy. Et dans les agglomérations, on se déplace uniquement à pied et en vélo ? On n'a rien entendu sur les transports en agglomération !

M. le président. Vous aurez l'occasion d'évoquer vos préoccupations dans la discussion, monsieur le député.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis. On en a parlé, monsieur Biessy ! Vous êtes arrivé en retard !

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, premier orateur inscrit dans la discussion.

M. Maxime Bono. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, vous me permettez de n'avoir à l'égard du budget des transports terrestres qui nous est présenté ce matin ni la même analyse ni le même enthousiasme que nos deux rapporteurs, M. Mariton et M. Gonnot.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Heureusement !

M. Maxime Bono. En volume tout d'abord, ce budget, une fois les périmètres comparables rétablis, est à peu de choses près identique aux deux budgets précédents, lesquels étaient pour le moins, sinon médiocres, au moins modestes au regard, par exemple, du budget de 2002.

C'est dire que l'on est encore loin de votre volonté affichée, messieurs les ministres, de construire une politique de transport ambitieuse, susceptible, comme vous le proclamez, de rééquilibrer les usages entre le transport routier et les autres modes de déplacement, et de contribuer ainsi de façon significative à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Espérons au moins qu'à l'inverse des précédents budgets, celui-ci ne sera pas amputé en cours d'année, dans son exécution, par des gels de crédits. Rappelons-nous en effet que les crédits qui avaient été votés par le Parlement en 2004 ont été réduits de 313 millions d'euros en juin 2004 avant de connaître, en septembre 2004, une nouvelle annulation de 60 millions d'autorisations de programme et de 268 millions de crédits de paiements.

La grande innovation de ce budget est la création de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France, que j'approuve. Néanmoins, sur ses moyens, sa composition, sa capacité à permettre l'indispensable et nécessaire effort de financement de nos infrastructures, bien des questions demeurent.

La première concerne les ressources de l'agence.

Vous avez doté l'AFITF de 635 millions d'euros, dont 200 millions proviennent d'une dotation d'État. Le surplus, soit 435 millions, provient des redevances domaniales et des dividendes versés par les sociétés d'autoroutes.

Comment, d'abord, ne pas souligner la modestie de ces ressources au regard des ambitions affichées ? Vous annoncez en effet votre intention de mobiliser d'ici à 2012 7,5 milliards d'euros pour soutenir un programme de travaux de l'ordre de 20 milliards d'euros que vous souhaitez voir majoritairement consacrés au ferroviaire. Au rythme auquel l'agence est dotée au vu de cette première année,

le chiffre de 7,5 milliards d'euros ne pourra être atteint au mieux qu'aux alentours de 2017, soit avec un retard prévisible d'au moins cinq ans sur votre feuille de route, à moins que, pour rester dans les délais annoncés et souhaitables, vous n'envisagiez un recours massif à l'emprunt, transformant alors l'agence en une structure de portage de la dette hors budget de l'État.

Je ne vous fais pas, monsieur le ministre, un tel procès, mais convenez que l'on puisse s'interroger sur l'avenir de l'agence, d'autant que ses recettes, en provenance des dividendes des sociétés d'autoroutes, sont loin d'être durablement assurées.

L'actuel ministre des finances vient d'annoncer l'ouverture du capital de la SAPRR, la Société des autoroutes Paris Rhin Rhône. Il a confirmé son intention d'y soumettre dès 2005 la SANEF, la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France. Comment, dès lors, souscrire à ce discours optimiste qui voudrait que les dividendes de l'État augmentent, au moment même où ils vont devoir être partagés avec de nouveaux actionnaires représentant, dit-on, 30 % du nouveau capital ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Je vous expliquerai !

M. Maxime Bono. J'espère bien !

À l'évidence, l'AFITF est aujourd'hui sous-dotée et ses lendemains ne sont pas rassurants. Seul le recours, soit à l'emprunt massif, et je ne sais ce que prévoit l'amendement de M. Mariton, soit à un partenariat impliquant encore plus lourdement des collectivités locales déjà trop sollicitées, pourra lui permettre d'atteindre ses objectifs, à moins encore que l'État n'abdique toute liberté d'action en se liant au-delà du raisonnable dans des partenariats public-privé tels qu'ils ne constitueraient finalement pas autres chose que la dénationalisation de nos réseaux d'infrastructures de transport.

Je m'étonnais qu'au sein même de cette agence le Parlement soit si mal représenté, mais vous avez annoncé que deux parlementaires nationaux y siègeraient. J'en prends acte et je vous remercie de cette précision.

Permettez-moi aussi de tempérer l'annonce selon laquelle, cette année, 75 % des crédits seront consacrés aux transports ferroviaires, maritimes et fluviaux. C'est à peu près vrai des crédits de l'AFITF, encore que ces derniers ne s'établissent qu'à un peu plus de 70 % du montant total des crédits de l'agence, et encore, seulement après avoir intégré le financement à 100 % des exonérations de charge au profit des armateurs ce qui, vous en conviendrez, relève d'une conception pour le moins extensive de la notion d'infrastructure. Mais, surtout, cela n'est pas à la hauteur des enjeux en matière de développement durable et, en particulier, des enjeux concernant le rail.

Je note tout d'abord que les crédits consacrés au transport combiné sont purement et simplement divisés par deux. Nous savons bien pourtant que le transport combiné, bien adapté sur de longues distances, est doté d'une efficacité énergétique cinq fois supérieure au transport routier. Par ailleurs et surtout, monsieur le ministre, la presse vient de publier certaines des intentions de la SNCF en matière de suppression de lignes. Les liaisons corail, pudiquement rebaptisées trains interrégionaux, sont frappées de plein fouet. Rien dans votre budget ne permet d'espérer les voir

maintenues. Le seul espoir de voir encore ces destinations desservies réside dans la mise en place de TER, une fois de plus financés par les régions.

La SNCF vient également de publier, en même temps que ses horaires d'hiver, la liste de ses ralentissements imposés par le mauvais état des voies. En 2004, ce sont 800 kilomètres de voies sur lesquelles la vitesse a ainsi été réduite. On en annonce près du double pour 2005.

M. Michel Bouvard. En deux ans, tout est devenu en mauvais état, c'est extraordinaire !

M. Gilbert Biessy. Il ne faut pas arriver au point de rupture !

M. Maxime Bono. Oui, il s'agit d'entretenir à temps !

Et, bien sûr, monsieur le ministre, c'est très souvent sur les voies assurant le passage des TER que la vitesse est ainsi ralentie.

Je rappelle que les régions ont intégralement financé pour le compte de la SNCF des automoteurs neufs, modernes, rapides, et coûteux. Un grand nombre d'entre elles ont aujourd'hui le sentiment d'avoir participé à un véritable marché de dupes en voyant à présent ces trains ralentis par l'insuffisance des travaux de régénération de voies.

Sur le ferroviaire enfin, vous n'ignorez pas non plus le retard pris dans les contrats de plan. Le taux d'avancement des travaux se situe à peine à 27 %, et cela n'est pas dû au démarrage forcément plus lent des travaux dans les premières années du plan, celles consacrées à la finalisation des études, mais bien aux gels et annulations successifs de crédits de 2003 et 2004. Notre collègue Augustin Bonrepaux, dans son rapport n° 1889 sur l'exécution des contrats de plan, estime que, si l'exécution des crédits se poursuit au même rythme qu'en 2004, seuls 50 % du volet ferroviaire seront réalisés en 2006, soit un retard de sept ans. Une fois de plus, rien dans votre budget ne nous permet de ne pas souscrire à cette lecture.

Votre budget consacre, hélas ! cette année l'abandon par l'État de toute politique en matière de transport urbain, Michel Destot vous en parlera sans doute plus longtemps que moi.

Pourtant, chacun sait que ne plus accompagner le développement du transport en commun en site propre revient à accepter tout simplement qu'un brutal coup d'arrêt soit porté à son développement et, c'est grave aussi, à celui de la filière industrielle du transport public de voyageurs.

L'année dernière, on nous avait dit que ces crédits étaient suspendus dans l'attente des conclusions d'un rapport confié à notre collègue Christian Philip. Ce rapport vous a depuis lors été remis. Je ne vois malheureusement dans votre budget aucune traduction des propositions pourtant très souvent pertinentes qu'il avait suggérées.

L'accompagnement financier des plans de déplacement urbains semble également à tout jamais révolu. Certes, vous faites valoir que le transport urbain est depuis 1983 de la responsabilité des collectivités locales, mais, depuis vingt ans, un partenariat productif s'était mis en place, qu'il aurait mieux valu intensifier plutôt que de l'abandonner.

Enfin, et ce n'est pas la moindre des contradictions, votre budget prévoit, dit-on, la suppression de plus de 1 400 emplois. Alors que la décentralisation et l'état des routes transférées justifieraient des moyens en personnel au moins constants, une telle prévision vient confirmer l'inquiétude manifestée par les agents des parcs de l'équipement.

Pour ces raisons, et tout en reconnaissant la poursuite de vos efforts très réels en matière de sécurité, lesquels prouvent d'ailleurs que toute politique volontaire mérite aussi des moyens importants, parce que les moyens d'aller vers une mobilité durable dans notre pays ne sont pas réunis, et que ce budget ne fait en définitive que traduire l'actuelle impécuniosité de l'État, parce qu'il semble à terme plus porteur d'un risque de transfert fiscal que d'une garantie de transfert modal, nous ne le voterons pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Quand on examine une carte de l'Europe occidentale, on ne peut qu'être frappé par l'importance du positionnement géographique de la France : notre pays est bien une terre de passage, une terre de transit, ce qui, s'ajoutant à l'existence de grands ports sur les trois façades maritimes et l'importance de leurs relations avec l'hinterland rapproché et profond, devrait entraîner une grande politique nationale des transports, pour ne pas risquer l'asphyxie en laissant faire.

Pourtant, monsieur le ministre, en mettant de côté les fonds de l'AFITF, contrairement aux obligations fortes qui découlent de cette situation dans une Europe de libre circulation des marchandises et contrairement même à certaines de vos déclarations, vos crédits pour 2005 reculeront de 1 %, et même de 3 % si l'on prend en compte l'inflation, et l'on peut craindre encore, comme cela vient d'être rappelé, des gels de crédits.

Alors que le bilan ferroviaire est présenté comme stable, la contribution aux charges d'infrastructures recule de 85 millions d'euros, soit une baisse de 6,4 %. À quoi s'ajoute la fin de la dotation destinée à la gestion de la dette de RFF, sans oublier la suppression de crédits pour le service annexe d'amortissement. Dans le même temps, notre pays devient celui des péages ferroviaires les plus élevés d'Europe.

Le fluvial voit son budget ramené de 70 à 50 millions d'euros. Le transport combiné recevra trois fois moins de subventions que l'an passé. La recherche dans les transports est réduite de 12,4 %.

Pour parfaire ce tableau, les contrats de Plan État-région accusent un inquiétant retard de financement : seuls 44 % du programme routier et 27 % de celui du ferroviaire sont engagés.

Ces chiffres, parmi d'autres, témoignent de vos orientations profondes.

Vous n'êtes pas ce que vous dites, vous êtes ce que vous faites et, en contradiction avec vos déclarations, mais en parfaite logique avec vos options libérales, vous favorisez le transport routier, en décidant par exemple le doublement du dégrèvement de la taxe professionnelle sur les véhicules de plus de 7,5 tonnes, soit un apport d'un milliard d'euros pour les employeurs.

Votre budget est celui du désengagement de l'État et vous savez que les transferts de compétences aux collectivités territoriales, que vous utilisez pour justifier les réductions budgétaires, ne pourront être assumés par les collectivités, faute de moyens financiers.

Vous nourrissez ainsi la concurrence entre les différents modes de transport, au lieu de favoriser leur complémentarité. Cela profite au mode routier, car il est le plus flexible, alors que l'externalisation de ses coûts, comme la construction et l'entretien des routes, pèse sur les collec-

tivités, comme les 94 % des émissions de gaz carbonique qu'il produit, les accidents de la route auxquels il concourt et le dumping social qu'il pratique.

Comment, monsieur le ministre, en laissant ainsi faire le marché, atteindre les objectifs de Kyoto, assurer la cohésion sociale dans notre pays, et œuvrer à l'aménagement équilibré du territoire justifié par notre situation géographique ?

Ce désengagement de l'État oblige la SNCF à abandonner une partie de ses missions de service public. Ses orientations stratégiques témoignent d'une soumission à une logique dominée par des enjeux de rentabilité.

Rappelons en effet que la SNCF investit dans ses filiales dédiées au transport routier, que, faute de moyens pour l'entretien des voies, elle doit ralentir ses trains sur plus de 1500 kilomètres, et que près de la moitié du réseau national n'est plus suffisamment entretenu, que, dans le domaine du fret, le Plan Véron introduit un véritable laminage du dispositif ferroviaire, en privilégiant les axes rentables et en menaçant l'avenir de certains secteurs industriels.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. En créant des déserts !

M. Daniel Paul. Rappelons en effet que les fermetures de lignes et le refus d'assumer certains trafics jugés à rentabilité insuffisante par la SNCF mettent en cause les efforts des collectivités territoriales pour dynamiser leur territoire, et j'ai des exemples à votre disposition si vous voulez.

C'est bien le manque de soutien public qui pousse l'entreprise à se replier sur ses activités les plus rentables.

Certains de nos voisins l'ont bien compris : le fret ferroviaire représente 40 % des parts de marché en Suisse, 35 % en Autriche. Par des politiques volontaristes, tels l'interdiction du transport routier de nuit et le dimanche ou l'octroi d'aides aux entreprises pour passer de la route au fer, le ferroviaire est inscrit dans l'intérêt général.

Et même si la Communauté européenne met en œuvre la dérive libérale actuelle, vous partagez la faute en ne consacrant que 9 millions d'euros au transport combiné en 2005.

Votre obsession de réduction de la dépense publique soumet la politique des transports à une logique de marché.

Or nous revendiquons, quant à nous, une politique nationale et européenne des transports, fondée non sur la mise en concurrence, mais sur la mise en cohérence des différents modes, sur leurs complémentarités, en assurant le maillage de notre territoire, avec le souci de l'efficacité économique, du développement industriel, de l'aménagement territorial et de la cohésion sociale.

Cette mainmise libérale vaut aussi dans le secteur maritime et portuaire et le mouvement de grève, largement suivi le 9 novembre dernier dans nos ports, vous a rappelé, s'il le fallait, l'inquiétude mais aussi la détermination des personnels. Il faut dire que les réductions de budget, les effets de la décentralisation sur les ports d'intérêt national, le devenir des installations portuaires, votre volonté d'imposer le RIF et le retour annoncé à Bruxelles d'une directive portuaire sont autant de témoignages d'une libéralisation croissante de ces secteurs, lourde de menaces pour les emplois et les conditions de travail.

Pourtant, monsieur le ministre, prévenir vaut mieux que guérir et dire non aujourd'hui à la directive permettrait d'éviter qu'elle ne s'applique dans quelques mois, occasionnant des difficultés encore plus grandes dans nos ports.

Il est vrai que, pour vous, le marché est incontournable, alors que, pour nous, les transports, au niveau national comme au niveau européen, ont bien vocation à remplir des missions de service public.

Monsieur le ministre, vous l'aurez compris, nous voterons contre votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, avec plus de 15 milliards d'euros, le budget de l'équipement, des transports terrestres, de la mer et des transports aériens constitue un élément central dans la préparation de l'avenir de notre pays, pour le maintien de son attractivité territoriale au travers de ces infrastructures, mais aussi pour les déplacements quotidiens de nos concitoyens et pour les échanges économiques. De même, il concentre les principaux enjeux en matière environnementale. Le groupe UMP lui attache donc une importance toute particulière.

Ce budget pour 2005 peut, cette année encore, être qualifié de budget de transition, aussi bien en raison de l'impact de la future décentralisation au 1^{er} janvier 2006 de la plus grande partie du réseau routier national – j'y reviendrai dans un instant – que de la mise en place de l'AFITE, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, que des modifications générées par la mise en place de la LOLF, notamment pour le budget du transport aérien.

Les rapporteurs ont souligné l'évolution des crédits des différentes sections d'un budget qui reste le premier budget d'investissement civil de l'État. Je me contenterai donc d'en rappeler les grandes masses : 12,47 milliards d'euros de moyens de paiement, en diminution de 4,1 % pour l'équipement et les transports terrestres, mais en progression de 4,4 % pour le budget de la mer à 1,14 milliard, les crédits du FIATA pour l'aérien enregistrant, quant à eux, une légère régression de 2,74%.

Ce budget est aussi marqué par le poids du passé, notamment de la dette ferroviaire dont je rappelle, une fois encore, qu'elle s'est accrue sous la précédente législature, passant de 35,448 milliards d'euros en 1997 à 41,313 milliards d'euros en 2002, de même que par la masse des APP délivrée en 2001, comme l'avait souligné la Cour des comptes pour les transports routiers. Cette situation a conduit à des frais financiers de 2,5 milliards d'euros annuels en 2003, ainsi que l'ont montré les travaux de la MEC.

De même, et en dépit d'une réorientation des crédits depuis quelques années, notamment en faveur des ouvrages d'art, l'état du patrimoine du domaine routier reste, comme l'a souligné là aussi la Cour des comptes, dans une situation insatisfaisante. Et la même observation vaut pour le patrimoine ferroviaire. Ce sont là les conséquences de plusieurs décennies d'insuffisance de crédits pour l'entretien du réseau. Il ne serait donc pas honnête de laisser penser que ce gouvernement serait le seul responsable des défaillances constatées aujourd'hui.

Dans la mesure où d'autres intervenants de mon groupe évoqueront des aspects plus spécifiques de ce budget – la mer, les transports aériens, la sécurité routière et l'IGN – je m'en tiendrai, quant à moi, à deux points : la décentralisation et la mise en place de l'AFITE. Je poserai également quelques questions sur lesquelles notre groupe attend des éclaircissements.

La décentralisation interviendra par le transfert des infrastructures au 1^{er} janvier 2006. Je veux ici saluer le maintien d'un niveau important d'investissements de l'État sur le réseau routier national avec 1 milliard d'euros en crédits de paiement pour l'exercice 2005, même si des modifications significatives de périmètre sont intervenues concernant les crédits pour Paris et la Corse, avec des transferts au ministère de l'intérieur et pour les expérimentations menées dans le cadre de la LOLF dans le Nord - Pas-de-Calais et en Pays de Loire.

Je veux saluer au sein de ces crédits l'effort pour le renforcement des ouvrages d'art et la mise en sécurité des tunnels – plus 3,8 millions d'euros. Néanmoins, monsieur le ministre, des interrogations subsistent. La première concerne les transferts de personnels des DDE vers les départements. Pourrions-nous avoir confirmation du calendrier ? Comment seront pris en compte les postes actuellement vacants, la vacance remontant pour certains à des années ?

Pouvez-vous également préciser quel devenir est envisagé pour les parcs de l'équipement qui sont directement concernés par les diminutions d'effectifs prévues, parcs pour lesquels vous avez confié une mission à M. Courtial, maître des requêtes au Conseil d'État.

Enfin, monsieur le ministre, je souhaite réaffirmer devant vous, comme j'ai eu l'occasion de le faire à de multiples reprises, à l'occasion de la discussion du texte sur les responsabilités locales, mais aussi de la première partie de la loi de finances, et au risque de susciter l'irritation de votre collègue en charge des collectivités locales, que le transfert des routes ne peut s'apprécier sur les seuls critères de dimension de voirie et de crédits affectés par l'État au cours des années écoulées.

En effet, le nombre des ouvrages d'art de chaque portion de réseau national dans chaque département, le niveau d'entretien de ces ouvrages doivent également être pris en compte. Pouvez-vous prendre l'engagement que cette donne sera retenue par la commission d'évaluation des charges, les situations étant extrêmement variables ? Ainsi, dans le département dont je suis l'élu, une seule subdivision de l'équipement concentre plus d'ouvrages d'art que 85 % des départements français.

Cette transparence des relations avec les collectivités passe également par la stabilisation des normes. Il serait choquant, en effet, qu'un État désengagé du domaine routier édicte des normes plus exigeantes que celles qu'il s'est appliquées à lui-même pendant des années pour la gestion du réseau. Je souhaiterais en savoir un peu plus sur les conséquences du programme SURE.

De la même manière, la transparence des relations suppose que soient appliquées les dispositions de l'article 10 de la loi sur la violence routière relative au produit des amendes.

J'en viens à présent à l'AFITE. Pour avoir clairement affirmé ici, au moment du débat sur les infrastructures préalable au CIADT de décembre 2003, ma préférence pour le maintien du patrimoine autoroutier dans le domaine de l'État afin d'assurer un financement durable des investissements, je veux tout d'abord dire ma satisfaction du choix effectué par le Gouvernement en faveur de cette option.

Pour autant, je partage l'ensemble des observations de mon collègue Hervé Mariton, rapporteur spécial, qui regrette que la création de l'AFITE intervienne par voie

réglementaire. Je déplore également le temps qui aura été nécessaire pour concrétiser ce projet puisque, à ce jour, l'agence n'est toujours pas installée.

J'observe cependant avec satisfaction que dans la dernière mouture des statuts – et vous venez de le rappeler, monsieur le ministre – le Parlement bénéficiera d'une représentation spécifique, ce qui est, à mon sens, la moindre des choses. Au regard des enjeux financiers, il aurait été indécemment, en effet, que la représentation nationale dût quémander sa présence au sein du conseil d'administration *via* l'AMF, l'ADF ou l'ARF. Quel que soit le respect que j'ai pour ces associations, cela n'aurait pas été conforme à la transparence budgétaire et à l'exigence de contrôle qui doit être celle du Parlement et à laquelle le groupe UMP est particulièrement attaché.

L'article 41 du projet de loi de finances affecte à l'agence des redevances pour occupation du domaine public et les dividendes des participations détenues par l'État et ses établissements publics dans le capital de ces sociétés. S'agissant de cette dernière ressource, pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer les intentions de l'État sur l'évolution de la structure du capital de SAPRR, de la SANEF et d'ASE, car toute évolution nouvelle affecterait les ressources de l'agence ?

Pouvez-vous nous éclairer également sur la dotation en capital de l'AFITF qui a été rappelée tout à l'heure mais qui ne figure pas dans le projet de loi de finances pour 2005 ? Enfin, il apparaît nécessaire que l'agence puisse contracter des emprunts afin notamment de gérer les bosses d'investissement correspondant aux décisions du CIADT de décembre 2003 en programmation. L'agence pourra-t-elle contracter ces emprunts et dans quelles conditions ?

Monsieur le ministre, dans une période où l'investissement répond à un besoin de soutien à l'activité économique mais aussi à un besoin de structuration du territoire pour en maintenir l'attractivité internationale et nous aider à remplir nos objectifs en matière environnementale, la création de l'agence constitue une chance. Pour autant, même si ses ressources sont des ressources publiques affectées par l'État, elle ne doit pas être le prétexte à une débudgétisation massive. À cet égard, je ne peux oublier l'expérience du FITTVN : la petite débudgétisation du début s'est transformée en grande débudgétisation avant que la majorité précédente ne porte le coup de grâce à cet intéressant outil en votant la suppression.

Monsieur le ministre, tout cela est d'autant plus important que nous sommes engagés, pour de nombreux projets, dans une démarche européenne. À ce sujet, le groupe UMP souhaiterait que puissent être précisés les moyens consacrés en 2005 et dans la durée par l'AFITF aux projets pour lesquels la France s'est engagée sur un calendrier dans le cadre du programme RTE et des travaux du groupe Van Miert.

Prenons l'exemple du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin auquel je suis plus particulièrement attaché. Les modalités de la mise en œuvre des crédits de l'AFITF auprès des porteurs de projets, RFF ou ses filiales, seront-elles compatibles avec le calendrier sur lequel nous nous sommes engagés afin notamment de ne pas perdre l'opportunité que constitue l'éventuel accroissement du financement communautaire pour le franchissement des obstacles naturels, par exemple dans les Alpes ou dans les Pyrénées ?

Un mot, enfin, des transports collectifs pour constater que l'engagement sur la mise en place des prêts bonifiés par la Caisse des dépôts pour les projets d'infrastructure en site propre des transports de province est effectif, une enveloppe

conséquence ayant été réservée par la Caisse pour ces projets comme pour les projets ferroviaires structurants. Je souhaiterais être éclairé sur le niveau de consommation de cette enveloppe.

Monsieur le ministre, dans un contexte budgétaire marqué par le poids du déficit et l'exigence de réduction d'une dette qui pénalise très fortement notre pays, ce budget, grâce notamment à la création de l'AFITF, maintient les capacités d'investissement et doit donc permettre de conduire une politique efficace de développement des infrastructures. Il confirme aussi la priorité accordée à la sécurité aussi bien pour la route que pour le transport maritime ou aérien. C'est la raison pour laquelle le groupe UMP lui apportera son soutien en souhaitant qu'il ne soit pas remis en cause par une régulation dont les effets ont été lourds, cette année encore, et qui ne serait plus conforme aux objectifs de responsabilité et de performance posés dans la LOLF. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Destot.

M. Michel Destot. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je prolongerai de quelques mots l'excellente intervention de Maxime Bono, notamment sur les questions touchant aux transports collectifs de proximité.

Concernant d'abord le financement des projets de TCSP, je rappelle que vingt-deux agglomérations ont des projets qui représentent un investissement total de plus de 7 milliards d'euros. Certes, et vous le soulignez chaque fois que nous nous rencontrons, monsieur le ministre, ces crédits de l'État ont baissé au cours des quinze dernières années – c'est indiscutable. Mais, dans le même temps, les projets ont augmenté en nombre, et de façon plus importante.

En tout état de cause, ces sommes étaient loin d'être négligeables et produisaient, de plus, un effet de levier pour réunir d'autres financements, le soutien de l'État étant le garant de l'intérêt du projet.

Depuis le budget 2004, vous avez supprimé la ligne de crédit permettant d'apporter des subventions aux collectivités pour leurs projets de TCSP et la mise en œuvre des PDU. Les élus, quelle que soit leur tendance politique, ont fortement réagi et ont demandé le rétablissement de ces lignes de crédits. En effet, sans ce financement de l'État, les agglomérations sont obligées de réduire, voire de retarder leurs projets, ou de différer d'autres investissements comme l'achat d'autobus. Tout cela se traduit aussi par une diminution des commandes aux secteurs des travaux publics et de la construction de matériels roulants. Les industriels du secteur m'ont alerté, en tant que président du GART, sur les effets néfastes concernant l'emploi, voire sur les risques pesant sur la localisation en France de certaines activités.

Pour solde de tout compte, une somme de 65 millions d'euros a été inscrite dans la loi de finances rectificative pour 2003 afin d'assurer le financement de projets déjà pris en considération par l'État. Or, si l'on se réfère à la circulaire de 2001, qui est toujours en vigueur, c'est une subvention de 465 millions d'euros qui aurait dû être versée. Il manque donc 400 millions d'euros !

Votre collègue Jean-François Copé, monsieur le ministre, a indiqué le 22 octobre dernier à Lille, au cours des journées des communautés urbaines, que l'État honorerait sa signature. Nous attendons donc une annonce de la part du Gouvernement. Peut-être interviendra-t-elle un peu plus tard ? J'ai entendu dire, mais peut-être mes informations

ne sont-elles pas exactes, qu'une quarantaine de millions d'euros seraient ajoutés en loi de finances rectificative. Même si le compte n'y est pas, nous aimerions vous entendre sur ce point. Cela dit, nous venons d'apprendre par la presse, à l'occasion d'élections législatives partielles, que Bordeaux a reçu un chèque de 20 millions d'euros pour son tramway.

M. Francis Delattre. C'est beau, la solidarité !

M. Michel Destot. Je me réjouis pour la ville de Bordeaux, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mais avouez que nous sommes loin d'une politique équitable, comme cela devrait être le cas en matière de transports !

Mme Odile Saugues, rapporteur pour avis. Il y a des chouchous !

M. Michel Destot. Par ailleurs, l'an dernier, dans le cadre de la discussion budgétaire, vous nous avez indiqué que des mesures compensatrices seraient prises et vous avez demandé à Christian Philip de vous faire des propositions. Le rapport que celui-ci vous a remis le 9 décembre dernier contient un ensemble de propositions, qui recueillent l'accord de tous.

M. Michel Bouvard. C'est un rapport d'une très grande qualité !

M. Michel Destot. Parmi celles-ci figure la décentralisation du stationnement payant de surface, à laquelle nous travaillons depuis de nombreuses années au GART et à l'AMGVF et qui fait l'objet d'un consensus politique. Cette mesure nous avait été promise par le Gouvernement dans le cadre de la première lecture du projet de loi relatif aux responsabilités locales, mais elle a été enterrée en juillet dernier, du fait de l'utilisation de la procédure de l'article 49-3 de la Constitution. Les autres propositions ne me semblent pas avoir été examinées, en tout cas elles ne figurent pas dans le projet de loi de finances pour 2005 !

Nous restons par ailleurs très vigilants concernant le versement transport, qui représente plus de 40 % des ressources globales des transports urbains, sachant que plus de 60 % des autorités organisatrices pratiquent déjà le taux plafond.

Nous sommes prêts à discuter de toute mesure pouvant améliorer encore son rendement, comme la baisse du seuil du nombre de salariés ou son extension géographique au-delà des périmètres des transports urbains pour financer l'intermodalité, mais nous ne sommes pas prêts à céder quoi que ce soit de cette recette indispensable, quelles que soient les pressions du MEDEF !

Reste la revendication du groupement des autorités responsables de transports qui, pour ancienne qu'elle soit, n'en demeure pas moins d'actualité, à savoir l'affectation d'une part de TIPP aux transports collectifs, en application du principe pollueur-payeur. Que pouvons-nous espérer, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État ?

J'en viens aux services ferroviaires régionaux. Nous avons tous salué la régionalisation des services ferroviaires et nous constatons, depuis sa mise en place, que les régions assument pleinement leurs responsabilités. Elles ont amélioré les services et subventionné l'achat de nouveaux matériels par la SNCF, ce qui a favorisé le renouvellement du transport ferroviaire régional.

Mais aujourd'hui, deux ans après l'entrée en vigueur de la régionalisation, les dépenses d'exploitation des services TER ne sont couvertes qu'à 75 % par la dotation générale de décentralisation, alors que les crédits affectés aux transports occupent la deuxième place dans le budget des régions et représentent aujourd'hui près du quart de leur budget total.

Les transports étaient à peine régionalisés que l'État décidait en 2004 d'augmenter de façon conséquente les péages d'infrastructure, ne s'engageant à compenser que les services existant fin 2003, alors que les services 2004 étaient déjà décidés. Réseau ferré de France estime que le besoin de financement supplémentaire pour l'entretien des voies se situe entre 200 et 300 millions d'euros. Or, le projet de loi de finances pour 2005 lui attribue exactement la même somme qu'en 2004 au titre des opérations d'entretien et de réhabilitation des infrastructures ferroviaires. Encore une fois, vous en conviendrez, nous sommes loin du compte !

Enfin, en Ile-de-France, le STIF devrait rejoindre le droit commun dès le deuxième semestre 2005.

M. Francis Delattre. Eh oui !

M. Michel Destot. Les crédits transférés seront-ils à la hauteur des nouvelles compétences ? Seront-ils fixés à partir d'un audit prenant en compte non seulement l'état réel des infrastructures et du matériel, mais aussi les besoins pour l'avenir ?

Pour conclure, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, je dirai que la décentralisation doit être un vrai projet politique, qui rapproche les décisions des citoyens. Elle nécessite une vision politique partagée. C'est, à mes yeux, ce qui manque à votre projet de budget pour 2005 et c'est pourquoi nous ne pourrions le voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous sommes face à une situation qui, à bien des égards, est paradoxale. Dans ce projet de budget, près de 40 milliards d'euros seront consacrés au remboursement des intérêts de la dette, afin de solder notre inconséquence collective depuis quelques décennies, pendant que 16 milliards d'euros seulement seront consacrés à préparer l'avenir.

Devant une telle situation, que l'on ne peut que constater, nous sommes amenés à nous interroger, car l'enjeu que représentent les transports pour les générations futures est très important.

J'ai l'intime conviction qu'il en est d'un territoire comme du corps humain : si les muscles sont mal irrigués, ils s'atrophient et ne peuvent assumer leur fonction dans de bonnes conditions. Il est donc essentiel pour notre pays de se doter d'infrastructures de transport et de communication, que ce soit sur un plan routier, ferroviaire, aérien ou maritime.

Dans le Sud-Ouest, nous sommes bien placés pour constater les différences et établir un parallèle entre la situation de la France et celle de nos voisins espagnols. Ceux-ci ont réalisé, au cours des dernières décennies, d'importants travaux d'infrastructures qui leur ont permis de rattraper leur retard. S'ils ont bénéficié de l'aide de la Communauté européenne, ils ont surtout montré leur volonté de se doter d'infrastructures permettant de répondre aux besoins de leurs populations.

Nos territoires sont-ils tous égaux ? Sont-ils tous dans la même situation face au besoin d'infrastructures ? Je suis convaincu de la nécessité de distinguer différents territoires. Certains disposent déjà de quelques infrastructures de communication : ils sont desservis par une autoroute, possèdent un aéroport et souhaitent avoir un TGV. Leur situation, même si elle leur semble parfois difficile, est tout

de même privilégiée par rapport à ceux qui n'ont aucun de ces grands vecteurs de communication que sont les TGV, les autoroutes et les aéroports, nationaux et internationaux.

Le bassin d'emploi de Castres-Mazamet, qui m'est particulièrement cher, est un exemple très rare au niveau national. Représentant 150 000 habitants, dont 100 000 pour la seule agglomération de Castres-Mazamet, il ne dispose pourtant ni d'une autoroute, ni d'un TGV, ni d'un aéroport de dimension nationale.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, l'État doit faire un effort plus significatif en direction des territoires qui n'ont rien et en faire l'une des priorités de ses affectations budgétaires. Cela me paraît essentiel.

Tout le monde se félicite de la création de l'AFITF et des moyens supplémentaires qu'elle va générer. Mais ne peut-on dépasser ses orientations initiales, qui consacraient une grande partie des fonds aux lignes à grande vitesse, et en affecter une partie au désenclavement de certains bassins d'emploi, par exemple ceux qui sont dépourvus d'autoroute ?

Aujourd'hui, si le fait de disposer d'une autoroute ne suffit pas au développement d'un territoire, il est devenu une condition nécessaire, car un territoire ne peut se développer s'il n'est pas relié aux grandes infrastructures lui permettant de rejoindre le maillage européen. C'est donc un enjeu important.

De même qu'il existe une solidarité sociale, à laquelle nous sommes tous attachés, nous devons mettre en place une solidarité territoriale. Je suis convaincu que ce budget commencera à répondre à certaines questions. Mais en ce qui concerne les affectations, il faut tenir compte de la situation que je vous ai décrite.

Je voudrais pour conclure mon propos vous rappeler ce que disait Albert Camus : « La vraie générosité envers l'avenir consiste à tout donner au présent ». J'espère, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, que nous serons dans ce budget aussi généreux qu'il nous sera possible pour l'avenir de notre pays et de ses territoires, notamment de ceux qui sont les plus enclavés...

M. Michel Bouvard. Compte tenu de la situation que nous ont laissée nos prédécesseurs !

M. Philippe Folliot. ... et que des moyens conséquents leur seront donnés pour répondre à leurs préoccupations.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, le budget que vous nous présentez cette année est marqué, une fois de plus, par une réduction importante des crédits. Vous annoncez une baisse de 4,1 %, qui serait induite par la création – controversée – de l'Agence pour le financement des infrastructures de transports. Mais avec la création de cette agence, trop faiblement dotée, c'est une baisse de crédits non pas de 4 % mais d'au moins 5 % qu'il nous faut regretter. Dans ces conditions, monsieur le ministre, comment répondre aux attentes et aux besoins de nos concitoyens et de nos entreprises en matière de développement des transports et de rééquilibrage des territoires ? Comment enrayer la baisse constante de la part du financement des infrastructures dans notre économie ?

À ces questions, vous ne semblez avoir qu'une réponse : décentraliser. Ce qui signifie en fait, dans votre optique, le désengagement de l'État et la multiplication des transferts

de charges sans mise en place des moyens de financement adaptés qui permettraient aux collectivités concernées de boucler le financement de leurs projets.

Je prendrai pour illustrer mon propos l'exemple, dont nous avons déjà beaucoup parlé et dont nous parlerons encore, du financement des transports collectifs. J'avais déjà eu l'occasion, l'an dernier, de dénoncer avec vigueur la suppression des lignes budgétaires allouées aux transports collectifs.

Force est de constater cette année la poursuite du désengagement de l'État, puisque votre gouvernement n'a pas même jugé bon de retenir les pistes explorées dans le rapport parlementaire de notre collègue Christian Philip pour tenter de sortir les collectivités locales de l'ornière budgétaire dans laquelle elles se trouvent.

Vous n'avez pas jugé bon non plus de retenir les propositions formulées par le GART, le groupement des autorités responsables de transport, cité par notre collègue Michel Destot, telles que la décentralisation du stationnement payant de surface au profit des collectivités ou encore l'engagement rapide d'une réflexion sur le développement du versement transport.

M. Michel Destot. Malheureusement !

M. Gilbert Biessy. Je vous indique que notre groupe a déposé un amendement en ce sens dans le cadre de la discussion des articles non rattachés.

Nous aimerions être enfin entendus, car en dépit de vos diverses déclarations d'intention, nous ne voyons, hélas ! toujours rien venir ! Du sein même de la majorité parlementaire, les critiques fusent. De fait, monsieur le ministre, vous ne pouvez ignorer que les prêts de la Caisse des dépôts et consignations, de Dexia Crédit et désormais de la Banque européenne d'investissement, la BEI, via le groupe Caisse d'Épargne, ne sauraient en aucun cas remplacer des subventions !

Il est urgent, monsieur le ministre, si on veut remédier à une situation aussi choquante, de proposer des solutions crédibles et un système de financement stable, conforme aux attentes des élus, toutes tendances politiques confondues. On ne peut prétendre, en effet, promouvoir le développement durable et les modes de transports doux d'un côté, et de l'autre condamner les collectivités locales à s'endetter et à prendre un retard considérable dans la poursuite et la réalisation de leurs projets en faveur du développement durable. On ne peut pas non plus prendre acte de l'intérêt croissant des habitants de nos agglomérations pour les transports en commun, et mener en même temps une politique qui conduit à la dégradation des conditions de ces transports et à l'augmentation de leurs tarifs, comme ce fut le cas en Ile-de-France récemment.

La situation est d'autant plus préoccupante, monsieur le ministre, que vous laissez par ailleurs s'accumuler un retard considérable en matière de réalisation des travaux d'équipements prévus aux contrats de plan État-Régions, votre gouvernement se refusant à honorer les engagements financiers de l'État. Le retard pris dans la réalisation des objectifs est aujourd'hui estimé à quatre ou cinq ans.

Je voudrais revenir, enfin, sur un autre symbole – ou plutôt un autre symptôme – de votre politique : je veux parler des infrastructures routières. Là encore, priorité est donnée à l'immobilisme et à la logique du pire. Comme l'entretien de notre réseau ferré, la situation des infrastructures routières est, sinon désastreuse, du moins très préoccupante pour l'avenir. Au moment où vous prévoyez des investissements

autoroutiers, au détriment du transport ferroviaire, vous laissez se dégrader le reste du réseau public. Déjà certaines routes ne peuvent plus être déneigées dans des délais satisfaisants. Déjà les entreprises autoroutières préfèrent fermer certains segments et dévier les flux sur les réseaux nationaux. À force de désengagements financiers, vous privilégiez de fait une politique d'alerte et de gestion des risques, plutôt que de poursuivre des objectifs concrets de prévention. Au lieu d'une politique ambitieuse de rénovation et d'entretien du réseau, vous faites le choix du traitement curatif au cas par cas, au risque de porter atteinte à la sécurité des usagers de la route.

En un mot, monsieur le ministre, en consacrant chaque année davantage le désengagement de l'État, vous rendez impossible une politique d'équipement et de transport conforme aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire et aux attentes de nos concitoyens. Votre politique conforte au contraire une logique de délaissement, de délabrement, et finalement d'abandon de nos territoires, que le groupe communiste et républicain ne saurait approuver.

Nous voterons bien évidemment contre ce budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des députés-e-s communistes et républicains.)*

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, le refrain entonné par la quasi-totalité des ministres auditionnés en commission ces dernières semaines a été qu'un budget ne se réduisait pas à des inscriptions budgétaires. On comprend cette précaution oratoire quand on voit les réductions de crédits infligées à nombre de ministères, dont le vôtre malheureusement, monsieur le ministre.

En effet, sans même tenir compte de la création de l'AFITF et de la débudgétisation de crédits qu'elle induit, force est de constater que votre budget ne bénéficie d'aucune impulsion financière supplémentaire par rapport à celui de 2004, qui non seulement n'était déjà pas à la hauteur des besoins, mais a de surcroît été encore amputé en cours d'année par de nombreux gels et annulations de crédits, comme l'a souligné mon collègue Maxime Bono. Ainsi, l'État profite des discussions en cours en régions à l'occasion de la réactualisation du volet routier des contrats de plan, pour réduire des engagements pourtant contractualisés, contraignant les régions et les départements à revoir à la hausse leur participation pour éviter que la réalisation d'équipements essentiels ne soit pas retardée, voire remise en cause. Dans mon département par exemple, la participation de l'État au volet routier passe d'une proportion initiale de 52 % à à peine 49 % : aux contribuables locaux de combler la différence !

Vous comprendrez dans ce contexte, monsieur le ministre, l'inquiétude des élus départementaux, à qui doivent être transférées la propriété et la gestion de 20 000 kilomètres de routes nationales, le transfert de dotation correspondant étant basé sur les dépenses engagées par l'État ces trois dernières années, qui sont très en deçà des besoins d'entretien avérés. Je vous citerai à cet égard le cas de la partie est de la RN 141, dont la compétence, semble-t-il, sera transférée à mon département.

Parallèlement, et même si la loi relative aux responsabilités locales ne prévoit pas le transfert des agents des Parcs et Ateliers aux départements, l'annonce, avant même la

parution du rapport Courtial, de la suppression de plus de 1 400 emplois, dont 470 emplois d'ouvriers, suscite la plus vive inquiétude.

Permettez-moi à ce stade de vous rapporter un fait précis relatif à l'autoroute A20. À deux reprises au cours des trois derniers mois, celle-ci est restée pendant plusieurs heures totalement fermée à la circulation, suite au renversement de poids lourds. Le délitement des moyens de fonctionnement de l'équipement n'est à l'évidence pas étranger à ce manque de réactivité !

À ces inquiétudes concernant le volet routier, s'ajoutent celles, aussi prégnantes, que suscite le volet ferroviaire. Je ne peux pas, monsieur le ministre, partager votre optimisme touchant le plan fret, à propos duquel je vous ai interrogé ici même en juin dernier. En effet, outre ses incidences néfastes sur l'emploi et l'économie dans nos régions, il aura des conséquences désastreuses pour la sécurité, l'environnement ou les finances locales, singulièrement dans les départements boisés comme le mien, où chaque suppression de train de bois se traduit par une quarantaine de camions supplémentaires sur des routes dont l'entretien est à la charge du budget départemental.

À ces sombres perspectives pour le fret s'ajoutent des reculs importants en matière de transport des voyageurs, qu'il s'agisse des trains de grandes lignes ou des trains express régionaux. Alors que la vitesse a d'ores et déjà été réduite sur quelque 800 kilomètres cette année, et que cette dégradation concernera l'an prochain plus de 1 600 kilomètres, vous avez, monsieur le ministre, confirmé la semaine dernière que vous abandonniez le projet de train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, le POLT. Ce choix est incompréhensible pour tous les acteurs des trois régions concernées, élus politiques, responsables économiques ou citoyens de tous bords. Permettez-moi de vous répéter, monsieur le ministre, que rien ne justifie l'abandon de ce projet, clairement contractualisé en annexe du CPER, ni du point de vue financier – les trois régions n'ont cessé d'affirmer leur volonté de prendre en compte d'éventuels surcoûts – ni du point de vue technique, la pendularisation ayant déjà été utilisée sur d'autres lignes, et Alstom confirmant que rien ne s'oppose à la réalisation de ces matériels.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, pourquoi s'acharner à exclure l'espace central national du réseau des trains à grande vitesse ? L'ersatz que vous proposez, le TEOZ, non content de n'offrir aucun gain de temps, ne permettra aucune interconnexion. Il a d'ores et déjà révélé toutes ses limites, en excluant d'emblée les abonnés scolaires !

Quant à l'option d'un barreau TGV Limoges-Poitiers, qui permet de repousser l'échéance à 2014, outre qu'elle laisserait de côté les régions Centre et Midi-Pyrénées et le département de la Creuse, elle serait, d'après les informations dont nous disposons, d'un coût trois fois plus élevé que celui du POLT, même réévalué.

Compte tenu, monsieur le ministre, de ces multiples interrogations qui pèsent sur l'avenir de la politique des grandes infrastructures routières et ferroviaires, du désengagement confirmé de l'État du financement des transports collectifs urbains, de la réduction des moyens alloués au transport combiné, la lecture positive de votre action en faveur de la sécurité routière, à laquelle on ne peut que souscrire et que je me plais à saluer, ne suffira pas à motiver en vote favorable à l'adoption d'un budget qui n'est pas à la hauteur d'une politique d'équipement porteuse d'avenir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Encore un petit effort !

M. le président. La parole est à M. Dominique Caillaud.

M. Dominique Caillaud. Monsieur le ministre, vous avez coutume de dire que vous construisez un ministère de proximité au service des territoires et de nos concitoyens, tout en maintenant un lien privilégié avec l'Europe. Le budget pour 2005 s'inscrit bien dans cette logique, en continuité de l'action engagée depuis 2002. Les efforts pour maintenir le cap commencent à porter leurs fruits, et d'abord en interne, par l'amélioration de la productivité de vos agents, qui contribue de manière exemplaire à la réduction durable de la dépense publique, prouvant par là même qu'une action peut être efficace avec des moyens stables. Cette embellie vaut aussi pour les secteurs économiques dépendant de votre action, du BTP au tourisme, en passant par l'aéronautique ou les transports.

L'année 2005 verra la mise en place de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, dont j'attends, comme chacun, que les ressources en développement nous rapprochent de la satisfaction des besoins urgents de construction des infrastructures de transport.

Cette question des infrastructures ferroviaires est précisément le premier point sur lequel je voudrais attirer votre attention. Vous avez redynamisé les financements nécessaires à la construction de grandes infrastructures ferroviaires, et en particulier celui des lignes TGV reliant Paris aux grandes métropoles nationales et internationales. Les succès déjà obtenus sont le gage d'un développement économique conforté pour les territoires nouvellement desservis. Mais ces succès expliquent aussi l'impatience des élus et la vive concurrence qui les oppose s'agissant du choix des tracés.

Ce budget confirme également votre souci d'aller dans le sens d'une reprise durable du fret ferroviaire, mode de transport moins polluant que le transport routier, surtout pour les zones fragiles.

Mais ces objectifs ne pourront être atteints que si l'on maintient un réseau de lignes classiques régionales ou interrégionales. L'amélioration de ce réseau dont le rôle est vital, même s'il est dit secondaire, passe pour une large part, par des contrats État-régions, dont la réalisation connaît un notable retard. À ce titre, l'annonce d'un crédit de 24 millions d'euros est une bonne nouvelle, comme l'est l'accroissement des crédits de régénération du réseau à hauteur de 900 millions.

Les collectivités locales, qui ont choisi de s'impliquer fortement dans ces contrats, constatent avec inquiétude que dans la plupart des cas, les coûts initiaux des programmes faisant l'objet d'études de la part de la SNCF ou de RFF gonflent considérablement au fil des années, ce qui nous conduit à nous poser deux questions : l'évaluation de ces coûts initiaux est-elle faite *a minima* quand il s'agit d'encourager les décisions et *a maxima* quand on veut les décourager ? Notre deuxième interrogation porte sur l'opacité des modalités de calcul du coût des investissements et de l'exploitation de lignes. Une plus grande transparence semble devoir s'imposer dans ce domaine, voire une véritable concurrence.

L'avenir des lignes interrégionales me paraît également s'inscrire dans cette perspective, et vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, si j'évoque l'exemple de la ligne Quimper-Nantes-Bordeaux.

M. Michel Hunault. Très bien !

M. Dominique Caillaud. Ces lignes souffrent d'un désintérêt de la part de la SNCF, ce qui les entraîne dans une spirale très négative, où la baisse de l'offre de trafic induit une baisse de la fréquentation qui justifie la réduction de coûts de gestion considérés comme anormaux, voire à terme des fermetures de lignes pures et simples. On devrait considérer au contraire qu'elles pourraient constituer dans bien des cas les bases d'un réseau de fret performant, à la condition d'instaurer une meilleure concertation et un partenariat plus transparent des collectivités avec la SNCF. Il y va de la crédibilité de l'État et de la confiance des collectivités, toutes deux nécessaires au maintien de la mobilisation.

Je voudrais faire quelques observations sur une question plus technique, celle de l'information géographique. Personnellement à l'origine de l'article 53 de la loi du 25 juin 1999 qui a permis la mise en place d'un système national de référence de coordonnées géographiques, je veille à ce qu'il soit mis en œuvre dans les meilleurs délais, notamment au travers du référentiel grande échelle, le RGE, car il facilite les échanges et optimise des coûts similaires engagés simultanément. Je vous remercie donc, monsieur le ministre, de consacrer à l'IGN suffisamment de crédits pour lui permettre de poursuivre sa mission de mise en œuvre du RGE et de tenir les engagements d'achèvement des travaux pour 2007.

J'attire cependant votre attention sur la composante adresse, qui nécessitera rapidement des arbitrages interministériels pour clarifier et optimiser les dépenses importantes engendrées par la dispersion des informations. Créé par la collectivité locale, « le référentiel adresse » est utilisé par de multiples partenaires, tels que l'INSEE, La Poste, les gestionnaires de réseaux ou les services sociaux, et devra être intégré par l'IGN. Les nombreuses réflexions menées à ce sujet ont permis de dégager des propositions simples et de faire apparaître des possibilités d'économies globales.

Par ailleurs, la coopération engagée entre le service du cadastre, l'IGN et les collectivités doit se poursuivre, pour faire en sorte que la couche parcellaire soit à la fois fiscale et cartographique, et ce dans l'intérêt de chacun. L'IGN devra toutefois, pour éviter des surcoûts, intégrer par convention les bases de données déjà constituées par les collectivités locales.

Le développement de ces bases de données géographiques pose désormais la question des conditions de leur diffusion vers les services de l'État, les collectivités, et bientôt en direction de tous les citoyens. C'est un domaine où il y a encore quelques contradictions à lever.

C'est dans cette perspective que nous devons inscrire les prochains crédits de l'IGN, partenaire du programme « information géographique » dans la future LOLF.

Si l'IGN est bien, en effet, le producteur de données géographiques nationales de référence, il ne peut seul définir une stratégie nationale. L'implication d'un grand nombre de partenaires dans l'utilisation et l'enrichissement des données géographiques m'amène à penser que la direction de ce programme ne doit pas être assurée seulement par un organisme producteur de données, mais bien en partenariat avec une structure interministérielle comme le CNIG – élargie à tous les ministères concernés – qui verrait ainsi son rôle renforcé aux côtés de l'IGN.

Nos efforts nationaux doivent aussi nous permettre d'être leaders en Europe si nous le souhaitons. La directive européenne INSPIRE, qui va être mise en œuvre, demande

à tous les États membres de l'Union le partage de l'information géographique, sans restrictions juridiques, institutionnelles ou financières.

Dans ce cadre, une convention additionnelle avec l'IGN pourrait permettre cet accès facile, sans contraintes financières pour tous les agents publics concernés. Ce surcoût, qui ne dépasserait pas 15 millions d'euros, serait largement compensé par les économies réalisées par l'État et les collectivités et par l'amélioration de la qualité des décisions liées à la mise à disposition facile des données.

Nous pouvons être leader en Europe, et je ne doute pas monsieur le ministre, de vos ambitions dans ce domaine, comme dans d'autres domaines relevant de vos compétences.

C'est pourquoi mes collègues du groupe UMP et moi-même voterons ce budget 2005.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Dominique Caillaud. Monsieur le ministre, nous vous encourageons à garder le cap. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, je vais vous entretenir quelques instants des transports en commun de la région Île-de-France. Certains pensent que tout va très bien ! Or sur 80 % du réseau, la situation est explosive !

Les Franciliens ont aujourd'hui le choix entre les embouteillages routiers, qui s'allongent à chaque rentrée, et des transports en commun de moins en moins confortables, de plus en plus souvent en retard et fréquemment bondés. Et le déséquilibre entre Paris et la banlieue s'accroît. Ce qui m'inquiète aujourd'hui, c'est que, au regard des projets actuels, c'est-à-dire programmés, 80 % de la population d'Île-de-France résidant en petite et grande couronne ne devraient bénéficier pour les dix ans à venir que de 30 % des crédits d'investissement, et un certain nombre d'élus s'inquiètent de ces programmations et de ces déséquilibres qui, malheureusement, vont s'aggraver.

Les infrastructures et équipements sont en effet essentiellement concentrés aujourd'hui au cœur de l'agglomération. Quelques chiffres : pour trouver une station de transport en commun à Paris, il faut en moyenne 300 mètres. En banlieue, il faut en moyenne plus de 3 kilomètres !

La solution, tout le monde le sait, serait l'élaboration – peut-être en aurons-nous l'occasion lors des discussions sur le prochain schéma directeur de la région parisienne – d'un véritable plan de liaisons transversales. Et je pense que les communautés d'agglomération, qui se mettent en place sur la région parisienne comme ailleurs, devraient être considérées assez vite par l'État et le STIF comme des interlocuteurs à part entière. Elles connaissent en effet leur sujet, leurs besoins et elles défendent, pour l'essentiel d'entre elles, des transports ferroviaires plus légers, donc moins coûteux et plus adaptables.

Aujourd'hui, 45 % des déplacements quotidiens en région parisienne s'effectuent en voiture particulière, pendant que 80 % des déplacements à Paris intra-muros sont assurés par les transports en commun ou se font à pied.

Il faudrait donc que l'État, à travers les mécanismes des contrats de plan État-régions, rétablisse un équilibre. Vous allez certainement me dire, monsieur le ministre, monsieur

le secrétaire d'État, que cette question sera bientôt du ressort de la région, mais je pense qu'il est du devoir de l'État, dans le cadre des CPER, de veiller à ce que la région parisienne ne pérennise pas des déséquilibres aussi importants.

Il faut en particulier éviter la concentration sur Paris, privilégier les équipements transversaux et moderniser les réseaux actuels dans le centre plutôt que les multiplier.

Il conviendrait également de s'interroger sur le nouveau tramway parisien et qui devrait lui aussi, dans les années à venir, capter l'essentiel des crédits d'investissement : il ne doit pas se faire au détriment des équipements nécessaires en banlieue proche ou éloignée.

Dans cette optique, la seule tentative – faite par le précédent gouvernement, notamment pour le secteur qui l'intéressait, à savoir la Seine-Saint-Denis et une partie du Val-d'Oise (*Exclamations sur les bancs du groupe des députés communistes et républicains*) –, le seul projet étudié, qui préconisait d'utiliser une partie de la Grande ceinture pour initier la première desserte interbanlieue intelligente, est malheureusement aujourd'hui en grand danger. On nous explique en effet que la nécessité de faire passer les trains de marchandises rend très difficile la mise en place de ce début de projet interbanlieue intelligent et, à mon avis, pertinent.

Il faudrait donc assez rapidement, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, dégager quelques orientations pour les futures discussions avec la région et, je l'espère, avec les départements et les communautés d'agglomération.

Faute d'investissements ces dernières années, le réseau SNCF banlieue est vétuste et à la limite de la sécurité sur certains tronçons. La vie des 2,2 millions de voyageurs qui empruntent tous les jours ce réseau est rythmée par les aléas de la SNCF banlieue : retards – l'année dernière, à la gare du Nord, 19 % des trains étaient en retard – pannes, suppressions de trains, arrêts inexplicables. Quand la vétusté se combine à la saturation, cela devient difficile, voire explosif.

L'effort en matière d'investissements dans les transports publics doit s'accompagner d'une vraie réflexion sur la tarification des transports en commun. Il existe plusieurs tarifs pour la Carte Orange. Or ce sont les usagers qui habitent le plus loin, ceux qui connaissent les trajets les plus longs qui doivent s'acquitter des tarifs les plus élevés et qui, naturellement, sont les plus nombreux à préférer utiliser leur voiture particulière. L'idée de la Carte Orange à tarification unique ne doit pas demeurer un slogan purement électoral. Je le dis à M. le ministre, lui qui est originaire de la Somme : moi qui prends régulièrement l'autoroute A 15, je ne vois plus seulement sur ce secteur des voitures immatriculées 60, mais aussi de plus en plus de véhicules immatriculés 80 !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Absolument !

M. Francis Delattre. La grande région parisienne, eu égard aux emplois qu'elle propose, monsieur le ministre, commence aussi à vous concerner !

En tout état de cause, je souhaite que, dans la future discussion du schéma directeur de la région parisienne, l'État veille à ce que l'intérêt général de cette région et de toutes ses composantes soit examiné avec attention.

Un mot, pour finir, sur les nuisances aériennes. En effet, en plus des trains qui ne fonctionnent pas bien, nous avons, dans le nord et l'est de Paris, non pas les sièges sociaux, mais les nuisances aériennes !

Le précédent gouvernement avait pris l'engagement de limiter à 55 millions le nombre de passagers transitant par l'aéroport de Roissy, ce qui équivaut à 550 000 mouvements d'avions par an. Or ce chiffre est largement atteint. Cet engagement de l'État figure au *Journal officiel* et, sachez-le, nous avons fait des enquêtes publiques sur le doublement des pistes à Roissy avec ces chiffres inscrits ! Donc, la population y croit et, à mon avis, l'État doit s'interroger. Quand la parole de l'État est engagée, elle doit être respectée. En tout cas, je souhaiterais qu'elle le soit ! J'aimerais que vous me disiez ce qu'il en est, monsieur le ministre, et n'essayez pas de dégager en touche en considérant que cet engagement n'en est pas un ! Il s'agit d'un engagement formel qui figure dans les dossiers d'enquête publique, et il a été réaffirmé ici même par le ministre Gayssot !

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. C'était il y a longtemps ! C'est oublié !

M. le président. Pouvez-vous essayer de conclure, monsieur le député.

M. Francis Delattre. Je vais conclure avec les vols de nuit.

Beaucoup de choses ont été dites à propos des vols de nuit, sur Roissy notamment. On devait les limiter. Or je suis au regret de vous dire que, d'après les études et calculs réalisés, chaque nuit sur Roissy, 162 appareils, au décollage ou à l'atterrissage, survolent à moins de 1 000 mètres d'altitude plus de 430 000 personnes. Monsieur le ministre, qu'en est-il de l'étude qui devait être conduite sur la possibilité d'un couvre-feu à Roissy comme à Orly ? Est-ce un projet qu'il faut exclure ?

M. François Asensi. Il dort bien, le ministre !

M. Francis Delattre. En tant que représentant des populations concernées, vous pouvez me faire confiance pour vous interroger à nouveau si la réponse n'était pas satisfaisante. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Philippe Folliot. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault.

M. Michel Hunault. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire, je voudrais, au nom de mes collègues de l'Union pour la démocratie française, saluer un budget courageux et innovant. (*Exclamations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

Permettez-moi de revenir sur un certain nombre de points de ce budget, et notamment sur la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Monsieur le ministre, vous aviez vous-même voulu que soit organisé au Parlement un grand débat sur le financement des infrastructures. Vous avez, dans votre intervention tout à l'heure, rappelé les promesses non financées et la nécessité de trouver des ressources pour financer les besoins en infrastructures dont le pays a tant besoin. Je vous félicite pour la création de cette agence qui avait été souhaitée par les parlementaires et que vous avez créée. Vous avez ainsi trouvé les ressources pérennes pour financer une nécessaire politique de grands travaux.

Vous avez aussi su garantir l'autonomie financière de l'agence en prévoyant son financement par une redevance d'occupation du domaine public routier et par le produit des dividendes des participations détenues par l'État et ses établissements publics dans le capital des sociétés autoroutières. Le groupe UDF, monsieur le ministre, vous avait apporté tout son soutien dans votre choix de ne pas priva-

tiser les sociétés d'autoroute. Aujourd'hui, ce choix est payant puisqu'il permet de définir et de mettre en œuvre une vraie stratégie de développement durable et d'investissement pérenne pour nos infrastructures de transport.

Le budget de l'AFITF s'établira à 635 millions d'euros issus des deux ressources affectées et d'une dotation en capital de 200 millions d'euros. D'ici à 2012, c'est un volume global de subventions de 7,5 milliards d'euros qui sera mobilisé pour des investissements de l'ordre de 20 milliards d'euros.

Je souhaite également attirer votre attention sur le budget routier.

Je vous ai écouté avec attention, monsieur le ministre : vous avez rappelé l'engagement du Gouvernement en matière de routes transférées aux collectivités, en apportant des garanties quant aux ressources qui seront ainsi apportées aux collectivités. Je voudrais vous en remercier. J'ai également entendu votre engagement sur le rattrapage des contrats de plan Etat-régions, dans le droit fil des annonces faites le 5 novembre par le Premier ministre lors d'un déplacement en Corse : une rallonge de 300 millions d'euros dans le collectif budgétaire est prévue pour relancer les contrats de plan. Permettez-moi d'insister, avec mon groupe, pour que ces crédits soient affectés aux travaux routiers.

Monsieur le ministre, le ferroviaire n'assure aujourd'hui que 20 % du volume total en tonne/kilomètre du transport des marchandises sur le territoire français.

À de nombreuses reprises, l'Assemblée nationale a attiré l'attention du Gouvernement sur la situation inquiétante du fret ferroviaire. En effet, depuis trop longtemps, a été privilégié le transport des voyageurs au détriment du fret.

Or il existe une réelle demande de la part des industriels, et les clients sont peu satisfaits du fret ferroviaire, pas assez rapide et trop cher par rapport à la route. C'est pourquoi il importe de développer ce service en améliorant l'offre, mais aussi en réduisant les coûts.

Le groupe UDF soutient l'engagement de l'État aux côtés de la SNCF pour sauver le fret à travers le plan Fret-SNCF lancé début 2004 et qui vise à mettre en place une structure financière saine, afin qu'il retrouve une croissance durable en France.

Au-delà, il est nécessaire de favoriser l'intermodalité dans les transports. Je sais, monsieur le ministre, que vous vous y employez. L'État doit continuer de soutenir financièrement le transport combiné.

Dans le prolongement de l'intervention de notre collègue député de Vendée, je souhaite attirer votre attention sur les lignes secondaires et sur la nécessité de maintenir les trains Corail sur toutes les lignes qui irriguent le territoire national.

Je veux aussi insister sur le dossier du financement des projets de transports collectifs en province. En 2003, le relèvement des taux plafonds du versement transport coïncidait avec le retrait des financements publics. Cependant, comme la majorité du Parlement, le groupe UDF avait refusé d'augmenter les taux de cette taxe pour la province. Comme le note notre collègue Mariton dans son rapport, la dotation de l'État aux transports collectifs de province chute de nouveau pour 2005 de 33,7 millions d'euros. Désormais, aucune autorisation de programme n'est inscrite, les subventions de l'État aux transports collectifs en site propre ayant été supprimées.

Le projet de loi de finances pour 2005 entérine ce changement : les collectivités locales deviennent pleinement responsables du financement des infrastructures de transports publics. Cependant, le Gouvernement a prévu d'aider ces projets. En contrepartie, avec une offre de prêts à taux réduits et sur de longues durées, la Caisse des dépôts et consignations et Dexia Crédit Local ont ouvert chacune une enveloppe de 500 millions d'euros à l'intention des autorités organisatrices de transport urbain : 310 millions sont déjà programmés par la Caisse des dépôts et 100 millions par Dexia.

M. Francis Delattre. C'est grâce aux Belges !

M. Michel Hunault. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous faire deux suggestions pour compléter cette offre de financement. Il conviendrait, d'une part, d'expérimenter le partenariat public-privé. D'autre part, il existe un commissaire européen chargé des transports : pour certains grands équipements, notamment en province, nous pourrions également abonder ces crédits et ces prêts par des fonds européens.

Je tiens également à évoquer la question de l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées. Les chiffres sont parlants et révèlent un véritable scandale : seuls 11 % des transports sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les autorités organisatrices de transport ne doivent pas relâcher leur effort, car, en la matière, l'État n'est pas le seul responsable. Une prise de conscience collective a eu lieu, mais le temps paraît long à ceux qui souffrent d'un handicap. Monsieur le ministre, je connais votre engagement personnel : si nous souhaitons des améliorations, nous avons vraiment besoin que l'État donne une impulsion.

Monsieur le ministre, je vous rends hommage pour l'action que vous avez menée en matière de sécurité routière. La baisse de la mortalité est impressionnante et l'effort doit être poursuivi. J'aurai l'occasion de reparler des infractions et des sanctions. Vous avez dernièrement ramené à de justes proportions les amendes pour les petits dépassements. C'était nécessaire, mais il faut garder le cap.

Enfin, au nom de mon groupe, je voudrais attirer votre attention sur la charge que représente, pour les transporteurs routiers, le renchérissement du prix du gazole. Le cours du pétrole a franchi, le mois dernier, la barre des 55 dollars pour un baril, soit une hausse de près de 65 % qui pénalise les entreprises de transport. Vous avez annoncé des mesures concrètes : le triplement du dégrèvement de la taxe professionnelle, un déplafonnement de la base de remboursement de la TIPP dès le 1^{er} juillet ainsi qu'une extension du remboursement partiel de la TIPP dans le projet de budget pour 2005. Le groupe UDF s'est inquiété du caractère ciblé et conjoncturel de ces mesures et a souhaité que le Gouvernement réfléchisse à un dispositif qui permettrait de garantir durablement la compétitivité des transporteurs en cas de hausse structurelle des cours du pétrole. Dans cette perspective, le groupe UDF a proposé de promouvoir l'usage des biocarburants en instituant une pénalité financière pour les distributeurs de carburant qui n'incorporeraient pas, dans leurs produits, une part de biocarburants croissant au fil des ans. Notre amendement construit un véritable programme de développement des biocarburants, dont l'usage présente à la fois des avantages économiques, stratégiques et environnementaux.

Monsieur le ministre, au nom de mon groupe, je salue votre action personnelle au sein de votre ministère et l'effort financier de l'État qui permettra d'atteindre nos objectifs communs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, François Goulard et moi-même allons tâcher de répondre rapidement, mais le plus complètement possible, à vos différentes interventions : si toutes n'étaient pas forcément positives, je les ai toutes trouvées très intéressantes.

Monsieur Bono, vous avez parlé des moyens mobilisables par notre ministère. Il faut les envisager comme un tout : il y a, certes, le projet de loi de finances, mais n'oublions pas l'AFITF et la loi de finances rectificative. C'est cet ensemble-là qui est globalement stable. Il convient en outre de comptabiliser désormais les crédits qu'a récemment annoncés le Premier ministre : 300 millions d'autorisations de programme et 150 millions de crédits de paiement. Tout cela constitue, en dépit de la conjoncture, un budget tout à fait présentable. D'ailleurs, la conjoncture se redresse et le Premier ministre en profite pour soutenir l'emploi dans les travaux publics. C'est une bonne mesure.

J'ai déjà répondu sur les augmentations de capital qui servent exclusivement à réduire la dette des autoroutes et à augmenter les dividendes versés à l'AFITF. En ce qui concerne le plan du financement de l'AFITF, nos chiffres sont étayés par des calculs. Je rappelle, par exemple, que les dividendes augmentent de façon quasi exponentielle : en 2004, on était à 120 millions d'euros ; pour 2005, on sera à 280 millions d'euros ; l'augmentation sera plus importante encore dans les prochaines années.

M. Paul a beaucoup insisté sur le développement durable. Le plan routier du Gouvernement, qu'il a critiqué, doit servir à sauvegarder des dizaines de milliers d'emplois et à préserver le pavillon français. Surtout, il ne modifie nullement l'écart avec le ferroviaire. Nous n'apportons pas seulement à ce dernier mode de transport des prêts de 10 milliards d'euros – ce qui nous attire parfois des critiques –, mais aussi les 800 millions d'euros du plan Fret ou des mesures prévues en loi de finances rectificative sur le CSPE. Oui, monsieur Paul, la priorité est bien aux transports qui privilégient le développement durable. Le CIADT du 18 décembre 2003 a défini trente-cinq grands projets d'infrastructures, et 70 % des dépenses qui seront engagées iront à des modes de déplacement respectueux de l'environnement – le fluvial, le ferroviaire, les autoroutes maritimes. C'est considérable.

M. Philippe Folliot a insisté avec raison sur les territoires qu'il conviendrait de désenclaver par la route et sans doute m'interpellera-t-il tout à l'heure à propos de la route nationale 126. Je répète que le Premier ministre a récemment débloqué 300 millions en AP et 150 millions en CP : c'est une bonne nouvelle pour lui aussi. Je comprends d'autant mieux les préoccupations de M. Folliot que j'ai visité récemment les territoires enclavés dont il parle : ils n'ont en effet ni aéroports, ni autoroutes, ni lignes à grande vitesse. J'espère que, dans le cadre des travaux de 2005, la nationale 126 pourra progresser. En tout cas, elle aura en grande partie vocation à faire partie du réseau structurant de l'État,

réseau qui est appelé à s'élargir à deux fois deux voies avec des passages surélevés. L'État aura donc les moyens de moderniser cette route.

Je confirme à M. Bouvard que les transferts de routes seront faits au 1^{er} janvier 2006, après une consultation des départements qui occupera le premier trimestre 2005. Vous avez réclamé cette consultation, et il faut lui laisser le temps de se faire. Les transferts de personnel interviendront également en 2006, à l'exception de ceux qui sont déjà placés sous l'autorité des présidents de conseils généraux au titre du fameux article 7. Les postes vacants dans les effectifs chargés des routes départementales ont été régulièrement compensés dès lors que les vacances excédaient un an. La comptabilisation a été très bien suivie. Quant aux normes techniques, les départements travaillent depuis près de vingt ans en suivant les règles de l'art définies par le Service d'études techniques des routes et autoroutes. Il en sera de même demain et les départements siègeront au comité d'orientation du SETRA.

Quant à la démarche SURE, loin d'être normative, elle procède d'une observation de l'accidentologie, d'une comparaison entre des sections de route de même type et d'un diagnostic. En tout état de cause, elle est facultative pour les départements. Comment pourrait-on adopter une démarche plus pragmatique ?

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est favorable à un rapport annuel sur l'AFITE, notamment sur ses dépenses.

Le projet Lyon-Turin en est à la phase des études, mais je peux dès à présent vous indiquer que 48 millions sont prévus pour poursuivre les descenderies et engager les études approfondies d'APR.

MM. Bonno, Biessy et d'autres m'ont interrogé au sujet des transports collectifs. Il y a quinze ans, l'État souhaitait donner une impulsion aux transports collectifs urbains : après quelques hésitations, des projets ont connu un essor fulgurant. Mais, certains d'entre vous sont bien placés pour le savoir, si cette politique d'incitation a rencontré un grand succès, elle s'essouffle depuis quelques années. Avec la multiplication des projets, nous avons changé de régime. La participation de l'État ne peut plus jouer son rôle d'impulsion – puisque l'impulsion est donnée et que les projets ont été lancés – et n'est plus que de l'ordre de 10 %, voire 7 ou 8 %. Dans certains cas, d'ailleurs, les règles budgétaires de l'État se sont même révélées contre-productives en retardant des projets. Le Gouvernement a donc décidé d'entreprendre une politique de réforme du cadre financier des transports collectifs pour doter les collectivités de moyens pérennes et pour qu'elles puissent continuer de développer ce mode de transport essentiel.

J'ai aussi noté que les commissions émettaient des avis divergents sur l'ancien système de financement. Cela doit nous conforter dans notre volonté de créer enfin un système adapté.

Je souligne l'excellent travail accompli par M. Christian Philip et dont le Parlement a commencé de débattre à l'occasion de la discussion de la loi relative aux libertés et aux responsabilités locales. La décentralisation et la dépenalisation des amendes de stationnement payant apparaissent comme des propositions intéressantes et s'inscrivent dans le mouvement de transfert des compétences et de mise à disposition de nouvelles ressources pérennes. Il reste toutefois des difficultés techniques à lever : la transformation des amendes en redevances, la gestion du fichier national des

immatriculations, l'adaptation des règles de la comptabilité publique, le cas des communes sans police municipale. Une mission de haut niveau, composée des corps d'inspection ministérielle spécialisés, a été chargée de mettre au point les modalités concrètes de cette proposition. Le Gouvernement attend son rapport avant la fin de l'année 2004.

Parallèlement, je rappelle que trois enveloppes de 500 millions d'euros sont en place. La Caisse des dépôts, l'offre BEI-Caisse d'épargne et Dexia. Nous venons encore de l'améliorer avec la Caisse en offrant des possibilités de financement sur quarante ans avec des différés d'amortissement et un choix entre taux fixe et taux variable indexé sur le livret A. Il y a plus de 60 % de cette enveloppe qui est déjà préempté, Michel Hunault l'a souligné. Cela prouve que les élus ne se trompent pas sur l'intérêt de la formule. Si elle n'en présentait aucun, ces sommes ne seraient pas mobilisées et l'on aurait recours à des prêts bancaires normaux.

L'État respectera ses engagements. C'est ainsi que 65 millions d'euros ont bénéficié aux collectivités en 2004. Nous réfléchissons actuellement à la possibilité d'avoir une approche globale pour renforcer le niveau européen de nos métropoles et leur attractivité. Dans ce cadre, toutes les questions, y compris celles touchant aux transports, devront être examinées. Le rapport Philip était très riche.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Plus riche que votre budget !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Nous l'avons insuffisamment exploité,...

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Certes !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. ... j'en conviens, mais je compte m'en inspirer davantage pour construire cette nouvelle approche avec les principaux acteurs.

Monsieur Philippe Folliot, je le redis, conscient de la nécessité du désenclavement d'un bassin d'emplois comme Castres-Mazamet, le Gouvernement a décidé de classer la RN 26 comme grande liaison d'aménagement du territoire.

M. Biessy se veut le défenseur des transports collectifs...

M. Gilbert Biessy. Eh oui !

M. François Liberti, rapporteur spécial. Il l'est !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. ... mais il réclame en même temps des crédits pour les routes.

M. Daniel Paul. C'est qu'elles sont aussi en mauvais état !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Il n'y a pas de désengagement de l'État. Le budget, je vous l'ai dit, est plus que constant. C'est un secteur qui crée des emplois. Et le Premier ministre ajoute encore des crédits.

J'accorde, monsieur Biessy, madame Pérol-Dumont, une priorité à l'entretien des routes. À cet égard, il nous faut gérer au mieux notre patrimoine routier et veiller à ce qu'il reste en bon état, afin de rendre le meilleur service possible. Cette priorité nous a conduits dans les années difficiles à exempter les crédits d'entretien de toute mesure de régulation, c'est-à-dire de tout gel. Ainsi les crédits votés en loi de finances ont-ils pu être utilisés au bon entretien de nos routes.

Si la Cour des comptes avait souligné, d'abord en 1992 puis en 1999, la baisse des efforts accomplis depuis 1988 pour entretenir le réseau routier,...

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. ... les crédits d'entretien routier ont augmenté de près de 50 % en euros courants depuis 1992...

M. Michel Bouvard. Grâce à Bernard Pons !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. ... et de près de 20 % depuis 1999.

On pourra toujours dire qu'ils pourraient être plus élevés, mais, cette année encore, le projet de loi de finances propose, à périmètre constant, une augmentation de près de 10 millions d'euros en autorisations de programme, destinés à accélérer le renforcement des ouvrages d'art et la mise en sécurité des tunnels, et surtout à lancer une démarche d'amélioration de la sécurité des usagers sur le réseau existant. Celle-ci consiste à identifier les itinéraires sur lesquels l'accidentologie est anormalement élevée, à analyser les dysfonctionnements mettant en cause l'infrastructure, à définir les actions pour y remédier et à les mettre en œuvre.

Le transfert des crédits associés au transfert du réseau routier national sera assuré dans les meilleures conditions d'équité. À cet égard, nous respecterons scrupuleusement la loi du 13 août 2004, et en particulier le principe selon lequel les ressources transférées sont équivalentes aux dépenses consacrées, à la date du transfert par l'État, à l'exercice des compétences transférées. La commission consultative d'évaluation des charges jouera un rôle important dans ce processus.

À propos du POLT, madame Pérol-Dumont, j'ai reçu les présidents des trois régions concernées pour leur confirmer les engagements pris dans le cadre du CIADT.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Le POLT devra se faire !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Ce n'est pas tout à fait ce que vous avez dit dans votre intervention.

On ne peut pas non plus se contenter de nous reprocher de vouloir supprimer le POLT. Nous avons vu le week-end dernier en Grande-Bretagne ce que pouvait donner le train pendulaire ! Il patine sur les feuilles mortes !

S'agissant de la modernisation des infrastructures, le programme de suppression des passages à niveau est doté par l'État de 5 millions d'euros. Ainsi, la suppression des sept premiers sera financée à 100 %, ce qui offrira, outre un gain de temps, davantage de sécurité aux usagers.

La mise en place du TEOZ...

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis. Gadget !

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. ... est désormais une réalité.

Pour l'accès au réseau TGV, une étude montre que les régions qui le souhaitent pourraient disposer, dès la mi-2005, d'un aller et retour quotidien vers Roissy et de 43 liaisons quotidiennes.

Par ailleurs, la non-pertinence du pendulaire a été rappelée puisque plus de 300 millions d'euros seraient nécessaires pour gagner seulement vingt minutes, ne mettant Toulouse qu'à cinq heures quarante de Paris, alors que le TGV Sud-Europe-Atlantique la mettra à trois heures.

Nous n'oublions pas cependant le court terme puisque, outre les décisions du CIADT, 233 millions d'euros seront consacrés à la régénération de la ligne d'ici à 2006, ce qui représente le quart de la dotation annuelle de RFF affectés à cette opération. Ce n'est pas rien !

Merci, monsieur Caillaud, de vos conseils à propos de l'IGN et de la couche adresse du RGE, et je profite d'ailleurs de l'occasion pour vous féliciter de votre expertise. Les travaux conjoints IGN-cadastre sont aussi en progrès.

Je suis plus réservé que vous sur l'accès gratuit aux données géographiques et météorologiques, car il est bon que ces organismes soient au service d'une clientèle identifiée. De plus, le système actuel donne à l'IGN et à Météo France une capacité financière meilleure qu'avec le seul budget. Pour autant, le coût de certaines prestations de l'IGN me préoccupe. C'est un point sur lequel il nous faut encore travailler.

Monsieur Michel Hunault, vous avez, après d'autres, salué la création de l'AFITF et je vous en remercie. Il s'agit pour le ministère d'une réforme historique, surtout si une alternance ne vient pas la supprimer, comme on l'a vu faire pour le FITTVN ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Michel Destot. Vous êtes contre l'alternance ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Puisque tout le monde se félicite de cette création, prenez donc, mesdames, messieurs de l'opposition, l'engagement de conserver cette agence !

Monsieur Hunault, des garanties sont apportées aux collectivités territoriales pour leur permettre d'assumer leurs nouvelles compétences dans le domaine routier. Je confirme que 300 millions d'euros en autorisations de programme et 150 millions en crédits de paiement seront bien affectés aux travaux routiers dans le cadre de la loi de finances rectificative.

Cette somme est très importante. Si l'on avait dit, voilà cinq ou six ans, qu'un milliard de francs de plus serait affecté aux routes, tout le monde aurait crié de joie ! Le montant de 150 millions fait plus modeste, mais il revient au même.

Le plan fret est celui de la dernière chance. Avant l'alternance, on parlait beaucoup du fret, mais celui-ci perdait des parts de marché chaque année. Aujourd'hui, on en parle peut-être un peu moins, ce qui est peut-être dommage, mais l'État y consacre d'énormes moyens, soit 800 millions d'euros. C'est une vraie politique qui est ainsi menée en matière de fret.

S'agissant enfin de la sécurité routière, monsieur Hunault, le décret « petite infraction, petite sanction et grande infraction, grande sanction » est actuellement soumis au Conseil d'État. Il devrait donc entrer bientôt en application. Ceux qui dépasseront largement la vitesse autorisée seront

beaucoup plus sévèrement pénalisés, mais il paraît équitable de réduire de 90 à 45 euros l'amende due pour les dépassements de vitesse inférieurs à 20 kilomètres/heure.

Je vous remercie, mesdames, messieurs, de votre attention. François Goulard va maintenant intervenir afin que vous obteniez ainsi une réponse à toutes les questions que vous avez posées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, Gilles de Robien ayant pratiquement tout dit, je n'apporterai que quelques compléments à son intervention.

Monsieur Bono, sans doute le budget ne comporte-t-il aucune intervention publique relative aux liaisons interrégionales et au train Corail. Pour autant, il n'est pas question pour nous d'une politique d'attrition de l'offre ferroviaire. Les collectivités publiques consacrent aux lignes ferroviaires des sommes considérables, dans un but d'intérêt général. On ne peut donc pas imaginer, au seul motif qu'une liaison est déficitaire, à l'instar de nombre d'entre elles aujourd'hui, de fermer cette liaison sans autre forme de procès. En revanche, et je m'adresse plus particulièrement à vous, monsieur Caillaud, il peut arriver que des adaptations d'offres de service soient nécessaires pour faire revenir la clientèle. Mais en aucun cas il ne sera question de fermetures brutales sans concertation avec les élus concernés.

Le transport combiné est très intéressant, mais il présente des difficultés techniques. Or les entreprises qui recourent à ce service en attendent de la rapidité, de la fiabilité, de l'efficacité. Les entreprises de transport combiné ont donc des progrès à réaliser.

L'État garantit en 2005 son soutien à hauteur de 10 euros par manipulation de conteneur, et la liaison entre Aiton et Orbassano, en Italie, est maintenue. Cependant, l'opérateur doit être plus efficace et rendre moins coûteuse la traction des trains affectés au transport combiné.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur Daniel Paul, vous pouvez bien récuser la concurrence dans le domaine portuaire, mais elle existe. Voyez celle des grands ports du Nord.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial. Anvers !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. On peut en effet ne rien changer dans les ports français et attendre de perdre des parts de marché,...

M. Daniel Paul. Je n'ai pas dit cela !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. ... mais c'est l'emploi portuaire qui en souffrira.

Au contraire, si nous adaptons nos ports aux impératifs du transport moderne, nous avons des chances de regagner des parts de marché grâce à nos nombreux équipements, et l'emploi portuaire en profitera. C'est, en tout cas, notre vœu le plus cher.

Monsieur Michel Bouvard, si aucune ligne d'emprunt n'est consacrée dans le projet de budget pour 2005 à l'AFITE, le décret constitutif de cette dernière prévoit explicitement qu'elle pourra recourir à l'emprunt. C'est ce qui se produira au cours d'autres exercices.

M. Michel Bouvard. Et la dotation en capital ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Pour les péages TER, monsieur Destot, la compensation a été réalisée en 2004, à l'euro près, pour tous les services créés avant le 31 décembre 2003. L'État a donc respecté sa parole.

Madame Pérol-Dumont, nous avons beaucoup parlé du fret. Comprenez qu'avec 450 millions d'euros de déficit pour 1, 860 milliard de chiffres d'affaires, il faille réaliser des économies pour préserver l'existence même du fret. Nous devons concentrer les moyens là où l'impact est le plus important, c'est-à-dire sur le transfert de la route vers le rail. C'est un choix écologique. Ce n'est pas la rentabilité financière que nous recherchons, puisque nous perdons de l'argent, mais l'efficacité avec un transfert important de la route vers le rail.

Quant aux fermetures, au moins une vingtaine de gares n'ont pas vu un seul wagon durant toute l'année. Personne n'y peut rien, mais n'est-il pas alors logique de procéder à la fermeture de ces dessertes ? Ceux qui sont responsables de cette dégradation devraient, moins que d'autres, critiquer une politique courageuse qui permettra un renouveau du fret dans notre pays et des gains de parts de marché.

Non, monsieur Caillaud, les prix du ferroviaire ne doivent pas subir de dérive des prix par rapport aux projets, comme cela s'est parfois produit dans le passé. Nous y serons très attentifs.

M. Dominique Caillaud. Très bien !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur Delattre, la régularité du service en Île-de-France est une préoccupation que l'on retrouve dans les contrats avec les opérateurs de transport puisqu'il en est tenu compte dans le calcul de la rétribution de ces derniers. Mais la qualité de service, c'est aussi la sécurité et on ne peut nier que celle-ci ait progressé dans les transports, depuis deux ans et demi, en région parisienne.

La liste des projets de grands travaux entrepris tant à Paris que dans la région Île-de-France est impressionnante. L'État ne se désintéresse pas, loin s'en faut, de l'amélioration de l'offre de transport en région Île-de-France, et les besoins sont considérables. Il appartiendra au Conseil régional d'en faire la synthèse avec les collectivités concernées et de présenter une offre plus satisfaisante.

Enfin, monsieur Hunault, vous appelez avec raison l'attention de tous sur les conditions de transport des personnes handicapées. Il est indispensable de progresser rapidement dans ce domaine – Gilles de Robien en est, comme nous tous, convaincu. Cela demande des investissements lourds que la prise de conscience collective à laquelle vous avez contribué ce matin permettra de réaliser. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2005, n° 1800 :

Rapport, n° 1863, de M. Gilles Carrez, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Equipement et transports, budget annexe de l'aviation civile (*suite*) :

Equipement et transports terrestres :

Rapport spécial, n° 1863 annexe XXI, de M. Hervé Mariton, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Equipement, transports terrestres et fluviaux :

Avis, n° 1865 tome X, de M. François-Michel Gonnot, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

Mer :

Rapport spécial, n° 1863 annexe XXII, de M. François Liberti, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Avis, n° 1865 tome XI, de M. Jean-Yves Besselat, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

Transports aériens :

Rapport spécial, n° 1863 annexe XXIV, de M. Charles de Courson, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Avis, n° 1865 tome XIII, de Mme Odile Saugues, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

Affaires étrangères, coopération et francophonie :

Affaires étrangères et francophonie :

Rapport spécial, n° 1863 annexe I, de M. Jérôme Chartier, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Affaires étrangères :

Avis, n° 1866 tome I, de M. Richard Cazenave, au nom de la commission des affaires étrangères.

Avis, n° 1867 tome I, de M. François Lamy, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.

Coopération et développement :

Rapport spécial, n° 1863, annexe III, de M. Henri Emmanuelli, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan,

Avis, n° 1866, tome III, de M. Jacques Godfrain, au nom de la commission des affaires étrangères.

Francophonie et relations culturelles internationales :

Avis, n° 1864, tome I, de M. Patrick Bloche, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Avis, n° 1866 tome IV, de M. François Rochebloine, au nom de la commission des affaires étrangères.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures trente.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

