

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006**

## Compte rendu intégral

des séances du jeudi 3 novembre 2005

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

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



# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	6189
2 <sup>e</sup> séance.....	6233

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006**

45<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 3 novembre 2005**

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. MAURICE LEROY

1. **Loi de finances pour 2006** (deuxième partie). – Suite de la discussion d'un projet de loi (n<sup>os</sup> 2540, 2568) (p. 6191).

### TRANSPORTS (p. 6191)

M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour la sécurité et les affaires maritimes.

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

MM. Maxime Bono,  
Philippe Folliot,  
Daniel Paul,  
Michel Bouvard,  
Michel Destot,  
Jacques Desallangre,  
Christian Philip,  
Gilbert Biessy,  
Jean-Michel Bertrand,  
Francis Delattre,  
Thierry Mariani,  
Jean-Pierre Decool,  
Denis Merville.

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

Réponses de M. le ministre aux questions de : Mmes Marylise Lebranchu, Odile Saugues, MM. Gilles Artigues, Francis Hillmeyer, Charles de Courson, Mme Janine Jambu, MM. Daniel Paul, Patrick Braouezec, Mme Chantal Brunel, MM. Yves Deniaud, Étienne Pinte, Yannick Favennec, Yves Coussain.

### TRANSPORTS (p. 6227)

#### État B (p. 6227)

Amendement n<sup>o</sup> 51 de M. Mariton : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial, le ministre, Yves Deniaud. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 57 de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial, le ministre. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 167 de M. Hervé Mariton. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 58, deuxième rectification, de la commission des finances : MM. Charles de Courson, rapporteur spécial. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 59 de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial, le ministre. – Adoption.

Les crédits de la mission « transports », ainsi modifiés, sont adoptés.

### CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS (p. 6230)

#### État B (p. 6230)

Les crédits de la mission « contrôle et exploitation aériens » sont adoptés.

#### Article 90 (p. 6230)

Amendement n<sup>o</sup> 134 de M. de Courson : MM. Charles de Courson, rapporteur spécial, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 90 modifié.

#### Après l'article 90 (p. 6230)

Amendement n<sup>o</sup> 61 de la commission des finances : MM. Charles de Courson, rapporteur spécial, le ministre, Philippe Folliot. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 62 rectifié de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial, le ministre, Charles de Courson, rapporteur spécial. – Adoption.

### CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE (p. 6231)

#### État B (p. 6231)

Amendement n<sup>o</sup> 60 de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial, le ministre. – Retrait.

Amendement n<sup>o</sup> 168 de M. Mariton. – Adoption.

Les crédits de la mission « contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », ainsi modifiés, sont adoptés.

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

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 6232).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTIE DE M. MAURICE LEROY,**

**vice-président**

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

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

1

## LOI DE FINANCES POUR 2006

### 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 2006 (n<sup>os</sup> 2540, 2568).

#### TRANSPORTS

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits relatifs aux transports.

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

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.** Monsieur le président, monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, monsieur le président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, mes chers collègues, le projet de loi de finances pour 2006 est le premier qui soit présenté selon la nouvelle architecture budgétaire et les dispositions prévues par la LOLF. Celle-ci a une incidence particulière sur les crédits des transports aériens, dans la mesure où elle redéfinit le périmètre des budgets annexes, qui doivent désormais retracer les seules opérations donnant lieu au paiement de redevances. D'importants transferts de crédits ont donc eu lieu entre le budget annexe de l'aviation civile – désormais intitulé « mission contrôle et exploitation aériens » – et le budget général, qui comprend un programme « Transports aériens » dans la mission transports.

L'année 2005 a confirmé la reprise de l'activité dans le secteur, amorcée en 2004. Le trafic de passagers de 2004 a dépassé d'environ 13 % le niveau atteint en l'an 2000, dernière année de croissance du trafic avant la crise que le transport aérien a traversée à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Les perspectives d'évolution du trafic

pour les années à venir sont bonnes, mais restent fortement dépendantes de facteurs extérieurs comme le cours du baril de brut ou une éventuelle crise sanitaire.

Toutefois, les difficultés persistent pour un grand nombre de compagnies aériennes. Ainsi, plusieurs compagnies américaines se sont placées sous la protection de la loi sur les faillites, c'est-à-dire du fameux chapitre 11. Les compagnies européennes ont mieux résisté que leurs homologues américaines, et le groupe Air France-KLM, un an après sa constitution, se porte bien.

La reprise du trafic ne doit pas faire oublier que les compagnies doivent toujours faire face à l'accroissement des coûts de sûreté – j'y reviendrai plus longuement – et des coûts salariaux, à la hausse du prix du carburant et à une concurrence tarifaire accrue, due au développement des ventes directes sur Internet et des compagnies *low cost*. La pression fiscale qui s'exerce sur le transport aérien est particulièrement élevée et a connu une croissance très rapide durant ces dernières années. J'y reviendrai probablement dans la loi de finances rectificative, puisqu'il semble bien que celle qu'on appelle désormais la « taxe Chirac » doive y figurer, ce qui ne pourrait qu'aggraver encore la pression fiscale.

J'en viens donc au budget qui nous est proposé. Malgré la réduction de son périmètre, les crédits du budget annexe sont en augmentation. Les activités régaliennes de ce budget annexe ont été transférées au programme « Transports aériens » du budget général. Le transfert au budget général des missions régaliennes du budget annexe, conformément à la LOLF, s'accompagne de transferts de crédits très importants. Ainsi, en 2006, dans le programme « Transports aériens », 83 millions d'euros de crédits de paiement correspondent à des missions transférées du budget annexe, sur un total de 166 millions d'euros de crédits de paiement pour ce programme. Le total net des dépenses du budget annexe s'élève, lui, à 1,73 milliard d'euros.

Le produit attendu de l'ensemble des redevances – de navigation aérienne, de surveillance ou de certification – au titre du projet de budget pour 2006 s'établit à 1,28 milliard d'euros, soit une hausse de 7,5 % par rapport au montant inscrit en loi de finances initiale pour 2005. Cette augmentation s'explique par la création de nouvelles redevances en 2006 pour les prestations de contrôles techniques assurées par la direction générale de l'aviation civile.

En contrepartie de la création de ces redevances, le produit de la TAC, la taxe d'aviation civile, est diminué à concurrence, c'est-à-dire de 35 millions d'euros. Le produit total de cette taxe sera de 328 millions d'euros en 2006 contre 330 millions en 2005. Mais je crains que, si l'évolution du trafic constatée est supérieure aux prévisions, ce qui est vraisemblable, la TAC n'augmente finalement en 2006.

À la taxe d'aviation civile et aux redevances de navigation s'ajoute la taxe d'aéroport qui finance les dépenses de sûreté. Celles-ci atteignent des montants astronomiques. Le coût des missions de sûreté supporté par les exploitants d'aérodromes et l'État est passé de moins de 116 millions d'euros en 2000 à près de 460 millions en 2005 ! Il y a là un véritable gaspillage d'argent public, d'autant qu'il est permis

de douter de l'efficacité des mesures de sûreté, comme l'ont montré des tests que j'ai menés en accord avec votre prédécesseur. En 2006, les dépenses de sûreté ne devraient augmenter que faiblement, nous dit-on, mais c'est encore trop. Monsieur le ministre, quand arrêterez-vous cette dérive et demanderez-vous la définition d'un service minimum ? Si les compagnies veulent en offrir davantage, qu'elles en assument le coût ! Cela ne pourra que les responsabiliser.

Puisqu'il est si facile de taxer le transport aérien – un transport de riches, prétend-on parfois, alors même que chacun sait qu'il s'est démocratisé –, il a été proposé par le Président de la République de taxer les billets d'avion pour financer le développement. Idée généreuse, certes, mais qui risque d'avoir de graves conséquences économiques.

Jugez-en plutôt : cette taxe, qui devrait être de cinq euros sur les billets de seconde classe et de vingt-cinq sur ceux de première ou de classe affaires, devrait rapporter à peu près 200 millions d'euros. D'après les modèles économétriques utilisés dans le transport aérien, elle devrait se traduire par une chute de 88 millions du chiffre d'affaires des compagnies aériennes et des aéroports français. Deux cents millions d'euros de recettes fiscales supplémentaires pour 88 millions de chiffre d'affaires de moins : vous avouerez que l'on connaît peu d'impôts qui aient une élasticité aussi élevée par rapport à la richesse créée, sans parler d'une perte de 3 600 emplois, selon les estimations que j'ai pu obtenir. Permettez-moi de douter de la pertinence de ce nouvel impôt. Si l'État veut financer le développement et augmenter de 200 millions les crédits destinés aux pays en voie de développement, qu'il le fasse dans le cadre du budget général !

Enfin, je tiens à exprimer mon inquiétude sur la capacité de la France à saisir l'opportunité économique que constitue le développement des compagnies *low cost*, c'est-à-dire à bas coûts. En France, entre 2003 et 2004, leur trafic a connu une croissance de 40 %. Ces compagnies représentent aujourd'hui 10,8 % du trafic total dans notre pays et elles pourraient conquérir jusqu'au quart du marché. Je m'inquiète, monsieur le ministre, car, comme je l'avais dit à votre prédécesseur, il n'existe aucune compagnie *low cost* française. Au reste, le président d'Air France pense qu'il ne peut pas y en avoir. Ainsi, alors que les régions profitent déjà de ce développement qui contribue à l'aménagement du territoire, le pays passe à côté de la croissance économique et des emplois générés par ce secteur en pleine expansion.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous expliquer la stratégie du Gouvernement vis-à-vis des *low cost* ? Va-t-on rester longtemps dans une position purement défensive ? Le pavillon français se porte mal. Il ne faudrait pas le laisser se dégrader jusqu'au moment où, en dehors d'Air France, il n'y aura plus de compagnies sous notre pavillon. Ne répétons pas les erreurs commises dans le transport maritime, où l'on a attendu qu'il n'y ait presque plus de navires immatriculés sous pavillon français pour agir, la seule solution étant alors de créer le RIF.

Un mot, pour finir, sur les crédits relatifs au financement des aides à la recherche aéronautique civile, qui ne figurent plus dans le champ de mon rapport spécial, mais dans la mission recherche. Il s'agit des avances remboursables à l'industrie aéronautique. Depuis trois ans, je regrette que l'on n'ait toujours pas envisagé la possibilité pour les bénéficiaires de rembourser les avances de façon anticipée, alors que les trois groupes industriels concernés, que j'ai consultés, y seraient favorables.

**M. Michel Bouvard.** En effet !

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial, pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.** Cela permettrait de dégager de nouveaux financements pour les réinjecter en partie dans la recherche, à un coût nul pour le contribuable et même dans le cadre d'une légère réduction du déficit budgétaire.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial, pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.** Les discussions actuelles au sein de l'OMC sur l'avenir des avances remboursables montrent en effet que cet avantage, qui s'est d'ailleurs considérablement réduit, vu la faiblesse des taux d'intérêt, serait utilement remplacé par une augmentation des crédits de recherche. Cette activité porteuse, dans laquelle nous disposons d'une grande compétence, soutenons-la, puisque nous avons ce moyen à notre disposition. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous me répondiez sur ce point.

Enfin, à titre personnel, j'émet quelques réserves sur la mission transports. L'application de la LOLF y est encore imparfaite, je l'ai dit tout à l'heure, notamment en raison de la non-inscription des crédits de rémunération de la gendarmerie des transports aériens, qui représente presque 1 000 emplois. Leur non-inscription n'est pas conforme à ce qu'a souhaité la commission des finances dans le cadre de l'application de la LOLF.

Quoi qu'il en soit, la commission des finances a adopté les crédits du budget annexe et de la mission transports, et je vous demande, en son nom, d'émettre un vote favorable à leur adoption. (*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 les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.** Un premier constat s'impose, quand on examine le projet de budget de la mission transports pour 2006 : au fil de ces trois dernières années, c'est-à-dire depuis le début de la législature – j'ai la chance de rapporter ces crédits pour la troisième fois –, la politique du Gouvernement s'est clairement affirmée.

Lorsque nous examinons le projet de loi de finances pour 2003, cette politique me paraissait fataliste, conditionnée et déterministe. Tantôt, elle se vouait à un volontarisme intermodal sans justification, préparation ni études sérieuses ; tantôt elle laissait filer les crédits et s'accumuler les erreurs de gestion. Ces erreurs, nous les payons aujourd'hui et le budget pour 2006 doit en tenir compte, par exemple quand il s'agit de rattraper des retards d'exécution des contrats de plan État-région ou de comprendre que certains projets, au sein même de ces contrats, n'ont jamais été sérieusement évalués, préparés ni chiffrés.

Au fil des trois dernières années, la politique des transports menée par les gouvernements de Jean-Pierre Raffarin ou de Dominique de Villepin s'est affirmée grâce à des choix clairement énoncés, comme l'a rappelé récemment le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, qui a consacré 94 projets importants. Certains d'entre eux avaient déjà été présentés lors d'un

CIADT précédent ; d'autres sont issus des contrats de plan. Au total, il s'agit de 94 projets majeurs pour les infrastructures, les transports et la compétitivité de notre pays.

Votre politique est également au service de l'emploi. Sachant que le secteur des transports emploie directement plus de 1,1 million de personnes, chacun comprendra que la qualité de notre politique de transport est un enjeu essentiel dans ce domaine.

Permettez-moi, monsieur le ministre, après vous avoir délivré ce satisfecit, de critiquer le cadre budgétaire que vous nous proposez cette année. Celui-ci est en effet très imparfait, non pas tant en raison de son montant – car les 9,115 milliards d'euros consacrés aux transports terrestres, fluviaux et maritimes permettent de mener une politique ambitieuse et adaptée – que des conditions de sa préparation : des réponses au questionnaire budgétaire tardives, insuffisantes et parfois vides de tout contenu, certaines questions essentielles qui restent sans réponse, un bleu « transports » contenant de trop nombreuses erreurs et des incohérences entre les différents documents dont nous disposons. Il est vrai que la mise en œuvre de la LOLF n'est pas aisée et qu'elle a imposé à vos services une charge difficile, mais nous espérons que, l'an prochain, ces imperfections auront disparu.

Quant aux modalités du contrôle parlementaire, elles ne sont pas davantage satisfaisantes, alors que, aujourd'hui même, le conseil d'administration de l'agence de financement des infrastructures de transport de France s'est réuni et a fait connaître ses choix. Certes, nous ne pouvons tout avoir et la débudgétisation affaiblit forcément le contrôle parlementaire. Mais s'il faut reconnaître à l'AFIFT un certain nombre d'atouts – fléchage des financements, action menée en association avec les élus, capacité à encourager des financements innovants, en particulier les partenariats public-privé, comme le rappelle volontiers le président de l'AFIFT –, sa tuyauterie budgétaire est extrêmement complexe, et cela a d'ailleurs été largement commenté lors des travaux de la commission des finances. Il conviendra donc de dresser, à la fin de l'année, un bilan de son fonctionnement afin d'étudier la manière dont nous pouvons remédier à cette complexité excessive et améliorer le contrôle parlementaire, que nous pourrions exercer *a posteriori*. Quoiqu'il en soit, les hasards du calendrier ne sont pas très heureux.

Mais l'essentiel est de proposer une stratégie adaptée aux besoins actuels de notre pays, de nos entreprises et de nos concitoyens. La France a la chance de disposer de transports efficaces et d'infrastructures appréciées à l'intérieur comme à l'extérieur de nos frontières. Le niveau de son offre dans ce domaine est donc l'un des atouts du site France : il contribue à sa compétitivité et à son attractivité. Toutefois, nous ne pouvons pas nous en contenter, car il est important que nous fassions la course en tête, au moment où d'autres pays ont de grandes ambitions dans ce domaine – je pense notamment à l'Espagne, avec le programme ambitieux mis en œuvre, en son temps, par le gouvernement Aznar.

Aussi, je me félicite que des projets importants et nombreux nous soient proposés. Ceux-ci s'inscrivent dans une certaine continuité et nous passons ainsi progressivement, comme en témoigne le projet Seine-Nord, des phases d'étude aux étapes de réalisation. En 2003, j'avais été frappé et, pour tout dire, un peu inquiet de la multiplication de ces études, car il est facile à ce compte de se payer une politique d'infrastructures. Depuis cette date et ce grand jaillissement d'idées, les choses ont avancé. Ainsi les moyens, qui paraissent alors très insuffisants – je pense en particulier au retard d'exécution des contrats de plan –, ont été mobilisés

pour atteindre les objectifs définis. À cet égard, les importants financements mobilisés par l'intermédiaire de l'AFIFT, grâce notamment à la privatisation des autoroutes, contribueront à la réalisation de ces projets.

Par ailleurs, la stratégie que vous nous présentez est attentive à la vie des entreprises de transport. Certes, toutes les questions ne sont pas réglées en ce qui concerne les entreprises publiques, mais nous sommes à mi-chemin. S'agissant, par exemple, du redressement du fret ferroviaire, le plan que vous avez accepté il y a quelques mois est sans doute de nature à favoriser un sursaut de ce secteur, mais force est de constater – et sans doute l'État en est-il en partie responsable – qu'il aura été mis en œuvre avec un certain retard, coûteux pour la SNCF et le fret ferroviaire. Ce plan n'a donc pas encore fait ses preuves, mais on peut espérer que nous sommes sur la bonne voie.

Quant aux entreprises de transport routier de marchandises – secteur important au plan économique et social –, elles rencontrent actuellement des difficultés auxquelles l'État a apporté un certain nombre de réponses. Toutefois, nous savons que les perspectives d'emploi du secteur sont plutôt négatives. Quelle stratégie doit-on mettre en œuvre ? Doit-on se résigner à cette évolution ? Les entreprises ne nous ont pas attendus pour se diversifier, à l'étranger comme en France, notamment dans le domaine de la logistique. Aussi peut-on espérer que, combiné à d'autres modes de transport dans le cadre de la multimodalité et de l'intermodalité que vous entendez favoriser, le transport routier connaîtra, lui aussi, un sursaut.

Votre stratégie est également intelligemment multimodale. Il y a quelques années, les stratégies multimodales étaient avant tout volontaristes, si bien qu'elles ne correspondaient à aucune prévision de trafic et ne tenaient aucun compte des capacités opérationnelles des acteurs du transport. Or il ne suffit pas de vouloir développer l'intermodalité. Encore faut-il que les acteurs soient capables de mener une telle politique, que les moyens budgétaires soient adaptés et que des choix précis soient faits. Vous avez ainsi inscrit, au titre des grands projets de la politique des transports, celui de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg. C'est un bon exemple de la stratégie que vous mettez en œuvre. Au-delà des travaux nécessaires, les opérateurs concernés doivent améliorer leur gestion : c'est à cette condition que nous élaborerons une réelle politique intermodale.

Une stratégie intelligente, c'est aussi une stratégie capable de réconcilier nos concitoyens avec la politique des transports. Celle-ci est de plus en plus liée aux questions environnementales, et nos concitoyens sont demandeurs de politiques multimodales et intermodales. Vous apportez donc une réponse concrète à leurs demandes, qui témoignent de l'intérêt qu'ils peuvent porter à la politique des transports.

Pour servir cette stratégie, vous avez réorganisé votre administration centrale en créant un secrétariat général et mettant en œuvre la décentralisation, conformément à la loi. Cependant, l'État doit encore peaufiner sa copie. À cet égard, les choix d'organisation que vous proposerez, par l'intermédiaire des directions générales de l'équipement, des directions interrégionales des routes et des directions départementales de l'équipement, ne devront pas apparaître comme un désengagement de l'État, soucieux de confier certaines de ses missions aux départements, mais bien comme une stratégie destinée à apporter aux citoyens et aux élus le meilleur service au meilleur coût.

Monsieur le ministre, pour mener à bien la stratégie adaptée que vous nous présentez aujourd'hui, il vous faut privilégier des financements innovants. J'évoquais tout à l'heure les partenariats public-privé : l'ordonnance créant les contrats de partenariat date du 17 juin 2004. Or, depuis cette date, les projets ont été nombreux, les réalisations modestes. Que ce soit dans les entreprises ou les milieux financiers, ce n'est pas à propos du secteur des transports que l'on entend le plus souvent parler de contrats de partenariat.

Je souhaite, monsieur le ministre, que l'année 2006 voie les contrats de partenariat progresser dans le domaine des transports.

Innover, vous ne manquez pas de le faire, avec la privatisation des sociétés d'autoroutes. C'est un bon choix...

**Mme Odile Saugues**, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour les transports aériens. C'est vous qui le dites !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. ... un choix adapté au développement de ces entreprises ainsi qu'aux besoins financiers de la politique d'infrastructures et du désendettement de l'État. Nous en avons longuement débattu début octobre et, pour ma part, je suis convaincu qu'en permettant d'accélérer la politique d'infrastructures, de développer le projet industriel des sociétés autoroutières, de contribuer au désendettement de l'État, la privatisation des autoroutes est un bon projet.

**Mme Odile Saugues**, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports aériens. C'est faux !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. Cela étant, monsieur le ministre, le choix parmi les sociétés candidates à l'acquisition des sociétés autoroutières devra se faire en tenant compte non seulement du critère financier,...

**M. Michel Bouvard**. Mais aussi de la qualité des projets industriels !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. ... mais aussi – et je sais que nombre de nos collègues y sont attachés – du critère industriel, de la qualité des projets d'entreprise présentés et de la capacité de développement de ces sociétés.

Il conviendra également de savoir être sélectif. Force est de constater que lors de nos débats de mai 2003 sur la politique des infrastructures, nous nous sommes surtout employés à dresser une longue liste, mais je crains que nous n'ayons pas vraiment aidé le Gouvernement à choisir entre les projets.

**M. Michel Bouvard**. C'est certain !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. De même, j'insiste beaucoup dans mon rapport sur le fait que nous devons nous garder de cette mauvaise habitude, courante en France, consistant à privilégier systématiquement les grandes infrastructures et les chantiers nouveaux, plutôt que d'optimiser les infrastruc-

tures existantes et d'améliorer la gestion des entreprises de transports. On peut comprendre qu'il soit tentant de multiplier les grands projets, plus valorisants, mais il y a déjà tant à faire en matière d'optimisation de l'existant ! Nous avons reçu il y a quelques semaines le rapport d'audit sur l'état du réseau ferré français, qui met en évidence l'intérêt considérable qu'il y a à entretenir et améliorer le réseau. Nous vous encourageons par conséquent à retenir cette priorité, plutôt qu'à multiplier les grands projets.

**M. Philippe Folliot**. Il ne faut pas non plus oublier l'aménagement du territoire !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. Par ailleurs, monsieur le ministre, la gestion des entreprises publiques de transports n'est pas parfaite, loin de là. Vous avez eu le mérite de vous préoccuper de ce problème, comme vous l'avez montré avec la SNCF. Cependant, trop de questions restent encore en suspens. Celle du service annexe d'amortissement de la dette du système ferroviaire, notamment – une dette de 8,5 milliards d'euros à un taux de 6 %, une paille ! – mérite d'être éclaircie.

**M. Michel Bouvard**. Très juste !

**M. Hervé Mariton**, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. Il eût été souhaitable d'affecter une part du produit des privatisations d'autoroutes au service annexe d'amortissement de la dette. Peut-être un peu compliquée sur le plan technique, cette opération eût en tout cas été intelligente financièrement et signifiante en termes de politique des transports. Peut-être n'est-il pas trop tard pour y procéder.

Les retraites des entreprises publiques des transports constituent une autre question d'importance. Le décalage démographique, pour la SNCF, représente à lui seul un enjeu de 70 milliards. Une paille encore !

Il est urgent de progresser sur ces dossiers, monsieur le ministre, car le passage aux normes IFRS est prévu pour 2007 et la SNCF devra présenter des comptes conformes en juin de la même année.

Je voudrais, monsieur le ministre, conclure sur ce qui constitue un pan important de votre politique, notamment en ce qui concerne les résultats particulièrement bienvenus qui en ont été obtenus, à savoir la sécurité routière, sujet auquel tous nos compatriotes sont sensibles. La volonté constante, aussi bien du Gouvernement que de l'ensemble des acteurs publics, de faire des progrès dans ce domaine, a ainsi permis de sauver des milliers de vies plusieurs années de suite.

Néanmoins les Français, prompts à se poser certaines questions, se sont parfois demandé si la politique de répression ne constituait pas une véritable « pompe à fric » destinée à alimenter le budget de l'État. Depuis trois ans, je propose de créer un compte d'affectation spéciale pour garantir aux Français que l'argent de la sécurité routière, en particulier celui provenant des radars automatiques, va bien à la sécurité routière. Le Gouvernement m'a entendu, et je l'en remercie. Encore faut-il que l'usage de ce compte soit conforme à sa vocation et que le Parlement puisse le contrôler. Tel est d'ailleurs l'objet d'un amendement voté par la commission des finances. Cependant, la politique de sécurité routière du Gouvernement ne se résume pas à cela

puisque le document de politique transversale montre que plus de deux milliards d'euros lui sont consacrés. C'est, en tout état de cause, une politique que l'on peut saluer car elle donne des résultats.

La commission des finances a jugé que ce projet de budget pour les missions dont j'ai la charge de rapporter les crédits devait être adopté. En effet, le Gouvernement a mis en place une politique servie par une stratégie cohérente et des résultats ont été obtenus, ce qui n'est déjà pas si mal. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour les transports.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère des transports s'élève, pour 2006, à 17 milliards d'euros, augmentant de 5,8 % par rapport à l'année passée. Au sein de ce budget, les programmes que je rapporte représentent plus de 9,4 milliards d'euros de crédits de paiement.

À l'instar de toutes les politiques publiques, menées dans un contexte marqué par des contraintes budgétaires fortes et des attentes accrues des usagers en termes de qualité, la politique de l'équipement et des transports pose le problème du périmètre à assigner à l'action de l'État et celui du niveau de pilotage des politiques publiques.

En ce qui concerne la première interrogation, l'examen objectif d'un certain nombre de situations nous amène à constater que l'État n'est pas toujours l'acteur le mieux à même d'assurer la qualité et la viabilité du service offert aux usagers. C'est le cas pour la SNCM, qui, en dépit d'une recapitalisation de 69 millions d'euros en 2003, a vu sa part de marché décroître et son trafic diminuer de 26 % en 2004.

**M. Michel Bouvard.** Eh oui !

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports.** L'entrée au capital d'opérateurs privés s'avérerait donc indispensable, les règles communautaires et la sagesse budgétaire interdisant de procéder régulièrement à de nouvelles recapitalisations.

Quant au niveau pertinent de mise en œuvre des politiques publiques, la demande de proximité émanant des usagers justifie pleinement le processus de décentralisation en cours, qui permettra un pilotage plus fin et plus réactif par des collectivités locales dont le rôle d'acteurs de la politique des transports sera automatiquement renforcé.

Cette politique doit en outre relever des défis spécifiques, qui tiennent à la croissance significative des trafics attendue au cours des prochaines années : celle-ci devrait atteindre 49 % à l'horizon 2020 pour le transport de marchandises et 56 % pour le transport de voyageurs. S'il s'agit d'une opportunité que notre pays doit saisir, c'est aussi un défi considérable, d'un point de vue environnemental mais aussi territorial.

En effet, le transport routier domine tous les autres modes de transport et renforce sa part modale d'année en année. Il est inenvisageable que ce mode absorbe la totalité de la croissance du transport du fait des coûts externes environnementaux qu'il génère, mais aussi en raison de la congestion qu'il connaît d'ores et déjà et qui risque de devenir insupportable.

En outre, compte tenu de la position géographique centrale que la France occupe en Europe, il est essentiel que nos réseaux soient convenablement connectés aux grands itinéraires européens. Les infrastructures doivent également permettre que les bénéfices de cette position privilégiée atteignent les territoires situés à la marge de notre espace national. C'est particulièrement le cas pour le transport de marchandises, eu égard au caractère extrêmement distendu de notre tissu économique.

Quels doivent être les piliers de notre politique de transport ? Le premier consiste évidemment en la mise en œuvre d'une politique d'infrastructures ambitieuse. Cette politique, qui découle des décisions prises lors du CIADT du 18 décembre 2003, doit tout d'abord favoriser l'émergence de modes alternatifs ou complémentaires à la route. Il convient d'insister sur le fait que les deux tiers des projets sélectionnés lors du CIADT sont des projets ferroviaires ou fluvio-maritimes. C'est un signal extrêmement positif, monsieur le ministre, et je me félicite de la volonté affichée de concrétiser ces grands projets, en particulier le grand projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, en dépit des nombreuses difficultés techniques et juridiques qu'il soulève. En revanche, je considère la réflexion sur un second tunnel routier, lancée à l'occasion de l'examen des études techniques relatives à la création d'une galerie de sécurité au tunnel du Fréjus, tout à fait inopportune.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports.** Une telle décision serait immanquablement interprétée comme une réorientation de la politique des transports vers le « tout routier », ce qui apparaît inacceptable et en contradiction avec les efforts considérables entrepris en faveur du développement de modes alternatifs.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports.** Par ailleurs, les grands projets d'infrastructures doivent permettre une intégration et un désenclavement des territoires, en intégrant une double dimension nationale et européenne. Pour ce qui est de la dimension nationale, outre les trois grandes liaisons autoroutières d'aménagement du territoire sélectionnées par le CIADT – la route Centre-Europe-Atlantique, la RN 88 et l'A 34 –, l'extension du champ d'intervention de l'AFITF au financement du volet transport des contrats de plan État-régions me paraît une excellente démarche, qui permettra d'accélérer des projets dont la réalisation a souffert d'un certain retard. Pas moins de 780 millions d'euros y seront consacrés.

En ce qui concerne la dimension européenne, compte tenu de la position géographique centrale qu'occupe notre pays dans l'espace européen, il est indispensable d'assurer la fluidité des échanges et l'interopérabilité des réseaux. Les projets français doivent donc être cohérents avec la construction du réseau transeuropéen de transport. Le projet Seine-Nord en est l'illustration exemplaire : la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut constitue l'axe fluvial du corridor Nord Amsterdam-Paris au sein du réseau nord-européen. Elle permet de relier les grands pôles économiques des bassins de la Seine et de l'Oise à ceux du nord de la France et de l'Europe. Le projet Seine-Nord Europe constitue le maillon manquant en France de cette liaison en reliant Compiègne à Arleux par un canal à grand gabarit de 105 kilomètres de long. Le projet est financé à la fois par l'Union européenne, la France et les régions.

Compte tenu de ces enjeux, la question du financement est évidemment cruciale. Le renforcement des moyens de l'AFITF était donc indispensable, et, à périmètre constant, les moyens consacrés aux infrastructures augmenteront en 2006 de 36 %. C'est un effort considérable, mais il ne faut pas exclure d'autres pistes. Ainsi, les partenariats public-privé, qui ont connu un démarrage difficile, constituent pourtant une formule intéressante : outre l'intérêt de l'intervention d'acteurs privés dans un contexte budgétaire où les moyens ne sont pas illimités, l'association d'une entreprise à la conception des ouvrages et la possibilité pour l'exploitant d'être également concepteur et réalisateur peut permettre de substantielles économies en termes de coût et de temps.

En matière fluviale, la restauration des barrages manuels va constituer l'une des huit expériences de partenariat public-privé sélectionnées par le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005. Voies navigables de France gère en effet 147 barrages manuels qui permettent de maintenir hors intempéries les lignes d'eau des fleuves et des rivières navigables et de garantir le tirant d'eau. Un prédiagnostic établi en 2002 et 2003 a conclu à la nécessité de reconstruire dans un délai rapide la totalité de ces ouvrages en raison de leur état de vétusté et du danger qu'ils présentent pour la sécurité des agents de VNF et des usagers. Les besoins de financements sont évalués à 500 millions d'euros.

Le deuxième pilier de notre politique de transports doit être l'entretien des infrastructures, condition indispensable à la qualité et à la sécurité du service offert aux usagers.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Martial Saddier,** *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports.* De ce point de vue, l'effort budgétaire est considérable. S'agissant des routes, pas moins de 606 millions d'euros de crédits de paiement y seront consacrés en 2006, les activités d'entretien s'organisant autour de quatre modalités d'intervention :

- l'exploitation de proximité, l'entretien courant, l'entretien préventif et la viabilité hivernale ;
- la réhabilitation, les renforcements et la remise en état du réseau à la suite de dégâts exceptionnels ;
- la gestion de crise et la sécurité civile ;
- l'amélioration de la sécurité des infrastructures.

Parmi les volets prioritaires en 2006 figure la mise en sécurité des tunnels consécutive aux conclusions du diagnostic entrepris après la terrible catastrophe de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Le montant total des travaux est estimé à 391 millions d'euros.

La question de l'entretien des infrastructures se pose également avec beaucoup d'acuité en matière ferroviaire. L'année passée, la SNCF avait annoncé, à cette même époque, des ralentissements sur 1 500 kilomètres de voies en 2005. L'émoi légitime que cette annonce avait provoqué avait conduit RFF et la SNCF à commander un audit sur l'état du réseau ferré français.

Réalisé par l'École polytechnique de Lausanne, l'audit en question confirme les inquiétudes relatives à l'obsolescence de certaines parties du réseau. Ses conclusions invitent à un renforcement des moyens consacrés à la maintenance. En 2006, la somme de la subvention de régénération et de la contribution aux charges d'infrastructure atteindra plus de 2 milliards d'euros. En outre, à la demande de sa tutelle,

RFF devra consacrer 70 milliards de plus à la régénération, et présentera, aux côtés de la SNCF, des propositions pour la période 2006-2010.

Mais l'audit insiste également sur le fait que la situation française se singularise, au regard des autres pays européens, par un déséquilibre entre la part dévolue à l'entretien, jugée trop importante, et celle qui concerne la régénération, insuffisante, quant à elle. C'est une piste de réflexion qu'il conviendra d'explorer.

Par ailleurs, il me semble que le troisième pilier de la politique des transports doit être l'encadrement juridique et le soutien économique à l'exploitation. Cette dimension revêt plusieurs aspects.

La puissance publique doit tout d'abord favoriser l'amélioration de l'offre technique des transporteurs. On sait à quel point les innovations technologiques ont été déterminantes : le TGV pour le transport ferroviaire de voyageurs, la technique de l'autoroute ferroviaire, la relance du transport fluvial, qui doit également beaucoup à la modernisation de la flotte.

Les transporteurs ont ainsi développé des matériels spécifiques afin de se positionner sur des niches comme le transport de matières dangereuses. Les bateaux à double coque de la flotte citerne en constituent le vecteur idéal, d'autant que les voies d'eau traversent souvent des zones à faible densité de population. Dans ce contexte, le régime d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables pour la période 2004-2007 constitue un élément d'accompagnement indispensable. Pourvu d'un budget de 15 millions d'euros, dont 4 apportés par l'État, l'aide aux adaptations techniques de la flotte en constitue l'élément central, avec 8,5 millions d'euros.

En matière d'exploitation, il me semble par ailleurs que l'intervention publique doit s'attacher à garantir l'exercice d'une concurrence loyale entre transporteurs au sein de chaque mode, et entre différents modes sur chaque marché.

L'ouverture à la concurrence, si elle ne constitue pas à elle seule une solution miracle pour relancer des modes déclinants, représente malgré tout un aiguillon de nature à améliorer l'offre de transport. On se rappellera ainsi la fin du « tour de rôle » en matière fluviale.

En matière ferroviaire, le décret du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, qui transpose en droit interne le « premier paquet ferroviaire », permet aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne qui veulent offrir des services internationaux de fret ferroviaire sur un réseau dédié d'emprunter le réseau ferré national.

S'agissant du transport routier, les transports internationaux communautaires sont totalement libéralisés en Europe. Dans le domaine des transports intérieurs, tout transporteur de l'Union européenne peut, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998, réaliser librement des transports intérieurs dans un autre pays de l'Union, à condition que ces transports soient réalisés de manière temporaire et dans le respect de certaines réglementations du pays d'accueil.

Or l'encadrement juridique de cette ouverture à la concurrence s'est avéré notoirement insuffisant, en particulier s'agissant de la définition du caractère temporaire et des conditions sociales. Il y a donc lieu d'accroître les contrôles.

Les conditions fiscales de la concurrence européenne dans le domaine du transport routier doivent également être examinées avec attention. Outre le plan d'urgence qui

sera mis en œuvre avant la fin de l'année et qui a pour but de soutenir un secteur particulièrement exposé aux hausses successives des cours du pétrole, une réflexion de fond sur ce secteur en crise sera menée dans le cadre d'une mission confiée à M. Claude Liebermann.

Enfin, la puissance publique ne doit pas s'interdire d'intervenir pour soutenir financièrement des modes qui peinent à trouver leur équilibre économique, mais qui présentent d'incontestables avantages en termes d'environnement ou d'aménagement du territoire. C'est le cas du transport combiné. Les crédits ont là encore substantiellement augmenté.

Dans ce contexte, il faut se féliciter de l'augmentation des aides à l'exploitation, versées chaque année aux opérateurs de transport combiné sous forme d'un montant forfaitaire par unité de transport intermodal transbordée. Elles atteindront 32 millions d'euros, soit le double de l'année précédente, dont 18 millions d'euros pour le ferroutage.

Enfin, la politique des transports ne saurait faire abstraction de la sécurité des usagers : il s'agit bien sûr de poursuivre la lutte contre la violence routière, afin de continuer à obtenir une baisse du nombre des tués sur les routes. Il convient également de garantir la sécurité des usagers face à la menace terroriste, en particulier grâce au plan Vigipirate et à la vidéosurveillance. La SNCF est engagée dans un processus important au terme duquel 6 500 caméras équipent les stations et les gares. À la RATP, où la vidéosurveillance est un outil traditionnel en tant qu'aide à l'exploitation du trafic, 4 000 bus seront équipés de caméras d'ici à la fin de l'année. Dans le métro et le RER, un programme qui s'étend sur la période 2001-2005 tend à installer 6 000 caméras.

Ce sont donc sur ces quatre piliers que doit reposer notre politique des transports. Ce sont ces quatre priorités que le budget privilégie. C'est pourquoi, monsieur le ministre, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission transports. *(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 la sécurité et les affaires maritimes.

**M. Jean-Yves Besselat,** rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour la sécurité et les affaires maritimes. Le budget de la mer, que j'ai l'honneur de rapporter, représente un peu plus de un milliard d'euros. Il est donc stable par rapport à celui de 2005. Je précise d'entrée de jeu qu'il a été nécessaire, monsieur le ministre, de recomposer ce budget, les crédits étant, pour 2006, fort légitimement éclatés du fait de l'application de la LOLF, mais aussi de modifications internes au ministère de l'équipement, sur lesquelles je souhaiterais revenir.

Monsieur le ministre, allons à l'essentiel, c'est-à-dire à la politique maritime mise en œuvre sous votre impulsion. La politique maritime de la France, c'est d'abord un environnement international, déterminé par trois éléments fondamentaux. Premier élément, la France est un très grand pays maritime puisque, grâce à ces DOM-TOM et la zone économique des 200 Milles, elle possède 11 millions de kilomètres carrés, ce qui correspond au troisième domaine maritime marin. Voilà quelques perspectives d'investissement qui nous changent un peu de l'horizon strictement

hexagonal dont nous nous contentons parfois ! La France possède donc pour les vingt ou trente années à venir une richesse exceptionnelle.

Deuxième élément, le transport des marchandises dans le monde s'effectue à 85 % par voie maritime et croît de 10 % par an depuis plusieurs années. Il semblerait en outre qu'à horizon prévisible, ce taux de croissance sera maintenu. Ce taux est à comparer avec celui de la croissance économique des pays européens : il y a là un formidable moteur de croissance pour qui saura capter ce transport.

Troisième élément, la Manche voit passer à longueur d'année 25 % du trafic mondial : 600 navires croisent ainsi tous les jours entre Ouessant et le cap Gris-Nez. En matière de sécurité maritime, la France a donc un poids indiscutable et une lourde responsabilité.

J'évoquerai la politique maritime sous quatre axes : la sécurité maritime, la revitalisation de la flotte, l'équipement de nos ports et les autoroutes de la mer.

Sur le plan de la sécurité maritime, je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, le budget pour 2006 est satisfaisant. Le remplacement des radars équipant les CROSS d'Ouessant, de La Hague et du cap Gris-Nez va en effet être effectué en 2006. La confiance n'excluant pas le contrôle, je vous invite cependant à vous rendre à Ouessant, en avril ou en mai prochains, pour vérifier que les travaux commencent bien. Le quart du trafic mondial passant devant nos côtes, il est stratégique que la France se modernise.

Cela étant, cette modernisation des radars n'empêche pas de réfléchir à l'avenir. Au Canada, il existe par exemple des radars haute fréquence qui permettent de couvrir une zone beaucoup plus large encore que nos futurs radars, soit 500 kilomètres. Les Français pourront ainsi vérifier que le trafic s'opère dans des conditions normales sur les rails montant et descendant.

La sécurité maritime, c'est aussi l'inspection de nos navires. Il y a quelques années, la France était le mauvais élève de l'Europe. Aujourd'hui, grâce aux efforts consentis dans plusieurs budgets successifs, nous avons 130 inspecteurs, qui inspectent en moyenne 28 % des navires. Et notre pays est à présent un des bons élèves de la classe européenne.

La sécurité maritime, c'est encore, et là, je fais appel, monsieur le ministre, à vos précédentes responsabilités, l'application du volet maritime de la loi du 9 mars 2004 qui porte adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Si cette loi était justifiée, certaines sanctions du volet maritime me semblent néanmoins excessives, d'autant qu'elles concernent essentiellement des armateurs français qui sont, dans l'ensemble, irréprochables.

S'agissant de la revitalisation de la flotte, nous avons adopté dans le collectif budgétaire de 2002 la taxe au tonnage, particulièrement utile pour les investisseurs dans un contexte de développement du trafic maritime. Au printemps dernier, nous avons voté la loi portant registre international français. Je rappellerai simplement à cet égard qu'il était nécessaire de remplacer le registre Kerguelen qui n'était plus compétitif à 30 % près – excusez du peu ! – et qui ne protégeait aucunement les marins des pays hors Communauté. Cette loi a un objectif très clair : mettre sous pavillon français 70 nouveaux navires dans les trois à venir. Faire passer la flotte française de 210 à 280 navires en trois ans est tout à fait réaliste et c'est le but de l'Assemblée.

Nous avons là l'occasion, monsieur le ministre, chers collègues, de sortir la marine de commerce française du trou dans lequel elle se trouvait et de lui permettre de dégager des marges de manœuvre pour retrouver son dynamisme.

Il est clair que, sur ce plan-là, le budget pour 2006 offre aussi des satisfactions : 73 millions d'euros sont ainsi inscrits en crédits de paiement. Ils permettront notamment de rembourser les charges qui ne l'étaient pas jusqu'à présent, d'exonérer les charges ENIM pour les investisseurs, de défiscaliser les revenus des marins puisque c'est prévu dans le RIF, de procéder à l'exonération de la taxe professionnelle. Il faut noter que ces crédits augmentent de 20 % en 2006 par rapport à 2005.

Cela étant, et vous le savez aussi bien que moi, monsieur le ministre, pour que ce texte soit opérationnel, il manque aujourd'hui trois décrets d'application et une refondation du GIE fiscal. Sur les décrets d'application, vous m'avez pleinement rassuré, ils devraient être pris pour le 1<sup>er</sup> janvier 2006. S'agissant du GIE fiscal, je connais votre volonté et celle du ministre des finances d'aboutir, au travers des négociations menées à Bruxelles, à un résultat positif dans le même délai. Je n'insisterai donc pas sur le caractère urgent de ces mesures. Dès que les décisions seront prises, nous pourrons rencontrer les armateurs français et internationaux et engager la dynamique qui permettra de sortir la flotte française du trou dans lequel elle se trouvait.

Dans le domaine des ports, les crédits sont essentiellement affectés au projet Port 2000. L'État s'est fortement investi en la matière. Rappelons-le, les quatre premiers terminaux seront opérationnels au mois d'avril prochain. Sur le budget 2006, il reste 8 millions à consommer sur la première tranche. Rassurez-vous, monsieur le ministre, ces crédits seront consommés.

S'agissant des voies ferrées, 34 millions d'euros sont inscrits pour procéder aux investissements nécessaires à la desserte ferroviaire de Port 2000.

Enfin, l'AFITF a prévu un crédit de 13,6 millions pour les modalités de transfert des marchandises vers le rail et la voie fluviale.

S'agissant toujours des ports, je souhaite ardemment que les conditions soient rapidement réunies sur le plan politique pour que, à Marseille, le projet XXL, qui est un peu le correspondant de Port 2000, voie rapidement le jour. Quels seront les délais, monsieur le ministre ?

Reste le problème des portiqueurs dans les nouveaux terminaux. Ils sont en effet sous statut port autonome mis à la disposition des entreprises privées. Là aussi, une évolution harmonieuse, après accord avec l'ensemble des acteurs, est nécessaire compte tenu du fait que, notamment dans le cadre de Port 2000, les terminaux seront opérationnels dans quelques mois.

En ce qui concerne la voie ferrée, monsieur le ministre, votre intervention auprès du président de la SNCF est nécessaire – je pense à la desserte ferroviaire de Port 2000, mais également à celle de tous les ports. C'est un vrai problème. Dans l'ensemble, les investissements ont été réalisés à la bonne hauteur, mais les projets n'avancent pas, notamment celui du viaduc qui relie Port 2000 à la voie ferrée existante. Votre intervention, monsieur le ministre, serait précieuse pour débloquer une situation qui dure depuis trop longtemps.

Je voudrais, pour terminer, évoquer les autoroutes de la mer. Monsieur le ministre, vous avez récemment pris un engagement, que je salue, celui d'inscrire dans les faits, en

2006, la création de l'autoroute de la mer Atlantique. Les autoroutes de la mer, qui s'inscrivent dans le cadre de la politique dynamique d'aménagement du territoire définie par le Premier ministre, sont l'une des réponses à la saturation de nos routes par les poids lourds. Il est certain qu'investir dans quelques navires pour transporter les marchandises par la mer et non par la terre coûte infiniment moins cher que de construire un tunnel sous les Pyrénées ou sous les Alpes.

Vous nous avez fait part de votre ambition de commencer par le projet Atlantique. Je le considère comme une priorité et je souhaite que vous nous confirmiez sa réalisation en 2006.

En quelques mots, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai tenté de redéfinir ce que j'appelle la politique de la France. Quelqu'un a demandé si la France avait une politique en la matière : la voilà ! Elle est volontariste, elle est difficile, mais elle existe !

Je dirai pour conclure que ce projet de budget pour 2006 est satisfaisant et je souhaite, mes chers collègues, que nous puissions l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**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 de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour les transports aériens.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, replacé au-devant de la scène par les tragiques accidents de cet été, le monde du transport aérien est confronté à des enjeux considérables, dont celui de la sécurité est un élément majeur.

Au plan économique, le secteur aérien connaît une situation fortement contrastée. La reprise, de 4,5 à 5 %, est incontestable, mais elle ne profite pas à tous de la même façon. Les grandes compagnies se tournent vers l'international, tandis que les trafics européen et domestique profitent aux compagnies charters et *low cost*.

La très bonne santé d'Air France est due à la croissance de son trafic international et à la classe affaire, mais les marchés domestique et européen voient leur progression stagner à 3 %, alors que celle qu'affichent les *low cost* atteint 12 % cette année.

En 2001, la France comptait sept *low cost* desservant 29 liaisons. En 2005, 22 *low cost* desservent 170 liaisons.

Parallèlement, le nombre global d'entreprises autorisées à faire du transport aérien en France est en diminution constante depuis 2002. À la fin du mois de juillet 2005, il ne restait que 110 opérateurs, soit six fois moins qu'en 2004. Le pavillon français ne pesait plus que 30 % en 2004 contre 37,4 % en 2000.

Dans ce contexte, nous serions en droit attendre de l'État un budget de soutien. Il n'en est rien ! Les progressions sont factices, et, comme l'an dernier, le Gouvernement fait peser sur les compagnies aériennes l'incertitude sous-jacente aux prévisions de trafic qui fondent le calcul des taxes et des redevances.

Et pendant que ce projet de budget est examiné au Parlement, le Président de la République annonce la création d'une taxe supplémentaire sur les billets d'avion, destinée à contribuer au financement de l'aide au développement. Aucun dispositif n'a été prévu à ce sujet dans le projet de loi de finances pour 2006, mais que Jean-François Copé

ait parlé « d'excellente opportunité », lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2006, ne peut que m'inquiéter. Cette taxe ferait peser 14 % de prélèvements supplémentaires sur le secteur et entraînerait une perte de trafic estimée à environ un million de passagers. Il est important de garder à l'esprit que, depuis 1996, les charges du secteur ont augmenté de 102 %, le trafic passagers n'augmentant que de 47,8 % sur la même période.

Le secteur aérien représente la quatrième branche la plus dynamique de l'économie française, et chaque emploi direct dans ce secteur génère au moins trois emplois indirects ou induits.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous éclairer sur l'éventualité de cette décision dont je dirai, souhaitant rester modérée dans mes propos, qu'elle est très contestable ?

Ce projet de budget intervient après l'adoption d'un grand nombre de modifications législatives et réglementaires, notamment la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Sur ce point, je ne saurais passer sous silence l'inquiétude avouée de la direction d'Air France concernant la privatisation d'ADP. Au cours d'une audition, j'ai entendu ses représentants faire état d'une « privatisation des monopoles » et regretter « la dictature du rendement des capitaux », ADP augmentant de 6 % les redevances. Il faut, comme j'ai pu le faire avec d'autres membres du groupe socialiste, s'être battu contre cette privatisation pour saisir toute la saveur de cette remarque : je n'ai pu résister au plaisir de vous la restituer.

Ce projet de budget intervient également dans le cadre des nouvelles lignes directrices communautaires publiées par la Commission européenne le 6 septembre 2005, concernant le financement des aéroports et les aides de l'État au démarrage de nouvelles lignes au départ d'aéroports régionaux. J'attends de ces dispositions qu'elles assainissent certaines pratiques d'opérateurs voyous.

J'en arrive maintenant, monsieur le ministre, à l'examen du projet de budget proprement dit, le premier depuis l'application de la LOLF, qui rend la comparaison avec les budgets précédents particulièrement difficile.

La maquette « Transports aériens » a été totalement repensée pour, d'une part, refléter la nouvelle organisation de la DGAC mise en place au premier semestre 2005, et, d'autre part, assurer la conformité de l'ancien budget annexe aux dispositions de la LOLF qui, par son article 18, restreint le champ des budgets annexes aux seules opérations correspondant à des redevances. De ce fait, une part notable des crédits et des dépenses de la DGAC est transférée dans le budget général au programme « Transports aériens ». Tel est le cas des activités régaliennes, qui relevaient précédemment du BAAC.

Le programme « Transports aériens » appelle de ma part quelques remarques. La première concerne l'ex-fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien – le FIATA –, qui a été supprimé le 1<sup>er</sup> janvier 2005 et dont les crédits sont inscrits depuis cette date au budget général. Ces crédits de soutien aux liaisons aériennes sont en baisse et le projet de budget ne prévoit pas d'autorisation d'engagement et aucune nouvelle liaison sous obligation de service public.

Je ne peux que m'élever contre cette mesure, m'inquiéter pour la survie de certaines lignes et m'interroger sur l'importance accordée par votre gouvernement à l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, en tant que présidente de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, je voudrais revenir sur la proposition relative au BEA. Certes, 115 emplois équivalents temps plein sont prévus pour 2006, mais l'augmentation de 8 % des effectifs prévue pour chaque année me paraît nettement insuffisante. La mission avait estimé qu'une hausse de 20 % des effectifs à court terme était nécessaire pour parvenir à clôturer les enquêtes dans un délai d'un an en moyenne. Le BEA, dont l'extrême compétence est reconnue par le monde de l'aérien, sera de plus en plus sollicité, le développement prévisible du trafic aérien ne laissant subsister aucun doute quant à l'augmentation des accidents au cours des prochaines années. Ce projet de budget n'est donc pas à la hauteur des attentes du BEA.

Quant à l'ACNUSA, chargée de la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, elle a subi dans le budget de 2005 le gel d'une somme de 100 000 euros, et le projet de budget pour 2006 ne lui accorde que 3 000 euros de crédits de fonctionnement. Ces moyens très insuffisants pourraient nuire à la crédibilité de la première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement.

Enfin, en ce qui concerne la recherche aéronautique, je ferai simplement état, ce budget n'étant plus de mon ressort, des propos de certains membres du GIFAS, qui se sont récemment alarmés du recul de 40 % depuis 2001 des crédits consacrés à la recherche et à la technologie et de la menace de gel sur le budget de 2005. Le besoin de remplacer certains avions se faisant pressant, il est indispensable que l'État soutienne les organismes de recherche publique. Une fois encore, le dépérissement de notre recherche ne pourra avoir que des conséquences fâcheuses sur la sécurité aérienne.

J'en viens aux crédits de la mission contrôle et exploitation aériens, en progression de 250 millions d'euros, si l'on tient compte des 192 millions d'autofinancement. Il s'agit en réalité d'une progression virtuelle due au changement du statut d'ADP et qui résulte du transfert à la DGAC de 152,5 millions d'immobilisations effectuées par ADP pour la navigation aérienne, du relèvement des pensions civiles lié à la création du compte d'affectation spéciale « pensions » et, enfin, du nouveau mode de gestion des prestations familiales, qui contribue à la hausse du budget annexe pour 42,7 millions d'euros.

Arrêtons-nous quelques instants sur la taxe de l'aviation civile. L'article 120 de la loi de finances rectificative du 30 décembre 2004 institue de nouvelles redevances pour les prestations de contrôles techniques effectuées par la DGAC, afin d'assurer la conformité de l'ex-budget annexe aux dispositions de la LOLF. Les incertitudes concernant les modalités définitives que prendront ces redevances ne sont pas négligeables, compte tenu de la contestation par les acteurs du transport aérien du taux de la TAC et des hypothèses de trafic, largement et volontairement sous-estimées à 2,64 %, alors que tous les experts font état d'un taux de croissance de 4,5 à 5 %. Ces prévisions, associées aux prévisions budgétaires, pèseront sur les compagnies aériennes, l'État ponctionnant en cas de forte activité un secteur soumis à de nombreux aléas.

Enfin, je déplore que 9,14 % du produit estimé de la TAC pour 2006 contribuent à alimenter les mesures qui, outre-mer, financent la continuité territoriale. Je m'élève une nouvelle fois contre ce procédé qui n'a pas de justification et je regrette que ce projet de budget continue à faire supporter au secteur aérien le financement de politiques qui relèvent de la solidarité nationale.

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, m'attarder sur les problèmes de sécurité aérienne liés aux programmes « Surveillance et certification » et « Formation aéronautique ».

Le maintien d'un haut niveau de sécurité passe par la compétence professionnelle des pilotes et des contrôleurs aériens. Les inquiétudes actuelles des spécialistes autour du contrôle aérien *low cost* ne laissent présager rien de bon. Déréglementé par les textes relatifs au « ciel unique européen », le marché sera ouvert à la concurrence. D'ailleurs, l'Allemagne suit l'exemple du *National Air Traffic Services*, le NATS britannique, qui ouvre la voie au contrôle aérien à bas coût. Si l'on se réfère aux nombreuses pannes informatiques subies par les Britanniques, les craintes du Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien paraissent justifiées.

Nous avons tous en mémoire la collision d'Überlingen, survenue le 1<sup>er</sup> juillet 2002, qui a fait soixante et onze victimes : un seul contrôleur aérien était en poste.

Par ailleurs, le SNCTA considère que le NATS anglais affiche des coûts en baisse en faisant payer ses sous-effectifs par ses voisins, ce qui fausse la compétition et pourrait aboutir à un protectionnisme inavoué.

Monsieur le ministre, la présentation de ce projet de budget est un moment important pour dénoncer de telles pratiques, qui gagnent du terrain.

Le « ciel unique européen » doit être capable d'assurer une sécurité dont tous les éléments qui la constituent – règles, audits de contrôle, formations, licences – sont communs à tous les pays européens. Quant à l'élaboration d'une liste noire européenne, elle ne doit pas être une compilation de toutes les émanations nationales, mais un véritable outil d'information servant de référence à chaque pays. C'est une base indispensable à la sécurité aérienne.

Il est urgent d'aller plus vite et plus loin pour doter l'Agence européenne de sécurité aérienne, l'AESA, de nouvelles attributions et de moyens adéquats. Les pilotes ont à nouveau exprimé, comme ils l'avaient déjà fait dans le cadre de la mission, leur inquiétude en ce qui concerne la nouvelle licence MPL, *Multicrew Pilot Licence*, car elle donne au copilote une formation beaucoup plus restreinte que celle exigée jusqu'alors.

Sans quitter la question de la sécurité, je voudrais dire qu'en matière d'accès aux paramètres techniques caractéristiques d'un avion et aux paramètres significatifs des vols précédents, tous les moyens mis à disposition ne sont pas exploités. Je veux parler du – *Quick Access Recorder* – dont la DGAC ne souhaite pas voir les contrôleurs SAFA accéder aux paramètres. Il semble que l'on se prive de moyens abordables et répandus sur les avions en service d'un contrôle quasi immédiat des données de vols. Le système PRF – *Post Flight Report* –, quant à lui, n'équipe que les aéronefs très récents.

La recherche et l'innovation doivent bénéficier en temps réel à la sécurité aérienne et aucun élément ne doit être laissé pour compte.

Pour conclure, monsieur le ministre, je vous indique que le programme « Transports aériens » ainsi que la mission contrôle et exploitation aériens recevront de ma part un avis défavorable, d'abord dans un souci de cohérence puisqu'ils découlent de la loi du 20 avril 2005, à laquelle je m'étais opposée, et ensuite parce qu'ils vont faire peser sur le transport aérien, donc sur les passagers, des taxes et des redevances lourdes. Le projet d'une taxe de solidarité

est révélateur de la politique de votre gouvernement dans ce domaine, politique qui n'apporte pas aux entreprises du secteur le soutien attendu, freinant de fait leur contribution à la croissance et à l'emploi.

Quant à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, elle a émis un avis favorable sur ce projet de budget.

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget qui est soumis à notre vote aujourd'hui nous est annoncé en hausse de 5,8 % au regard du budget de 2005.

Soyons justes : ramené à une expression plus exacte, c'est-à-dire hors la dotation exceptionnelle de 836 millions d'euros provenant de la vente des sociétés d'autoroutes, la hausse apparaît bien plus modeste.

Hors ressources exceptionnelles, après une baisse de 2,4 % en 2005 et de 4,2 % en 2004, c'est en réalité un budget du même niveau que celui de 2003, qui lui-même n'était pas du meilleur cru.

Ce que consacre votre projet de budget, monsieur le ministre, c'est avant tout l'abandon d'une ambition : l'ambition d'une politique volontariste de transfert modal de la voiture individuelle vers le transport public et de la route vers le rail, le fluvial ou le maritime.

Comble du paradoxe, cet abandon intervient alors que pour des raisons tant d'indépendance énergétique que de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, on aurait pu croire que ces actions allaient être renforcées. À l'évidence, il n'en est rien !

Le transport urbain, qui, soit dit en passant, n'apparaît ni comme un programme, ni comme une action de la mission, se voit doté de 30 millions de crédits de paiement. Et vous annoncez votre intention de financer un maximum de 100 millions d'euros de travaux, alors que les engagements de l'État s'élèvent, concernant les TCSP – transports en commun en site propre – à 650 millions d'euros.

Nous avons bien entendu, car vous le répétez à l'envi, que cette responsabilité doit désormais relever des seules collectivités locales et que l'État n'a plus vocation à subventionner les transports urbains. Pour autant, et notre collègue Michel Destot vous en parlera certainement plus longuement, l'État ne saurait si facilement s'exonérer de ses responsabilités au regard des engagements qu'il a lui-même contractés. C'est le cas de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, qui nécessite que nous appliquions le protocole de Kyoto.

C'est aussi le cas de la lutte contre le handicap : la loi dispose que les cheminements urbains et les transports publics seront désormais accessibles. Encore faut-il y consacrer des sommes considérables et réaliser d'importants aménagements.

On comprendrait mal que l'État soit totalement absent de la conduite d'une telle politique et que seules les villes soient appelées à en assurer le financement. Et pourtant, rien n'existe dans votre budget pour accompagner la mise en œuvre des plans de déplacements urbains.

C'est là l'une des grandes insuffisances de votre budget que d'ignorer délibérément le transport urbain et de tenter d'y refuser toute prise de responsabilité. Mais ce n'est pas sa seule faiblesse. Car décidément, votre Gouvernement ne croit pas au transport collectif. L'examen des proposi-

tions en matière de réseau ferroviaire l'illustre à l'envi. Vous consacrez, comme en 2005, 900 millions d'euros au renouvellement et à la mise aux normes du réseau ferré, alors qu'un récent audit chiffre à 500 millions supplémentaires les sommes nécessaires au maintien en bon état du réseau. La conséquence, chacun ici la connaît : le vieillissement accéléré du réseau, qui met en cause ses performances et sa fiabilité.

**M. Michel Bouvard.** Depuis trois ans ? Avant, il était en bon état ?

**M. Maxime Bono.** Il convient de faire les choses le moment venu, mon cher collègue !

La réalité, chacun aussi la mesure : en 2004, la SNCF a procédé à des réductions de vitesse sur près de 800 kilomètres de voies ; en 2005, sur près du double, soit sur environ 1 500 kilomètres. Monsieur le ministre, sur combien de kilomètres de voies conviendra-t-il de réduire à nouveau la vitesse dans l'année qui vient ?

Cela est d'autant plus choquant que vous vous apprêtez à prélever, dès 2006, 350 millions d'euros sur RFF au profit du budget de l'État ! En effet, l'article 48 du projet de loi de finances prévoit la création d'une société publique qui aura pour seul but de collecter les terrains de RFF pour leur valeur comptable et de les recéder au prix du marché ! Le montant de ces cessions devrait ainsi, pour cette seule année 2006, générer une recette nette de 350 millions d'euros au profit du budget général de l'État.

Monsieur le ministre, quand on sait que ce sont très souvent les voies assurant le passage des TER qui font l'objet des ralentissements dus à l'insuffisance des travaux de régénération de voies, quand on sait que ce sont également très souvent les collectivités locales qui achèteront les terrains de RFF que revendra la société publique destinée à en reverser le produit dans les caisses de l'État, quand on sait, de surcroît, que les régions ont intégralement financé des automoteurs neufs, modernes, rapides et coûteux, on a tout simplement le sentiment que ce qui leur est proposé là n'est rien d'autre qu'un marché de dupes. Elles paieront au prix fort des terrains qu'elles auront elles-mêmes contribué à valoriser en les rendant constructibles, après avoir déjà payé très cher des TER rapides dont les performances seront dégradées du seul fait des réductions de vitesses liées au mauvais état des voies.

Je dirai également quelques mots sur les trains corail.

Vous avez jugé les lignes interrégionales, les fameux TIR, que je persiste pour ma part à continuer à appeler trains grandes lignes, non rentables. Outre le fait que parler de rentabilité s'agissant d'aménagement du territoire peut paraître incongru lorsque l'on s'en tient à une simple vision financière, il y a tout lieu de demeurer inquiet pour l'avenir de ces lignes. Certes, la SNCF vient de faire connaître, après les forts mouvements de mécontentement de cet été, qu'elle maintiendrait en service les trains corail qu'elle voulait supprimer. Mais je constate, et votre budget le confirme, que l'État est absent du tour de table. Comment alors ne pas s'interroger sur la pérennité de ces lignes au-delà des dix-huit ou vingt-quatre prochains mois qui nous mèneront aux prochaines échéances, dès lors que l'État n'y assume plus ses responsabilités ?

Enfin, votre budget fait naître, et c'est sans doute là le plus grave, les plus grandes inquiétudes quant à l'avenir de l'agence de financement des infrastructures de transports de France et à sa capacité à remplir ses missions.

Votre majorité avait salué à grand bruit, il y a un an, la création de l'AFITF. Son financement reposait sur un principe simple : l'affectation de ressources pérennes, issues du secteur des transports, au développement d'infrastructures de transport favorables au transfert modal. C'était un choix novateur, et nous l'avions alors reconnu, même si nous nous étions déjà inquiétés de la faiblesse de ses dotations.

L'AFITF était financée par les dividendes à percevoir des sociétés d'autoroutes. Elle avait pour mission de financer la part de l'État pour les grands projets d'infrastructures de transport. Elle devait permettre de financer le programme d'infrastructures du CIADT de décembre 2003, et non les contrats de plan État-région. Depuis lors, les ressources tirées des dividendes se sont évaporées ; de surcroît, vous demandez à l'agence de prendre à sa charge bien plus que les 35 projets du CIADT de 2003.

Aux contrats de plan, pour lesquels vous annoncez un coût de 2,5 milliards d'euros, mais que beaucoup chiffrent plutôt autour de 4 milliards d'euros, vous ajoutez des projets nouveaux à hauteur de 1 milliard d'euros et, pour faire bon poids, ce qu'il reste de votre engagement de financement des sites propres de transports en commun. Certains, dit-on, envisageraient même de solliciter l'agence pour répondre au besoin de régénération du réseau ferroviaire suite à l'audit du 19 septembre dernier que j'évoquais précédemment ! Mais comment peut-on raisonnablement penser que, privée des ressources importantes en provenance des sociétés autoroutières, l'AFITF pourra faire face aux engagements qui seront les siens et aux charges dont vous l'accablez ?

Le débat sur les infrastructures, organisé à la hâte, n'a pas, à son sujet, épuisé nos attentes, ni non plus tari nos craintes. Monsieur le ministre, où sont les ressources pérennes de l'AFITF ? Quels seront ses financements au-delà de 2007 ? Comment remplacerez-vous la rente en hausse régulière que pouvaient lui assurer les dividendes des sociétés que vous avez décidé de vendre, sans même en saisir la représentation nationale autrement que par un débat où vous ne l'invitez même pas à se prononcer par un vote ?

Vous nous proposez de lui affecter la taxe d'aménagement du territoire, mais le produit de celle-ci ne s'est élevé qu'à 500 millions d'euros en 2005 et vous ne l'inscrivez d'ailleurs prudemment qu'à hauteur de 510 millions d'euros pour 2006, alors que les dividendes issus des participations de l'État devaient s'élever en moyenne à 1,3 milliard d'euros par an sur la période concernée. Car vous le savez bien, si pour la période 2006-2012, les dividendes attendus étaient de l'ordre de 600 millions d'euros par an, ils devaient s'élever ensuite rapidement jusqu'à atteindre 2,140 milliards d'euros par an de 2020 à 2032.

Et comment ne pas rappeler qu'en cette fin d'année 2005, l'État vient de décider un prélèvement exceptionnel de 950 millions d'euros sur le résultat des sociétés autoroutières ? Les sociétés d'autoroutes sont à l'évidence un des biens les plus productifs de revenus dont nous soyons propriétaires. Plus que jamais, hélas ! votre décision de les privatiser totalement apparaît comme dictée par la seule urgence financière dans laquelle vous vous trouvez. Cette décision hâtive relève d'un calcul budgétaire à très courte vue. Elle vous procure, certes, de l'argent frais, mais une somme ridiculement faible au regard du déficit que vous avez creusé. Que représentent, en effet, ces 6 milliards d'euros que vous affecteriez, dit-on, au désendettement au regard de l'ampleur de la dette, que l'on chiffre à environ 1 067 milliards d'euros ?

Cette cession vous permet, certes, d'afficher un budget de l'AFITF doté pour 2006 de 2 milliards de crédits de paiement. De même, vous pouvez revendiquer la réalisation simultanée de trois lignes TGV grâce à l'appui massif de 4 milliards d'euros provenant des cessions.

**M. Hervé Mariton**, *rapporteur spécial pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route*. Ah ! C'est mieux !

**M. Maxime Bono**. Mais une fois cette dotation épuisée, chers collègues, qu'en sera-t-il les années suivantes puisque l'AFITF ne dispose plus de ressources stables ?

Vous vendez des équipements déjà largement payés par les contribuables et par les usagers, au moment même où notre pays était en droit d'attendre, à brève échéance, de très importants retours sur investissements. En privant ainsi l'AFITF de ces ressources, vous la privez des moyens indispensables à la mise à niveau de nos infrastructures dans la perspective d'une mobilité durable, laquelle passe, nous le savons tous, par des politiques volontaristes de report de trafic de la route vers le rail. Monsieur le ministre, c'est bel et bien le renoncement à cette ambition que signe votre budget.

Le CIADT de 2003 avait retenu trente-cinq projets pour un montant de travaux de 22 milliards d'euros à engager d'ici à 2012. Votre décision compromet gravement cet objectif, pourtant modeste au regard des projets d'infrastructures identifiés à l'époque et qui étaient estimés – souvenez-vous en – à 140 milliards d'euros d'ici à 2020.

Quant aux contrats de plan, l'exécution du volet transports connaît un retard particulièrement marqué. En 2006, selon le rythme de financement que vous avez prévu, le retard s'établira selon les projets de trois à six ans ! L'enjeu est pourtant essentiel tant il est aujourd'hui primordial d'assurer un réseau d'infrastructures performant dans notre pays pour garantir l'attractivité de tous nos territoires.

Enfin, vous écrivez : « Ma priorité sera de veiller au fonctionnement optimal de nos infrastructures et à leur réelle adaptation à l'évolution des besoins de nos concitoyens. Avec pragmatisme, sans *a priori*, mais dans le respect absolu de notre mission de service public ». À qui fera-t-on croire que le service public continuera d'être assuré dans les mêmes conditions sans le contrôle de l'État et avec pour seule garantie la présence d'un commissaire du Gouvernement au conseil d'administration des sociétés devenues privées ? Souvenons-nous de la gestion calamiteuse par Cofiroute, société privée filiale de Vinci, associée de Colas et d'Eiffage, lors des intempéries de l'hiver 2002, et des files de voitures immobilisées dans la neige !

**M. Jacques Desallangre**. Très bon rappel !

**M. Michel Bouvard**. Il y en a eu aussi sur l'A 7 !

**M. Maxime Bono**. Et vous-mêmes, êtes-vous prêt, monsieur le ministre, à affirmer que le prix du kilomètre parcouru n'y est pas supérieur à celui acquitté sur les autres autoroutes ?

C'est tout cela, en définitive, que contient votre budget pour 2006. C'est un risque de recours massif au partenariat public-privé porté à un niveau tel qu'il ne traduirait pas autre chose que la perte par l'État de toute liberté d'action et une forme de dénationalisation de nos réseaux de transports.

Nous aurions pu nous réjouir de la hausse sensible des crédits affectés au transport combiné – 32 millions d'euros –, mais il ne s'agit, hélas ! que d'un trompe-l'œil, car ces crédits avaient été purement et simplement divisés par deux dans le précédent budget, alors même que le transport combiné, bien adapté pour les longues distances, est doté d'une efficacité énergétique cinq fois supérieure au transport routier !

Quant au transport maritime, le monde des gens de la mer reste marqué par l'adoption, par votre majorité, du registre international français, le RIF. Cette nouvelle disposition menace à terme l'existence même des marins français. Et c'est donc sans surprise que l'on constate une baisse de 2 millions d'euros des crédits de l'action « gens de mer et enseignement maritime ».

J'ajoute que, pour faire bonne mesure, votre budget prévoit la suppression de 1 750 postes de fonctionnaires au ministère des transports. Vous conviendrez que cela n'augure pas réellement d'un avenir très engageant, ni d'une perspective d'activité très soutenue.

Bref, monsieur le ministre, votre budget augure mal de l'avenir. Il permet certes d'engager très rapidement des chantiers spectaculaires, mais, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur les ressources et les charges qui, demain, seront celles de l'AFITF, il conviendra que le Gouvernement indique les projets qui pourront être engagés en priorité, la méthode utilisée pour les déterminer et les conséquences que ces choix auront sur les autres projets.

Dans ces conditions, et pour l'ensemble de ces raisons, le groupe socialiste émettra un avis défavorable à l'adoption des crédits de la mission. (*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. Philippe Folliot.

**M. Philippe Folliot**. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est dans un contexte un peu particulier que nous abordons aujourd'hui l'examen des crédits de la mission « transports » du projet de loi de finances pour 2006. Au début de l'été, le Gouvernement a annoncé son intention de privatiser les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Puis la SNCF a décidé de supprimer des trains sur trois lignes Corail déficitaires. Les cours du pétrole ont augmenté de près de 65 % en 2004 et de plus de 170 % depuis le début de 2002 : en moins de cinq mois, le prix du baril d'or noir a progressé d'une vingtaine de dollars, et, si cette envolée semble s'essouffler quelque peu, les experts estiment qu'elle ne s'arrêtera pas avant longtemps et ne se stabilisera qu'à un niveau très élevé. Enfin, l'inquiétude en matière d'environnement ne cesse de croître, les transports étant clairement identifiés comme la première cause de pollution atmosphérique.

On le voit, les transports sont un sujet éminemment stratégique, surtout dans un contexte désormais soumis à une concurrence européenne de plus en plus rude et où se mêlent des considérations économiques, énergétiques ou écologiques. En outre, leur incidence en matière d'aménagement du territoire est primordiale.

Le budget qui nous est présenté aujourd'hui nous offre des perspectives mitigées. Qu'il soit en baisse de plus de 500 millions d'euros par rapport à 2005 n'est pas forcément à déplorer : le déficit de l'État est tel qu'il convient de le réduire autant que possible. Mais, eu égard à l'importance des thèmes que je viens d'énoncer, nous ne pouvons que nous interroger sur les orientations qu'a prises le Gouvernement

en la matière et qui se traduisent notamment par des choix budgétaires. Je souhaite à présent m'attarder sur chacun d'eux.

Dès que le Gouvernement a annoncé sa décision de privatiser les sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'UDF est montée au créneau pour dénoncer une stratégie à court terme et purement électoraliste. Il s'agit pourtant du sujet qui, entre tous, a besoin de perspectives à long terme. À des ressources assurées jusqu'en 2032, date de la fin des concessions, le Gouvernement a préféré des ressources moindres mais immédiates. Hélas, dès 2007, il n'en restera rien : les 11 ou 12 milliards de recettes attendues de la cession de ces participations se noieront dans l'océan du déficit. Que dire du caractère illégal de la décision de vendre des biens appartenant à l'État, et donc aux Français, sans obtenir leur consentement ni même leur demander leur avis par l'intermédiaire du Parlement ? Il y a un an à peine, le Gouvernement, soutenu par le Parlement, avait refusé de s'engager dans cette direction : il le fait aujourd'hui pour, dit-il, contribuer au désendettement de l'État et au financement d'investissements porteurs. Ce n'est là qu'un prétexte trompeur, car tout cela ne se fera finalement qu'au détriment de l'AFITF. La création de cette agence, prévue par le projet de loi de finances pour 2005, a été saluée de façon presque unanime. Enfin, les grands projets d'infrastructures allaient bénéficier d'un financement pérenne, détaché des aléas budgétaires. Moins d'un an plus tard, on choisit de supprimer une partie des ressources les plus pérennes de l'agence, alors même que ses missions sont étendues : aux grands projets définis lors du CIADT du 18 décembre 2003, on a en effet ajouté la réalisation des contrats de plan État-régions.

Lors du débat en commission, mon excellent collègue Charles de Courson a pointé du doigt le flou entourant l'affectation des sommes entre les deux grandes missions de l'AFITF. Qui recevra combien ? La question est importante. À la page 31 de son rapport, le rapporteur spécial pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes a également mis au jour, au sein du budget, une réalité assez troublante : les dépenses de personnel de l'AFITF s'élèvent à 250 000 euros pour 3,5 équivalents temps plein, auxquels il faut ajouter une indemnité de 42 000 euros pour le président du conseil d'administration, alors même que la fonction de membre du conseil d'administration reste bénévole.

Notre collègue Charles de Courson s'est également interrogé, à juste titre mais sans pour autant obtenir de réponse claire, sur un incroyable circuit budgétaire permettant à l'AFITF de reverser à l'État, sous forme de fonds de concours, des sommes qu'il lui avait précédemment attribuées, soit sous la forme d'une subvention de quelque 394 millions d'euros du programme « réseau routier national », soit sous la forme d'un versement par le compte d'affectation spécial « cession de participations financières » d'une partie de la dotation de 836 millions d'euros sur le produit de la privatisation intégrale des sociétés d'autoroutes. Cela n'est pas clair du tout. Le seul objectif de ce procédé ne serait-il pas de dissimuler la hausse des dépenses de l'État ?

Par ailleurs, je souhaite attirer l'attention sur l'importance des routes en matière d'aménagement du territoire. Il en est des territoires comme du corps humain : si les muscles sont mal irrigués, ils s'atrophient. Si de nombreux efforts sont consentis afin de permettre à ceux qui disposent déjà d'un réseau routier satisfaisant de développer un réseau ferroviaire, voire aérien, il faut également, et peut-être même en priorité, aider ceux qui n'ont toujours pas d'autoroutes.

L'exemple du bassin d'emplois de Castres-Mazamet me tient à cœur : fort de 150 000 habitants, il n'est desservi ni par une autoroute ni par une ligne de TGV, et encore moins par un aéroport d'envergure nationale ou internationale. La loi Pasqua de 1995 avait établi que, en 2015, tout point du territoire national devrait se trouver à moins de quarante-cinq minutes d'une gare TGV ou d'un accès autoroutier, ce qui, dans le cas présent, est loin d'être fait.

**M. Michel Bouvard.** Nous ne sommes pas encore en 2015 !

**M. Philippe Folliot.** Monsieur le ministre, vous nous aviez annoncé que des études seraient menées rapidement. On ne peut qu'être inquiet sur le respect des délais.

**M. Gilbert Biessy.** M. Folliot dit de grandes vérités !

**M. Michel Destot.** Si ça continue, le groupe socialiste va être obligé de l'applaudir ! (*Sourires.*)

**M. Philippe Folliot.** De même, si l'on peut se féliciter de la décision du comité interministériel d'aménagement de compétitivité des territoires du 14 octobre dernier, relative aux 6,8 millions d'euros destinés au lancement des travaux de la déviation de Puylaurens, véritable verrou psychologique du désenclavement du sud du Tarn, la poursuite normale des travaux nécessiterait 28 millions d'euros supplémentaires dès 2006 pour espérer terminer cette opération avant 2008. Monsieur le ministre, pourra-t-on avoir un schéma comparable à celui de la rocade de Castres dont les travaux se sont terminés à la date prévue ? Nous espérons d'ailleurs avoir l'honneur de votre visite pour l'inauguration qui aura lieu en mars prochain. Mais les retards s'accumulent et la situation locale devient chaque jour plus difficilement tenable. La construction d'une autoroute n'est pas suffisante, mais elle est un pas indispensable au développement. Et il faut aider les territoires qui n'en disposent pas.

Le programme 173, relatif aux « passifs financiers ferroviaires », constitue un autre point noir de cette mission. On peut s'interroger sur l'existence même d'un tel programme, dans la mesure où il existe déjà une mission « engagements financiers de l'État ». Mais nous devons en outre attirer l'attention sur une situation très problématique : la dette de Réseau ferré de France s'élève à 25 milliards d'euros et son déficit se monte annuellement à 1,6 milliard. Les dotations en capital versées par l'État sont largement insuffisantes, mais le budget prévoit une enveloppe de 800 millions d'euros destinés à financer une partie des intérêts de la dette, qui se sont montés en 2004 à 1,4 milliard d'euros. Ces montants sont considérables, mais ils n'ont pas empêché l'État de prélever 350 millions d'euros sur la cession des biens de RFF, alors qu'il semblerait plus normal que celui-ci ait seul la responsabilité de valoriser ses biens afin d'atteindre l'objectif d'amortissement de la dette en 2023.

Au demeurant, comment expliquer qu'un programme qui gère de telles sommes – 15 % des crédits de paiement de la mission pour un montant total de 1,427 milliard d'euros – ne présente pas d'objectifs de résultat et d'indicateurs de performance ?

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai !

**M. Philippe Folliot.** Et que dire de la dette de la SNCF ? La mission concerne le service annexe de l'amortissement de la dette, dont la dette s'élevait à 8,5 milliards d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2005 et qui reçoit 627,2 millions d'euros de dotation de l'État. Mais où sont mentionnés les 7 milliards d'euros d'endettement net de la SNCF ? Comment cette dette va-t-elle être résorbée ? L'entreprise annonce un bénéfice de 113 millions d'euros pour 2005, mais l'ensemble

des concours publics nationaux au secteur ferroviaire – RFF et SNCF – se sont élevés en 2004 à 10,88 milliards d'euros. On peut s'interroger sur la situation financière réelle de la SNCF, d'autant plus que celle-ci devra comptabiliser, au plus tard dans ses comptes 2006, une provision de l'ordre de 70 milliards d'euros en tant qu'assureur de son régime de retraite. Cette provision sera équilibrée à l'actif du bilan par une créance d'égal montant sur l'État. Sur ce point, quelle est la position du Gouvernement ?

On se souvient de la polémique qui, cet été, a accueilli la décision de supprimer certaines dessertes sur des lignes Corail déficitaires de l'Ouest et de transférer aux régions la prise en charge des lignes nationales déficitaires, comme pour les TER. Le ministre des transports devait rencontrer l'Association des régions de France en septembre : qu'est-il ressorti de ces entretiens ?

En matière de transport aérien, les crédits de l'ex-FIATA, le fonds d'intervention pour les aéroports et les transports aériens, ont été transférés au sein des actions « régulation du transport aérien » et « régulation des aéroports ». Certes, dans le descriptif de ces actions est bien mentionné le rôle du transport aérien en matière d'aménagement du territoire, notamment d'aménagement équilibré et de désenclavement de certains territoires. On ne peut cependant s'empêcher de se demander s'il était bien judicieux de supprimer le FIATA, qui permettait de définir des objectifs clairs en matière d'aménagement du territoire ? Avec la nouvelle organisation, il est très difficile d'identifier clairement les crédits accordés à cette mission pourtant essentielle d'aménagement du territoire.

Élu d'une ville moyenne enclavée et utilisateur très régulier de la desserte quotidienne Castres-Paris, je sais l'impact d'une telle liaison en matière d'aménagement du territoire. Si « chaque région est capitale », il faut que la solidarité territoriale mais aussi financière puisse jouer en la matière.

Le prix du pétrole est un autre problème crucial qu'on se doit d'aborder, car, dans le domaine des transports, son augmentation a des conséquences directes. Le 14 juin dernier, mon collègue Francis Hillmeyer vous a interrogé, monsieur le ministre, sur les mesures à prendre en faveur des transporteurs routiers. Il rappelait que la France est le quatrième pays le plus cher pour ce qui est de la taxation du gazole – 2,6 milliards de TIPP payés en 2004 – et proposait la création d'un gazole professionnel européen. Qu'en est-il aujourd'hui ? Arriverons-nous un jour à l'harmonisation fiscale du gazole professionnel ?

D'autre part, au lieu de soutenir les véhicules hybrides de constructeurs japonais, ne devrions-nous pas privilégier des moteurs plus classiques, également plus économes et moins polluants, mais produits par des marques françaises ? Le choix que nous faisons est-il le plus judicieux ?

Parler des carburants, c'est aborder aussi un sujet cher à l'UDF : les biocarburants. Bien qu'il soit très étroitement lié aux transports, l'enjeu environnemental n'est présent dans ce budget que de manière beaucoup trop fragmentaire alors qu'il devrait sous-tendre chaque action. En matière de biocarburants, l'UDF a toujours été extrêmement volontariste, voire avant-gardiste. Ainsi, c'est elle qui, dans le cadre de la loi d'orientation agricole, a demandé que les huiles végétales pures puissent être utilisées sans restriction par tous les particuliers ou qui, dans le cadre de la première partie de la loi de finances, a proposé que les biocarburants soient incorporés dans tous les types de carburants, et non

seulement dans ceux destinés aux voitures. Hélas, le dossier ne progresse que lentement. Il appartient au Gouvernement de préciser le cap à suivre et les moyens pour y arriver.

À ce titre, nous tenons à saluer les efforts consentis dans ce budget en faveur de l'intermodalité. Déjà lors des discussions sur le projet de loi de finances pour 2005, nous soutenions vivement cette stratégie qui favorise le report de la circulation interurbaine vers le mode ferroviaire, celui de la circulation urbaine vers les modes de transports collectifs et le développement des modes de transports de marchandises alternatifs à la route. Nous invitons l'État à continuer de soutenir le transport combiné.

**M. le président.** Il faudrait conclure, monsieur Folliot.

**M. Philippe Folliot.** Je voudrais, pour conclure, dire quelques mots sur la sécurité routière, devenue grande cause nationale de par la volonté du Président de la République.

De gros efforts ont été consentis afin de réduire le nombre de tués sur les routes. Les résultats sont au rendez-vous, justifiant les crédits alloués, même s'ils connaissent une légère inflexion : le nombre de tués sur la route a baissé de 16,6 % par rapport à septembre 2004 et de 5 % sur les neuf premiers mois de l'année par rapport à 2004. Des milliers de vies ont pu être sauvées en combinant contrôles renforcés, notamment grâce aux radars, sanctions proportionnées et éducation. De 5 530 en 2004, le nombre de tués sur la route est tombé à 5 250 en 2005.

Pour parvenir à l'objectif d'environ 4 200 morts en 2010, il faudra continuer à appliquer le principe de tolérance zéro, en poursuivant l'installation des radars automatiques tout en développant l'éducation et la formation. Comme j'ai pu le rappeler hier, en ma qualité de rapporteur de la gendarmerie, l'implication de cette arme dans cette politique est considérable et ses résultats excellents.

Pour conclure, monsieur le président, je dirai que ce budget ne nous convainc que très modérément. Une vision à long terme, que ce soit au sujet des autoroutes, de l'aménagement du territoire ou de l'environnement, manque bien trop cruellement pour que nous puissions souscrire aux propositions du Gouvernement. C'est pourquoi nous ne pourrions voter cette mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.** Oh !

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

**M. Daniel Paul.** Monsieur le ministre, les orientations de votre projet de budget des transports pour 2006 confirment 2005. Vous parlez de respect de l'environnement, du protocole de Kyoto et d'aménagement du territoire, mais sans en tirer les conséquences budgétaires.

Vous confirmez votre soutien au transport routier avec une augmentation du dégrèvement de la taxe professionnelle pour les entreprises du secteur, alors qu'aucune mesure ne vient compenser la hausse de l'énergie pour les entreprises publiques de transport qui subissent des incidences identiques.

Vous soutenez les projets de recherche sur les moteurs propres et encouragez la production d'éthanol et de diester pour des mélanges avec l'essence ou le gazole. Pourquoi pas, compte tenu de l'évolution des prix des carburants et des normes sur le CO<sub>2</sub> ? Mais est-on assuré, au-delà des études officielles, de leur rentabilité énergétique réelle ? Et

s'il faut encourager les recherches face à l'explosion des prix des carburants, préparer l'avenir ne devrait-il pas signifier donner la priorité, dans les actes et pas seulement dans les mots, aux modes alternatifs ?

Oui, la situation du transport routier est préoccupante, avec une augmentation des défaillances d'entreprises et des pertes d'emplois. Comment pourrait-il en être autrement avec la concurrence qui fait des salaires, des normes sociales et des conditions de travail, les seules variables d'ajustement ? Baisse des coûts et des cotisations sociales, révision du temps de travail, le transport routier et ses salariés méritent pourtant autre chose que cet alignement sur le moins-disant, autre chose que ce dumping social permanent !

Le transport combiné pourrait être une alternative intéressante, mais sa part dans le budget – 32 millions d'euros – est loin des 96 millions d'euros annuels que la législature précédente lui attribuait.

**M. Maxime Bono.** C'est exact !

**M. Daniel Paul.** Les « autoroutes de la mer » sont une autre alternative à travailler. Mais la frilosité des opérateurs met en péril les tentatives actuelles, et, faute d'une volonté politique, vous faites, en laissant jouer les lois du marché, le lit du transport routier dérégulé.

Diverses études sur les coûts externes des transports montrent pourtant que ceux-ci sont annuellement de 650 milliards d'euros en Europe, dont 84 % imputables à la route. Avec 5 litres de carburant et 1 tonne de marchandises, un camion franchit 100 kilomètres, un train 333 kilomètres et un convoi fluvial ou maritime 500 kilomètres.

**M. Gilbert Biessy.** Très instructif !

**M. Daniel Paul.** Et le transfert de 18 000 kilomètres de routes nationales aux départements ne va pas arranger les choses ! Ni la vente au privé de vos participations dans les sociétés d'autoroutes. Nous avons dénoncé le cadeau fait aux sociétés privées et le mauvais coup porté aux investissements des infrastructures nécessaires à notre pays ainsi que les menaces qui pèsent sur les emplois des agents des sociétés actuelles. Allez-vous laisser faire les règles du marché ; autrement dit, votre désengagement ouvrira-t-il la porte et couvrira-t-il des suppressions massives d'emplois dans ce secteur ? Si tel était le cas, au scandale économique et financier de votre décision s'ajouterait un autre scandale, social cette fois. La facture pour les conseils généraux va être salée, tant le mauvais état des routes nationales nécessitera d'investissements de mise à niveau.

En fait, vous vous désengagez et tentez de faire supporter par d'autres ce que vous devriez assumer !

Ainsi, en Île-de-France, le Gouvernement supprime des investissements inscrits au contrat de plan État-région : 20 des 47 projets prévus, portant sur le tramway ou les tangentes de rocade de banlieue à banlieue, sont rayés des listes. Certains résistent, comme en Haute-Normandie, où région et départements exigent que l'avance de fonds que l'État sollicite se fasse pour des opérations précises respectant les engagements pris.

Ce désengagement de l'État vous fait présenter comme une panacée les partenariats public-privé dans le financement des infrastructures, leur maintenance et même les contrats de plan État-régions. Vous renoncez ainsi à une maîtrise publique et planifiée des transports, seule capable d'investir en conciliant aménagement du territoire, respect de l'environnement et égalité de traitement des usagers. Il

est vrai que vous venez de supprimer le commissariat général au Plan, montrant à ceux qui en doutaient encore que nous sommes dans une économie ouverte aux initiatives privées : allez-vous bannir toute idée de planification au profit des règles du marché ?

Dans le secteur portuaire et maritime, l'inquiétude est la même : quelle position allez-vous prendre à Bruxelles sur la directive « services portuaires » ? Comme vos amis européens, vous n'admettez pas que la mobilisation internationale des salariés ait contraint le Parlement européen à rejeter une directive qui « bolkesteinisait » les métiers portuaires. Faut-il vous rappeler que le vote des Français, le 29 mai, vous mandate pour rejeter ces directives dont l'objectif est la mise en concurrence des hommes et des normes sociales ?

Au moment où les grands armements mondiaux veulent imposer leurs exigences sur les quais de nos ports, comptez-vous faire respecter notre droit social et la dignité des salariés ou avez-vous d'ores et déjà baissé pavillon à ce sujet ?

Allez-vous concrétiser les engagements fermes de votre prédécesseur auprès des marins de la SNCM de ne pas appliquer les dispositifs du RIF dans les traversées vers le Maghreb ? Alors que vous vous apprêtez à mettre ce même RIF en application au 1<sup>er</sup> janvier 2006 et que le Sénat a modifié les conditions de la concurrence concernant le remorquage, allez-vous prendre un décret semblable pour les autres services portuaires ? Quel est le devenir des GIE fiscaux ?

Axé sur la réduction de la dépense publique, votre budget fait l'impasse sur le vrai débat : les recettes. Nous sommes, quant à nous, pour développer de nouveaux financements dans un pays qui consacre seulement 3 % de son PIB aux transports, y compris par de grands emprunts pour les voies de communication structurant l'Europe.

Votre budget traduit un déclin inquiétant d'un secteur clé de l'économie et réduit l'intérêt des modes alternatifs à un simple slogan. Il consacre la poursuite de l'intégration du secteur des transports à la stratégie libérale de grands groupes internationaux qui dominent à présent la chaîne des transports. Il accepte leur logique de réduction des coûts et leur objectif de rentabilité maximale. Nous voterons contre ce projet de 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, mes chers collègues, la politique des transports concerne tout autant la qualité de vie au quotidien de nos concitoyens, pour leurs déplacements, l'efficacité des échanges pour les entreprises, que l'attractivité de notre territoire pour les investissements étrangers ou le respect de nos obligations en matière de lutte contre l'effet de serre. C'est dire le rôle central qui est la sienne et qui justifiait qu'elle figure comme une mission à part entière de l'État dans le cadre de la nouvelle maquette budgétaire issue de la loi organique sur les lois de finances.

Au-delà des 9,4 milliards de crédits inscrits dans la mission « transports », pour les six programmes du secteur des transports terrestres et maritimes, le programme « transports aériens » et la « météorologie », il convient de rappeler que figurent dorénavant à la mission « régimes sociaux et de retraite » les crédits des régimes sociaux et de retraites des transports terrestres, pour 3 milliards d'euros, et des marins, pour 684 millions d'euros.

Outre qu'il met en œuvre la LOLF, ce budget est aussi le premier de la nouvelle agence de financement des infrastructures de transports créée par la loi de finances pour 2005, pour financer les projets d'infrastructures décidés au CIADT de décembre 2003, j'y reviendrai dans quelques instants, après avoir exprimé l'avis du groupe de l'UMP sur les crédits de la mission.

Le programme « réseau routier national » disposera de 915 millions d'euros de crédits de paiement, dont 294 millions seront consacrés à l'action de développement des infrastructures, au bénéfice dorénavant du réseau routier national non concédé puisque le budget pour 2006 est aussi celui qui prend acte du transfert de 18 000 kilomètres de routes nationales vers les conseils généraux, soit plus que la part restant dans le domaine de l'État, qui est de 11 650 kilomètres.

Monsieur le ministre, le groupe de l'UMP constate que les engagements pris par l'État sur les conditions de ce transfert, aussi bien quant au dialogue avec les collectivités sur la définition du réseau que sur les mesures de compensation financière, ont été tenus. Je veux notamment dire combien j'ai été sensible à la prise en compte de l'importance des ouvrages d'art dans le calcul des dotations. Nous attendons maintenant, comme vous vous y êtes engagé, le décret mettant en œuvre le transfert qui doit intervenir d'ici à décembre 2005.

Il restera à organiser le transfert des personnels, à réorganiser les services de l'État sur le terrain. Je veux à nouveau insister sur le fait que cette réorganisation ne doit pas se traduire par une perte de compétence et de savoir-faire. Il convient notamment de rappeler la particularité de l'exploitation en zones de montagne et le désir de l'établissement d'un pôle alpin et d'un pôle pyrénéen dans les services des nouvelles directions interrégionales de l'équipement.

De même, nous aimerions connaître la suite que vous comptez donner aux travaux de M. Courtial sur le devenir des parcs de l'équipement – j'avais déjà posé cette question l'an dernier –, le transfert ne pouvant à mon sens s'effectuer au niveau des personnels sans que le sujet des parcs n'ait été réglé.

Le programme « transports terrestres et maritimes », doté de 2,6 milliards d'euros, est marqué quant à lui par un rééquilibrage intermodal de transports au bénéfice des transports alternatifs à la route que je veux saluer et par l'amélioration de la desserte des territoires.

Le développement du transport combiné se traduit par une augmentation de 32 millions d'euros des crédits. L'autoroute ferroviaire alpine recevra 7,5 millions d'euros pour la dernière année d'expérimentation de la période 2003-2006. Nous attendons, monsieur le ministre, confirmation de l'engagement du Gouvernement à poursuivre, au-delà de cette échéance, son soutien à ce service qui a fait ses preuves.

**M. Martial Saddier**, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports. Très bien !

**M. Michel Bouvard**. Le fret ferroviaire continuera d'être soutenu par l'État dans le cadre du plan fret de la SNCF. Même si les parts de marché ne progressent pas en 2005, en raison notamment de la conjoncture économique, il convient de saluer les efforts de la SNCF pour tenir les objectifs financiers dans un contexte économique difficile, notamment de concurrence accrue avec la route.

Je veux à ce stade rappeler l'importance qu'il y a, au niveau non seulement de la SNCF mais également des entreprises françaises de transports routiers, à prendre des dispositions pour obtenir une application plus précise des textes concernant l'ouverture au cabotage, qui constitue un grave facteur de désorganisation du transport routier dans notre pays et de concurrence déloyale et qui, indirectement, ont des répercussions sur le fret ferroviaire.

**M. Daniel Paul**. C'est vrai.

**M. Michel Bouvard**. L'année 2005 a été marquée également par la décentralisation du STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, et par la disparition des crédits budgétaires de l'État pour les transports urbains de province. Je ne reviendrai pas sur les mesures d'accompagnement de cette décision quant aux prêts bonifiés de la Caisse des dépôts, je constate simplement que le budget pour 2006, à hauteur de 76,5 millions d'euros, honore les engagements antérieurs sur les opérations de transports en site propre.

**M. Michel Destot**. Il ne faut pas être difficile !

**M. Michel Bouvard**. Je souligne toutefois l'importance du solde à financer d'ici à 2008 : 193,3 millions d'euros.

Ce budget enregistre enfin la poursuite de l'effort en faveur des ports, à Marseille avec le nouveau terminal conteneurs, et au Havre avec le projet d'écluse fluviale de Port 2000. Il convient aussi de saluer la poursuite de l'action en matière de sécurité routière, de même qu'en matière de sécurité maritime.

Au-delà de ces mesures positives, des problèmes de fond demeurent, monsieur le ministre, qu'il convient de prendre en compte de manière urgente, avec une approche novatrice.

C'est tout d'abord la détérioration du patrimoine routier, fluvial et ferroviaire par défaut d'entretien depuis plusieurs décennies. C'est ensuite la dette ferroviaire, qui constitue, comme l'écrit le rapporteur spécial du budget des transports terrestres, un véritable « boulet » pour les comptes de RFF et de la SNCF. C'est enfin le problème du financement des infrastructures futures.

Sur le premier point, plusieurs rapports du conseil général des Ponts et Chaussées, sur les routes, sur les transports fluviaux en 1997, et sur la SNCF plus récemment, ont souligné l'importance des besoins. Je veux donc saluer les efforts accomplis en matière d'inscriptions budgétaires pour le réseau routier national dans le cadre du budget pour 2006, ainsi que la dotation de 900 millions d'euros consacrés par RFF au renouvellement des voies et à la mise en sécurité.

Il faut néanmoins être conscient que ces travaux en matière de régénération du réseau ferroviaire ne sont pas suffisants. Le problème ne date pas d'hier. Ce sont plusieurs décennies d'insuffisance d'entretien du réseau qu'il nous faut pouvoir maintenant rattraper, et cela supposera des moyens de financement adaptés. Pourquoi ne ferions-nous pas, là aussi, appel au partenariat public-privé ?

Du côté de VNF, l'impératif d'entretien a été pris en compte, avec 1 milliard d'euros de travaux à réaliser et de premières inscriptions budgétaires.

J'en viens maintenant à la dette ferroviaire, déjà évoquée par plusieurs des orateurs qui m'ont précédé. Non seulement elle plombe les comptes de la SNCF et de RFF, mais la question du service auxiliaire de cette dette n'est toujours pas réglée et personne ne sait comment elle va être résolue, compte tenu des futures normes européennes faisant obliga-

tion à la SNCF d'avoir des comptes consolidés à partir de la fin 2007. Rien n'interdit de penser aujourd'hui que ce service annexe de la dette pourrait être porté au bilan de la SNCF, alors que celle-ci devra assumer dans le même temps la charge des retraites de l'entreprise.

**M. Philippe Folliot.** C'est juste !

**M. Michel Bouvard.** C'est une véritable bombe à retardement pour le système ferroviaire français ! Aussi souhaitons-nous, monsieur le ministre, savoir comment le Gouvernement entend aborder ce problème qui ne peut pas être différé après 2007. La majorité actuelle ne doit pas se montrer aussi irresponsable que la précédente en reportant les problèmes à plus tard. (*« Absolument ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

J'en viens maintenant au dernier sujet que je souhaite évoquer, le financement des infrastructures. Je fais partie de ceux qui s'étaient félicités de la mise en place de l'AFITF et du mode de financement retenu. Sans refaire le débat sur la privatisation des autoroutes,...

**M. Jacques Desallangre.** Il n'y en a pas eu !

**M. Michel Bouvard.** Si, ce débat a bien eu lieu, et à la demande de l'UMP, d'ailleurs.

J'évoquerai simplement trois points.

Le premier concerne les dépenses. Si les choses sont claires en matière de recettes de l'AFITF et s'il faut se féliciter des 2 milliards d'euros inscrits au projet de budget pour 2006, des éclaircissements doivent encore être apportés sur le périmètre des dépenses.

Dans le cadre de la discussion générale du projet de loi de finances, M. Copé nous a répondu s'agissant des problèmes de sécurité, qui faisaient l'objet d'un exposé des motifs dans l'article concernant le compte d'affectation spéciale des amendes de polices. Mais des précisions sont nécessaires sur le volume des contrats de plan que l'AFITF aura à traiter et sur un éventuel appel à l'agence s'agissant des travaux de régénération du réseau ferroviaire. Cela suppose, monsieur le ministre, que le Parlement, notamment les commissions compétentes, puisse être associé à l'actualisation des opérations nouvelles prévues dans le cadre du CIADT de décembre 2003.

Le groupe de l'UMP souhaite que nous puissions avoir, en matière de financement des infrastructures, des perspectives à long terme, ce qui n'a jamais été possible dans notre pays depuis trente ans. Cela suppose donc l'actualisation du rapport qui avait été commandé à MM. Gressier et Saint-Pulgent ; cela suppose aussi que nous y voyions clair sur les engagements pris par notre pays vis-à-vis de l'Union européenne dans le cadre du financement du réseau de transport européen. Je rappellerai que, parmi ces engagements, figure le projet Lyon-Turin, indispensable pour la sécurité des transports dans le massif alpin, et auquel je tiens particulièrement.

S'agissant ensuite de la privatisation des autoroutes, je voudrais souligner, comme l'a fait le rapporteur spécial pour les transports terrestres, l'importance qu'il y a à choisir des projets industriels de qualité. Une autoroute n'est pas simplement une bande de goudron au milieu d'un territoire ; ce sont aussi des services, des dessertes, de nouvelles technologies, qui doivent être pris en compte. L'État, qui maîtrise parfaitement les choses dans le cadre des cahiers des charges qu'il continuera à définir, doit donc privilégier les projets industriels de qualité.

**M. Jacques Desallangre.** C'est pour ça qu'il fallait laisser les autoroutes à l'État !

**M. Michel Bouvard.** Dans le même temps, la plus grande transparence est requise – et la majorité y veillera – concernant la valorisation des actifs autoroutiers et le taux d'actualisation qui sera retenu. Le rapporteur général du budget, qui a tout notre soutien dans cette affaire, a fait des propositions dans ce sens, et nous souhaitons, là encore, que le Parlement et la majorité soient associés aux réflexions du Gouvernement sur le sujet.

J'en termine enfin, avec le problème des amendes de police. Le groupe de l'UMP est très attaché à ce que puissent rapidement être mises en œuvre des conventions avec les autres pays européens pour que les citoyens de l'Union européenne qui circulent sur le territoire français le fassent dans les mêmes conditions de sévérité et de respect de la réglementation que les citoyens français.

**M. Martial Saddier,** *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports. Y compris dans les tunnels !*

**M. Michel Bouvard.** Nous avons tous des exemples de poursuites non engagées vis-à-vis de véhicules immatriculés à l'étranger et d'amendes non mises en recouvrement. Là encore, la majorité précédente nous a promis pendant cinq ans des mesures qui n'ont jamais été appliquées. Nous attendons du Gouvernement que nous soutenons qu'il les mette enfin en œuvre.

Sous bénéfice des explications que vous nous fournirez, monsieur le ministre, et compte tenu des qualités de ce budget qui est un budget d'étape et de réorientation, le groupe de l'UMP lui apporte son soutien. (*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 ministre, après l'excellente intervention de Maxime Bono, je concentrerai mon propos sur les transports collectifs, pour vous dire que ce projet de loi de finances ressemble malheureusement à ceux présentés précédemment par votre gouvernement, et cela alors même que nos concitoyens, conscients des problèmes de pollution, de congestion, et confrontés eux-mêmes à la hausse du coût des carburants, utilisent de plus en plus les transports publics.

Nos collectivités développent les transports collectifs pour diminuer la circulation automobile, comme nous l'impose la loi sur l'air. Les élus ont pris leurs responsabilités en adoptant des mesures courageuses concernant le stationnement, la réduction de l'espace accordé à la voiture et l'augmentation corrélative de celui dédié aux transports collectifs, aux vélos et aux piétons. Ils ont massivement investi dans les transports, qu'il s'agisse des infrastructures ou du matériel. Tous ces efforts portent aujourd'hui leurs fruits, mais ils ont un coût d'autant plus important que l'augmentation du prix de l'essence et du gaz renchérit la facture des transports collectifs routiers.

Aujourd'hui, vingt-sept agglomérations ont des projets de transports en commun en site propre en cours ou en attente de réalisation pour les sept ans à venir. Cela représente un montant global estimé de 7,3 milliards d'euros. Même en se plaçant dans votre logique, qui consiste à faire prendre en charge par les collectivités territoriales le coût de ces infrastructures, demeure la question du solde. Les collectivités hors Île-de-France attendent encore 650 millions d'euros pour des projets déjà pris en considération par

l'État et éligibles aux subventions prévues par la circulaire du 10 juillet 2001. Or, depuis le budget de 2004, vous avez supprimé les aides aux transports collectifs de province.

Certes, le Premier ministre a annoncé, lors de sa conférence de rentrée, que l'AFITF interviendrait à hauteur de 100 millions d'euros pour le financement des infrastructures de transports collectifs urbains, tandis que, lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005, le Gouvernement faisait part de sa volonté de relancer une politique de soutien ciblé en faveur des transports collectifs dans les grandes agglomérations. Belles intentions ! Mais l'attribution de 100 millions d'euros sur le budget pour 2006 de l'AFITF, en sus de l'enveloppe de 45 millions d'euros annoncée fin 2004, ne permet de couvrir que 30 % du montant attendu des subventions aux projets de TCSP – transports en commun en site propre – pris en considération par l'État.

De plus, lors de son intervention à Avenir transport, le 18 octobre 2005, Gérard Longuet, président de l'AFITF, a défini le périmètre d'intervention de l'agence en précisant que les transports collectifs urbains n'en faisaient pas partie. Alors, qui croire, que croire ?

Monsieur le ministre, je vous l'ai dit à Toulouse à l'occasion du congrès du GART, nous sommes prêts à étudier toutes les hypothèses en matière de financement des transports collectifs urbains : affectation d'une partie de la TIPP, augmentation de l'assiette de la taxe professionnelle – un amendement sera d'ailleurs présenté en ce sens lors de la séance du 16 novembre prochain – ou encore décentralisation du stationnement – un amendement avait été proposé sur le sujet par Christian Philip, mais, malheureusement, le texte sur lequel il portait a été adopté par le biais de l'article 49-3.

Il faut pourtant faire vite, car votre crédibilité et celle du Gouvernement sont largement entamées pour ce qui concerne les transports collectifs urbains. Il faut faire vite, car ce ne sont pas simplement les collectivités territoriales qui font les frais de votre politique, mais toute la filière industrielle, et avec elle l'emploi, liée à l'avenir du transport.

Nous sommes enfin très préoccupés par l'état du réseau ferré. On a fait état de l'audit réalisé par RFF et la SNCF. Les experts n'ont fait que confirmer ce que disent les élus régionaux quand ils déplorent de nombreux ralentissements de trains liés à l'état du réseau, alors même que les conseils régionaux ont lourdement investi dans de nouveaux matériels permettant de circuler à allure rapide. L'audit propose de retenir un scénario « optimal » qui, à l'horizon de vingt ans et moyennant quelque 500 millions d'euros supplémentaires chaque année, permettrait « d'aboutir à un coût moyen annuel de maintenance qui soit minimal à long terme tout en garantissant un réseau de qualité ».

Or, l'augmentation des crédits allouée à la maintenance du réseau dans le projet de loi de finances pour 2006 n'est que de 70 millions d'euros : on est donc loin du compte ! Cela n'empêche pas les régions d'avoir à payer par ailleurs des péages très élevés pour faire circuler les TER sur le réseau ferré.

En dernier lieu, il paraît difficilement concevable que n'apparaissent pas dans ce projet de loi de finances les crédits permettant de compenser les coûts considérables de mise aux normes des réseaux de transports collectifs – qu'ils soient urbains, départementaux ou régionaux –, coûts induits par l'application de la loi pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées. C'est pourtant l'un des grands

chantiers du Président de la République et un devoir de solidarité nationale. Alors que les responsables des collectivités locales sont prêts à en assumer leur part, comment expliquer qu'ils en supportent seuls la charge ?

Monsieur le ministre, les enjeux de la politique des transports sont considérables. Une politique ambitieuse de promotion des transports publics est indispensable pour lutter contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique, pour réduire notre dépendance énergétique, diminuer le bruit et l'insécurité routière, alléger enfin le poids que font peser les dépenses de transport sur le budget des ménages. Il n'est donc pas acceptable que l'État n'y consacre pas les moyens suffisants et se défasse, comme il le fait, sur les collectivités territoriales.

Toutes ces raisons expliquent, monsieur le ministre, que nous ne puissions pas voter votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Desallangre.

**M. Jacques Desallangre.** Monsieur le Ministre, votre budget est désastreux pour le rail. Mais est-il encore nécessaire de le démontrer ? Il a toutefois une qualité : il est euro-compatible. Il est cohérent en effet avec les orientations libérales de la Commission européenne, cohérent avec la politique bruxelloise qui, tout en clamant, comme vous, son attachement au rail, organise en fait son démantèlement par la libéralisation et l'asphyxie financière.

Votre budget est en baisse de plus d'un milliard d'euros, c'est-à-dire 10 %, directement ponctionnés sur le programme « transports terrestres et maritimes » qui chute de 27 %. Comment osez-vous alors affirmer : « Les transports sont un enjeu fort pour la prospérité et le développement de l'économie », ou encore : « Les moyens du programme "transports terrestres et maritimes" doivent contribuer à l'amélioration de la desserte des territoires [...], favoriser le rééquilibrage des modes de transport » ?

Une chose est sûre, c'est l'usage que vous faites du double langage, car la vérité, c'est plutôt que, chaque année, 90 % du trafic supplémentaire sont captés par la route.

La prise en charge par l'État de la dette ferroviaire est également en régression de 50 millions d'euros, alors que les besoins estimés par un audit indépendant sont de 3 milliards.

Votre projet politique est limpide : moins de subventions, moins d'emplois. Vous supprimez près de 1 000 postes en un an, ce qui est pour le moins surprenant quand vous affirmez que l'emploi est une priorité et qu'il faut limiter les licenciements dans les grandes entreprises. Sans doute ce principe n'est-il pas valable pour vous.

Votre credo, c'est moins d'État, moins de service public, à moins que les régions compensent votre désengagement si elles en ont les moyens, c'est-à-dire si elles sont suffisamment riches pour cela. Les régions pauvres, déjà touchées par la désertification, devraient-elles se contenter d'infrastructures de moindre qualité et de dessertes en régression ?

Vos engagements en matière d'infrastructures de transports collectifs et ferroviaires sont en régression de 8 %, alors même que, selon vous, cette action « s'inscrit dans la priorité gouvernementale de développement d'un réseau de transport performant ». Plus une action semble officiellement prioritaire, moins vous lui consacrez de moyens. Vous comprendrez donc, au passage, mes craintes, d'ailleurs confirmées par vos propres chiffres, lorsque vous affirmez que l'emploi est la priorité du Gouvernement.

La technique que vous utilisez pour asphyxier financièrement la SNCF est exposée dans votre budget, auquel il faut évidemment joindre votre politique globale en matière de transport ferré, qui est la transposition du dogme européen de libéralisation dont le dernier avatar est le troisième paquet ferroviaire.

La technique budgétaire, d'abord. Vous diminuez de 60 millions d'euros la contribution aux charges d'infrastructure allouée à RFF, qui, pour sa part, récupère ce manque sur les péages que la SNCF lui verse au titre de l'utilisation des infrastructures. Je souligne d'ailleurs que la SNCF, quant à elle, n'a pas augmenté le prix qu'elle facture pour la gestion du réseau ; au contraire, il a même diminué depuis 2004.

Les péages facturés à la SNCF représentent 2 275 millions d'euros, en hausse de 92 millions. Notons au passage la bonne opération réalisée par l'État qui se désengage de 60 millions, mais, en plus, récupère le montant de la TVA sur ce que la SNCF paie à RFF, c'est-à-dire 19,60 % de 92 millions. Ce sont en fait 60 millions plus 18 millions que l'État ponctionne dans les caisses de la SNCF.

L'État siphonne les caisses de la SNCF alors que la santé financière de celle-ci est précaire. Par ses subventions, il ne couvre même pas les intérêts de la dette – 8,5 milliards d'euros –, dont il s'est pourtant déchargé sur la SNCF, alors même que les besoins de financement nouveau sont criants en matière d'infrastructure et de matériel roulant. L'ultralibéral M. Mariton lui-même vous a demandé des efforts en ce domaine il y a quelques instants. Mais s'il peut être satisfait à bon compte, ce n'est pas notre cas.

L'audit mené par l'école polytechnique de Lausanne est accablant pour votre gouvernement et la politique libérale que vous prônez. Vous contraignez RFF et la SNCF à se désengager des lignes à plus faible trafic – 10 000 kilomètres – pour qu'ils concentrent leurs efforts sur les lignes à grande vitesse. Vos vues à court terme favorisent les politiques d'entretien minimum des voies. La régénération est une solution moins coûteuse sur le moyen terme, mais qui demande des investissements significatifs – 3 milliards par an –, lesquels restent cependant inférieurs à ceux réalisés pour la route.

Les conclusions de ce rapport sont inquiétantes : « La France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que ne le font la Grande-Bretagne, » – c'est un comble ! – « l'Italie, l'Espagne [...]. L'état moyen de l'infrastructure [...] se dégrade. »

Quelles sont vos solutions, monsieur le ministre ? Allez-vous continuer de suivre les dogmes de la Commission européenne ? Sans doute ! Et cela même si elle vous enjoint de libéraliser totalement le rail avec pour conséquence à court terme un recentrage sur les seules activités rentables et, par exemple, le développement de la sous-traitance menaçant la survie d'établissements comme les EIMM.

Voilà, rapidement brossé, un tableau critique qui s'ajoute aux observations, également critiques, de mes collègues du groupe des député-e-s communistes et républicains et qui justifie à l'évidence que nous votions contre votre projet de budget, « projet d'étape » a dit l'un de nos collègues membre de la majorité, projet de renoncement selon nous. (*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. Christian Philip.

**M. Christian Philip.** Monsieur le ministre, je limiterai mon intervention à un aspect de votre budget qui me tient particulièrement à cœur et qui a déjà été évoqué à cette tribune : les déplacements urbains. C'est, en effet, une question

essentielle, car elle touche au quotidien d'une très grande majorité de nos concitoyens, à notre qualité de vie en ville, à la nécessité de lutter contre des nuisances contraires à nos engagements et à notre volonté en matière de développement durable.

Améliorer la situation nécessite un programme lourd d'investissements au cours des prochaines années, investissements au profit non seulement des transports collectifs, mais aussi de modes dits « doux » et de nouveaux équipements autoroutiers – périphériques ou contournements.

Je me réjouis de l'inscription à l'AFITF, grâce à votre initiative, monsieur le ministre, de 100 millions d'euros pour les transports collectifs urbains et de votre volonté de tenir les engagements pris par l'État avant la suppression de la ligne budgétaire il y a deux ans. Mais cela ne doit être qu'un point de départ. Comment concevoir un vrai programme d'investissements pour nos villes, à l'image de celui dessiné en décembre 2003 pour l'interurbain ? Telle est aujourd'hui la question.

J'ai conscience des contraintes budgétaires. Je sais que je ne peux pas demander à votre ministère d'assumer ces investissements, mais je sais aussi que l'on ne peut s'en tenir à la situation actuelle. Depuis plusieurs mois, et nous pouvons nous en réjouir, la fréquentation de nos réseaux urbains de transports collectifs augmente fortement, au point que la saturation devient souvent une réalité. Il faut donc s'attaquer à ce défi pour que, lors des prochaines élections municipales, ceux qui brigueront des responsabilités, en particulier dans nos grandes agglomérations, puissent prendre des engagements crédibles vis-à-vis de la population. Cela n'a pas été le cas dans le passé, je me permets de le rappeler à mes collègues Bonot et Destot : les subventions pour les transports collectifs n'ont été que de 80 millions d'euros dans le meilleur des cas, alors que 100 millions sont affectés à ce titre à l'agence cette année.

L'État ne pourra donc à lui seul résoudre le problème. Des prêts à longue durée et à taux bas, c'est bien, mais cela ne peut pas non plus être suffisant. Il faut trouver une ressource pérenne et importante pour financer un programme d'intervention pour les infrastructures de mobilité urbaine. Comme l'a dit Gérard Longuet, cela ne peut pas être dans la mission de l'AFITF, parce que l'on ne peut tout lui confier et que la mobilité urbaine a sa spécificité.

Agir, cela doit être aussi donner la possibilité à nos collectivités de disposer des moyens d'une stratégie volontariste. J'ai fait une proposition sur la dépenalisation des amendes de stationnement payant sur voirie – je ne suis d'ailleurs pas le premier à y avoir pensé. Cela n'est certainement pas la solution miracle, mais cette réforme permettrait à la collectivité d'être complètement responsable de la politique du stationnement, levier d'une politique des déplacements urbains. Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de suivre cette question. Je sais que nous continuerons, ensemble, à chercher à répondre aux objections des uns et des autres, que je comprends, pour permettre une mise en œuvre rapide de cette réforme.

Il faut aussi permettre à nos agglomérations d'expérimenter demain de nouvelles formes de financement des déplacements urbains. Il s'agit non pas de prôner le péage urbain – encore qu'il faille s'interroger sur son développement dans de nombreuses villes européennes –, mais au contraire d'expérimenter des systèmes se substituant à ce péage et permettant d'éviter d'avoir demain recours à lui. Je pense à une carte mobilité multimodale qui pourrait peut-

tre s'intégrer au projet de chèque transport dont a parlé le Premier ministre avec raison et dont je souhaite que la mise en œuvre soit confiée à votre ministère.

Je ne suis pas ici le porte-parole du lobby des déplacements urbains ou du lobby anti-voitures, car je sais que la voiture restera le premier mode de déplacement. Cela dit, nos concitoyens sont ouverts à un report modal – là je suis d'accord avec M. Destot – si l'alternative à la voiture qu'on leur offre est suffisamment attractive, d'autant que nous n'avons pas vraiment le choix : ce report modal est indispensable au développement de nos agglomérations et à la qualité de vie en ville.

Monsieur le ministre, j'espère que nous donnerons priorité à l'action sur cet aspect des dossiers dont vous avez la responsabilité. L'opposition a émis des critiques, mais je rappellerai qu'elle n'a rien fait de fondamental. La loi SRU n'a rien apporté. On a parlé de dépénalisation du stationnement, d'expérimentation sur les formes de financement des déplacements urbains. Pour être honnête, je dirai même que le ministre des transports de l'époque, M. Gayssot, était ouvert à ces solutions, mais les arbitrages qui ont été rendus par la majorité d'alors se sont traduits par le rejet de toutes les propositions innovantes imaginées à l'époque par ceux qui avaient la responsabilité des transports urbains dans nos agglomérations. Je suis persuadé que, face à cette difficile question, notre majorité peut trouver les moyens d'une vraie évolution, car il y a urgence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

**M. Gilbert Biessy.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne suis certes pas parmi les plus anciens de l'Assemblée nationale – cela ne fait qu'une bonne douzaine d'années que j'y siége –, mais j'ai quand même vu passer un certain nombre de gouvernements...

**M. Francis Delattre.** Et de ministres !

**M. Gilbert Biessy.** ... et je n'ai jamais vu un décalage aussi évident, aussi flagrant, entre le discours du ministre et la réalité sur le terrain.

Vous nous annoncez, monsieur le ministre, quatre priorités gouvernementales : les grands projets d'infrastructures, la sécurité dans les transports, le développement durable et la réorganisation du ministère pour améliorer la qualité des prestations.

S'agissant de la réorganisation des services de l'État, il n'est qu'à écouter votre collègue de l'intérieur – très loquace en ce moment – pour comprendre que vous allez procéder à une opération de suppression massive des postes de la fonction publique et concéder davantage de services au privé. *Quid* de la qualité des prestations ? Le terrain jugera.

Je passe aussi rapidement sur le développement durable. Quand on voit quel partage vous faites entre le rail et la route, la ligne Lyon-Turin n'est que l'arbre qui cache la forêt de vos désengagements. Quant à l'intermodalité, elle n'existe que dans vos discours. Le plan fret est en panne et les trains Corail sont sur la sellette.

Le volet répressif de la sécurité des transports à certes permis d'enregistrer des améliorations en termes d'accidents de la route, mais le volet prévention et aménagement risque fort d'être laissé à la charge des collectivités territoriales pour ce qui coûte le plus cher, c'est-à-dire les aménagements.

J'en viens au point qui semble le plus criant : celui concernant les infrastructures de transport et la manière dont vous traitez les collectivités territoriales. Je prendrai deux

exemples issus de ma région grenobloise : les transports collectifs en site propre – le tramway – et le contournement routier de l'agglomération grenobloise.

S'agissant du tramway, l'agglomération grenobloise, qui a mis en place, au début des années 80, la première ligne mondiale de tramway accessible aux handicapés, a reçu des aides de l'État pouvant monter jusqu'à 50 % des travaux d'infrastructure et 50 % des études de recherche et de développement. Telle était la réalité dans les années 80. Pour la ligne B, le niveau de participation de l'État est passé en dessous de 20 % – 18 % exactement – et pour la ligne C en cours de construction, on est en dessous des 5 %.

D'aucuns diront que nous avons eu de la chance puisque, peu de temps après, le gouvernement de M. Raffarin supprimait purement et simplement l'aide aux transports en commun en site propre des réseaux de province. Je me rappelle bien ce débat : le ministre des transports et de l'équipement était alors M. de Robien et le secrétaire d'État, M. Bussereau. Ce fut un coup terrible, un recul sans précédent dans l'histoire des transports publics urbains.

Or cela n'a pas empêché le Premier ministre, M. de Villepin, d'affirmer il y a quelques semaines, sur RMC Info, que face à l'augmentation du prix des produits pétroliers et à ses conséquences sur les citoyens « il faut absolument encourager le développement des transports collectifs urbains, en particulier dans les grandes agglomérations ». De qui se moque-t-il ? Pour moi, de tels propos sont inacceptables !

Nous apprenons aussi – discours nouveau ! – la montée en charge de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France, l'AFITF, qui va désormais pouvoir intervenir dans bien des domaines, dont les transports en commun en site propre. Devons-nous en conclure que les nouveaux projets auront plus de chance que les précédents ? C'est peu probable, car les recettes de cette agence sont amputées des dividendes des sociétés d'autoroutes que vous privatisez.

Vous annoncez 100 millions d'euros pour les transports urbains, mais vous n'inscrivez même pas le tiers de ce montant en crédits de paiement !

**M. Maxime Bono.** Très juste !

**M. Gilbert Biessy.** Le deuxième exemple que je veux évoquer est le contournement routier de l'agglomération grenobloise.

Il nous faut terminer ce qu'on pourrait appeler une « voie express périphérique ». À l'est, au sud et à l'ouest, la tâche est accomplie. Reste à réaliser le bouclage par le nord, ce qui nécessite le percement d'un tunnel. À l'automne 2004, votre prédécesseur a expliqué aux élus de l'agglomération que ce bouclage restait un problème local. À l'évidence, ni M. de Robien ni vous, monsieur le ministre, n'êtes nés des Alpes : la liaison entre deux vallées dont l'une mène à Chambéry et l'autre à Lyon est tout sauf un problème local !

**M. Michel Bouvard.** En effet !

**M. Gilbert Biessy.** Sur votre lancée, vous proposez de « décroiser les financements », ce qu'on pourrait traduire par « couper la poire en deux », en nous laissant payer la rocade nord quand vous financez l'élargissement à l'ouest. Mais le projet sur lequel vous engagez l'État représente 150 millions d'euros, tandis que celui que vous nous laissez nous coûtera 550 millions ! Si vraiment l'on coupait la poire en deux, chacun financerait à hauteur de 350 millions d'euros : nous sommes prêts à discuter sur cette base.

**M. Jean-Marie Geveaux.** Voilà longtemps que l'on n'avait pas vu de tels signes d'ouverture de votre part !

**M. Michel Bouvard.** Négociez une soule ! (*Sourires.*)

**M. Gilbert Biessy.** La participation de l'État au financement des contournements d'agglomération est pourtant de longue tradition. Or nous voyons celui-ci, une fois de plus, se décharger sur les collectivités territoriales, comme il le fait avec les conseils régionaux dans le domaine ferroviaire et avec les départements pour les routes nationales.

Ayez au moins le courage de mettre votre discours en cohérence avec vos actes, monsieur le ministre ! Vos priorités ne sont pas celles que vous avez indiquées. Elles consistent à vendre le patrimoine national par privatisations successives, à supprimer des milliers d'emplois de service public, à vous décharger le plus possible sur les collectivités territoriales, le tout pour financer notamment les réductions d'impôts accordées à vos amis. Que va-t-il rester de l'État au bout du compte ? Nul ne le sait. Tout se passe comme si vous n'entendiez pas le message des urnes.

Votre budget n'est pas juste et sa présentation n'est pas sincère. Votre orientation est aux antipodes de ce dont notre pays a besoin et de ce qu'il vous a demandé lors des consultations récentes. Non seulement nous ne voterons pas ce texte, mais nous ferons tout pour nous opposer à cette politique porteuse de grands dangers pour notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des députés-e-s communistes et républicains et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

**M. Jean-Michel Bertrand.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur le programme 207, consacré à la sécurité routière, et sur la façon dont on pourrait optimiser l'utilisation des financements qui y sont affectés. Permettez-moi tout d'abord de vous remercier et de vous féliciter, monsieur le ministre, pour l'importance et la constance de la prise en compte de cette priorité dans le budget de votre ministère.

En matière de sécurité routière, l'efficacité repose sur des actions combinées dans trois directions.

D'abord vers les véhicules. Ce point ne sera évoqué ici que pour inciter le Gouvernement et les compagnies d'assurance à promouvoir une voiture citoyenne à puissance limitée auprès des nouveaux conducteurs. Déjà la Mutuelle des motards a su s'engager dans cette voie pour les primo-accédants.

Ensuite vers le comportement des conducteurs, qui relève avant tout de l'éducation. C'est le rôle essentiel des familles – sachant que tout jeune reproduit, dans ce domaine comme dans d'autres, le modèle de conduite de ses parents –, mais aussi de l'école et des écoles de conduite. Dans cet esprit, la création d'un rendez-vous post-permis serait l'amorce d'une formation tout au long de la vie.

Enfin vers les infrastructures : il faut passer de la route qui tue à la route qui pardonne. Toutefois, n'oublions pas que l'amélioration des infrastructures risque aussi d'inciter les conducteurs les moins civiques et les moins responsables à rouler plus vite, donc à augmenter leur risque d'accident. En effet, la corrélation entre vitesse et accident est absolue : un abaissement de la vitesse moyenne de dix kilomètres heure induit une réduction de 30 % des accidents. C'est exactement ce qui vient de se passer depuis juin 2003, avec l'instauration des « contrôles sanctions automatisés » – CSA.

Le budget de l'État est tellement contraint que la tentation sera forte d'utiliser toutes les ressources complémentaires pour assurer ou accélérer des financements spécifiques. Les produits des CSA n'échapperont pas à cette convoitise. Cela reviendrait à assoier des financements de long terme sur des recettes que toute la nation souhaite non pérennes, puisque toute amélioration des comportements des conducteurs se traduira par une baisse de recettes des CSA.

La refonte complète du fichier national du permis de conduire – avec l'automatisme de la procédure d'alerte des pertes de points, qui permet à tout conducteur de prendre ses responsabilités –, pour laquelle 9 millions d'euros sont inscrits, relève bien, elle, de cette bonne logique de financement d'opérations ponctuelles.

En revanche, l'aide au financement du permis de conduire grâce à la prise en charge par l'État des intérêts est une dépense pérenne qui risque, à terme, d'être victime d'arbitrages en faveur d'autres investissements. C'est pourquoi j'en appelle à la création d'un livret d'épargne spécifique affecté au financement du permis de conduire. Une telle mesure viendrait utilement compléter le dispositif d'aide au financement par le prêt avec remboursement d'un euro par jour. Associer apprentissage anticipé de la conduite et livret d'épargne constituerait un vrai projet éducatif au sein des familles, au moment précis où l'adolescent a besoin de renforcer ses liens avec ses parents : on conforterait ainsi une logique de projets et non de conflit. Au bout de quelques années de montée en puissance du livret, les sommes affectées au prêt à un euro par jour seraient transférables sur d'autres opérations.

L'abondement à hauteur de 100 millions d'euros de budget de l'Agence pour le financement des infrastructures de France se fait à partir des recettes du CSA alors qu'il devrait, lui, relever de l'engagement durable, ne pouvant aller qu'en augmentant, tant les élus voudront accélérer les investissements dans les grandes infrastructures, notamment ferroviaires.

En matière d'infrastructures routières, enfin, le financement d'une dépense non pérenne et évolutive pourrait trouver ici toute sa place. En effet, avec la loi de décentralisation, ce ne sont pas seulement 18 000 kilomètres de routes que l'État va transférer aux départements : ce sont, dans le même temps, tous les « points noirs » les plus accidentogènes qui n'auront pas été résorbés. Pourquoi ne pas engager, comme l'a fait par exemple la Suède, un plan pluriannuel d'élimination de ces points noirs ? Départements et automobilistes n'y verraient que des avantages. Les recettes des CSA pourraient opportunément contribuer à financer ce plan. Ainsi, l'amendement de M. Mariton pourrait bien s'enrichir de deux nouveaux programmes : le financement de l'AFITF et ce plan d'élimination des points noirs sur routes transférées.

Contribuer à financer l'éducation à la route des nouveaux conducteurs par le permis de conduire, c'est bien ; contribuer à financer les réseaux ferroviaires par l'intermédiaire de l'AFITF et offrir une alternative à la route, c'est bien ; mais contribuer à l'amélioration du réseau routier national transféré permettrait aussi une meilleure acceptation sociale des CSA. Que les mauvais comportements financent les bonnes pratiques éducatives ou d'investissement est assez moral. Néanmoins, il faut aussi que nos concitoyens puissent croire que l'amélioration de leur comportement au volant aura un impact financier bénéfique, et pour cela il faut que cette recette non pérenne ne finance que des actions non pérennes, faute de quoi certains continueront à affirmer que les radars sont des machines à faire des sous et non des outils essentiels à l'évolution des comportements.

Je sais que vous orientez vos actions dans ce sens, monsieur le ministre. Nous vous soutiendrons dans cet effort. (*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, mes chers collègues, après deux années de stagnation, le secteur aérien a connu depuis 2004 une forte reprise et l'aéroport de Roissy a enregistré cet été le trafic le plus élevé de son histoire.

Cette évolution confirme l'hypothèse d'une croissance de 5 % par ans que nous étions quelques-uns à formuler il y a quelques années. Cela revient, pour les riverains de Roissy à passer de 530 000 atterrissages et décollages en 2004 à plus de 900 000 en 2015 si nous ne faisons rien. C'est passer d'un avion par minute en heure de pointe à un avion toutes les trente secondes et c'est pratiquement doubler les émissions sonores, les rejets chimiques et l'ensemble des nuisances qui provoquent le mal-vivre de plus d'un million d'habitants.

En Île-de-France, et tout particulièrement dans le Val-d'Oise, des centaines de milliers de personnes survolées à basse altitude sont exposées au bruit des avions. Or, comme le souligne l'OMS, le bruit est un agent stressant pour l'organisme qui, au-delà de la simple gêne, a de multiples impacts sanitaires : effets sur la santé mentale, effets cardiovasculaires, effets sociaux et comportementaux. Cela explique l'opposition des populations concernées et de leurs élus au nouveau plan d'exposition au bruit. Elles exigent des garanties préalables sur l'arrêt complet des vols de nuit – cinq heures de sommeil, est-ce trop demander ? – et sur l'aide à l'insonorisation des logements : à l'heure actuelle, seuls 2 000 à 3 000 logements par an sont insonorisés, alors que 150 000 sont inscrits sur liste d'attente !

Chaque nuit, cent soixante-deux avions décollent ou atterrissent à Roissy en survolant les populations à basse altitude. La situation, qui était déjà difficile à supporter dans les années 1990, est devenue aujourd'hui intenable. En dépit de tout ce que l'on nous raconte, l'activité nocturne a effectivement augmenté de 39 % entre 1997 et 2003, pour atteindre des sommets qu'aucun autre aéroport international en Europe ne connaît.

Les mesures proposées en juillet 2002 par le ministre des transports pour améliorer la situation se sont révélées être un simple rideau de fumée – sinon de kérosène. Certes, le trafic a légèrement diminué entre minuit et cinq heures – ce ne sont en réalité que trois vols qui ont été supprimés chaque nuit –, mais comment cela pourrait-il être perceptible pour la population ? D'autant que, dans le même temps, les tranches horaires de vingt-deux heures à minuit et de cinq à six heures ont connu une importante augmentation d'activité.

Certaines solutions techniques, telles que le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale, l'approche en pente continue et l'amélioration des procédures antibruit au décollage, sont régulièrement avancées. Mais force est de constater qu'elles tardent à être mises en œuvre.

Le trafic nocturne concerne essentiellement le fret marchandise et courrier. L'aéroport de Vatry – que connaît bien M. de Courson –, installé en pleine zone agricole à 120 kilomètres de Paris, dispose de toutes les infrastructures nécessaires à ces activités. Les couloirs aériens desservant cette plate-forme survolent des territoires très faiblement peuplés. Nous souhaiterions obtenir un engagement du

Gouvernement d'y transférer le transport de marchandises et d'instaurer un véritable couvre-feu à Roissy, comme c'est le cas à Orly. Rien ne justifie que les populations de Roissy soient plus maltraitées que celles d'Orly.

À vous qui venez de prendre vos fonctions, monsieur le ministre, je souhaite rappeler deux engagements fondamentaux de l'État, qui ne sont aujourd'hui pas tenus et que votre prédécesseur a feint d'ignorer alors qu'ils figurent au *Journal officiel*.

Le premier concerne le doublement des pistes de Roissy. Lorsque celui-ci a été engagé, des enquêtes ont eu lieu dans toutes les communes concernées. Les registres d'enquête indiquaient alors que ce doublement des pistes, destiné à améliorer la fluidité du trafic et la capacité d'accueil des avions, serait assorti d'un verrou limitant les mouvements d'avions à 550 000 par an et le nombre de passagers à 55 millions. C'est ce qui a incité beaucoup d'élus réalistes à soutenir le projet, alors que les populations y étaient très opposées, et qui a permis aux enquêtes publiques de se dérouler moins mal qu'on aurait pu le penser. Aujourd'hui, ces plafonds sont atteints et l'on nous explique que cela n'est pas grave, que les engagements de l'État ne sont pas vraiment formalisés – malgré les dossiers d'enquête publique et l'engagement public d'un ministre ici même –, en tout cas qu'ils ne sont plus d'actualité et que l'on va tranquillement porter la capacité d'accueil de Roissy à 900 000 mouvements. Or les techniciens qui habitent nos villes pensent que cela se fera dans des conditions où la sécurité ne pourra pas être garantie. Comme d'habitude, on va attendre que survienne un gros pépin pour sortir précipitamment un plan d'urgence et mettre en place la troisième plate-forme indispensable. Les élus directement concernés sont nombreux à regretter l'abandon de ce troisième aéroport sans concertation ni motif sérieux.

Sachant que dix à quinze ans sont nécessaires à une telle réalisation, allez-vous relancer une prospection et une étude de faisabilité sérieuse sur le grand site de la région parisienne ? Lors du CIADT de décembre 2003, on nous avait dit que Vatry, Châteauroux-Déols ou une autre plate-forme pourraient se substituer au projet de troisième aéroport. Trois ans plus tard, aucune des décisions du CIADT de 2003 n'a reçu un début de concrétisation, alors que Roissy a déjà largement atteint les limites prévues.

Je souhaite également vous interroger sur l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris, qui n'est pas un organisme très ouvert au dialogue. Employer le mot de « partenaire » pour qualifier les collectivités locales, y est considéré pratiquement comme un gros mot. Je souhaiterais savoir comment la répartition du capital est envisagée, en particulier si la participation de la région Île-de-France est prévue. Ce serait là un moyen astucieux de faire entendre la voix de citoyens, qui ont leur mot à dire sur les projets d'Aéroports de Paris, qui les concernent directement.

Enfin, le principal opérateur de transport de marchandises, FedEx, fonctionne nous dit-on avec des avions parfaitement conformes à la réglementation en vigueur. Pourtant, les avions de fret sont ceux qui émettent le plus de nuisances sonores, car ils sont anciens. Pouvez-vous confirmer que ceux de FedEx et de l'Aéropostale sont en conformité avec la réglementation ? De l'avis des populations qui subissent leurs déplacements toutes les nuits, ce n'est pas le cas.

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mariani.

**M. Thierry Mariani.** Monsieur le ministre, en préambule à mon intervention, je souhaite vous remercier très sincèrement pour l'une de vos premières décisions. En effet, par

exception au principe général du transfert des itinéraires parallèles aux autoroutes, vous avez souhaité, dans la vallée du Rhône, conserver sous la responsabilité directe de l'État un deuxième itinéraire dans la partie où le trafic est le plus important. Ainsi, la section de la route nationale 7 située entre Bollène et le sud de l'agglomération d'Orange permettant de rejoindre l'autoroute A 7 au-delà de la bifurcation entre les autoroutes A 7 et A 9 sera maintenue dans le réseau de l'État pour des raisons liées la cohérence de son exploitation. Croyez bien que cette décision satisfait l'ensemble des élus du département de Vaucluse, car vous avez pris en compte la spécificité de la circulation dans la vallée du Rhône.

C'est justement de ces difficultés que je souhaite vous entretenir, relayant les attentes des associations quant à l'évolution du trafic autoroutier. Les problèmes de transport dans cette zone ne datent malheureusement pas d'hier et la fédération « Mieux vivre en vallée du Rhône en Vaucluse », qui réunit près de quinze associations, alerte régulièrement les élus sur l'évolution des infrastructures. Bien entendu, elle s'oppose au projet d'une nouvelle autoroute à deux fois deux voies sur la section de l'autoroute A 7 comprise entre Valence et Orange. Je partage son point de vue et considère comme totalement inacceptable cette éventualité. L'objectif d'une plus grande fluidité du trafic sur cet axe doit passer par la rationalisation de l'existant et par le développement prioritaire des modes alternatifs à la route, en prenant en compte les attentes des riverains de réduction des nuisances. Ce projet de deux fois deux voies réservées aux poids lourds, non seulement aggraverait celles-ci, mais augmenterait considérablement les risques d'accidents, déjà nombreux pour le fret classique et le transport des matières dangereuses.

Les populations riveraines de l'autoroute A 7 attendent déjà des réponses à leurs attentes en matières environnementale et de circulation routière. Sans vouloir être alarmiste, je rappelle que depuis 2003 et la fuite d'un nuage toxique ayant nécessité le confinement de la population, plusieurs accidents ayant entraîné la fermeture momentanée de l'autoroute ont été recensés. Aussi, vaudrait-il mieux rechercher des solutions d'exploitation permettant d'optimiser les infrastructures existantes et nécessitant des aménagements très limités. La fédération « Mieux vivre en vallée du Rhône en Vaucluse » a récemment tenu une réunion publique au cours de laquelle elle a proposé de limiter la vitesse à 110 kilomètres heure entre Bollène et Orange. Une telle mesure améliorerait la sécurité, et gratuitement !

Par ailleurs, la création d'un échangeur à la sortie nord d'Orange me paraîtrait pertinente à plus d'un titre. Outre qu'un tel échangeur permettrait de dévier la circulation de l'autoroute vers le réseau secondaire en cas d'accident, il permettrait de décongestionner le centre-ville d'Orange en ouvrant un accès vers la partie nord du haut Vaucluse. Voilà qui justifierait un effort conséquent de l'État en matière d'aménagement du territoire. Cet échangeur nord existe aujourd'hui pour un quart. Il est constitué d'une entrée permettant d'aller vers le Sud en direction de Marseille. À plusieurs reprises, j'ai demandé au ministère la création d'un autre quart d'échangeur, qui ne nécessiterait aucun ouvrage d'art, puisqu'il suffirait d'ouvrir sur ce même échangeur une sortie pour les véhicules venant du Sud en direction du Nord. Un tel investissement me semble d'un coût très limité pour une utilité maximale. Un nouveau quart d'échangeur, ce n'est pas trop demander ! (*Sourires.*)

Le développement prioritaire des modes de transport alternatifs est attendu depuis trop longtemps dans la vallée du Rhône, qui est considérée comme l'un des grands corridors de transports internationaux. Il devient urgent de mener une politique de transports équilibrée entre la route et les autres modes et répondant, dans les meilleures conditions économiques et environnementales, aux besoins des personnes et des marchandises. Malheureusement, l'abandon du projet Rhin-Rhône en dit long sur l'avancement de la réflexion.

Enfin, les attentes des riverains en matière de réduction des nuisances doivent être traitées en priorité par votre ministère que j'ai alerté à maintes reprises par des questions écrites sur les nuisances sonores, l'insécurité et la dévalorisation des propriétés. L'an dernier, l'association « Aménager sans nuire » de Piolenc a commandé, avec le soutien de la municipalité, une étude de qualité de l'air entre Piolenc et Mornas. L'objectif de cette étude, réalisée par un organisme agréé, était d'évaluer l'impact de l'autoroute A 7 et de la RN 7 sur la qualité de l'air des secteurs habités proches, en particulier au niveau des noyaux villageois. Les mesures portaient sur des paramètres physico-chimiques et météorologiques. Les résultats sont, hélas !, édifiants : la limite annuelle pour le dioxyde d'azote est dépassée sur l'ensemble du tracé ; tous les traceurs de la pollution automobile sont présents. Les riverains s'inquiètent aujourd'hui légitimement pour leur santé.

Quelles sont, monsieur le ministre, les mesures concrètes que vous entendez prendre afin de réduire les nuisances ? Quel est le type d'actions programmées et selon quel calendrier ?

Enfin, pour clore mon intervention, permettez-moi de vous interroger sur l'opportunité d'une nouvelle gare TGV dans le haut Vaucluse ou en Drôme provençale, entre Bollène et Montélimar à proximité de la RN 7 et des échangeurs autoroutiers de Montélimar-Sud ou de Bollène.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Thierry Mariani.** Vous m'excuserez, monsieur le ministre, mais je ne pourrai pas attendre vos réponses : je dois prendre un train très tôt, car, depuis la mise en service commerciale du TGV Méditerranée en juin 2001, ceux qui habitent entre Valence et Avignon mettent plus de temps pour se rendre dans l'arrière-pays.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Prenez le *Briançonnais* ! (*Sourires.*)

**M. Thierry Mariani.** Les usagers du haut Vaucluse sont en effet dans l'obligation de se rendre soit en gare d'Avignon-Courtine, soit en gare de Valence pour prendre ce train et sont donc contraints d'effectuer un trajet sur route de plus d'une heure.

La construction d'une nouvelle gare présenterait un double avantage. D'une part, elle favoriserait l'attractivité économique et touristique de la région en permettant l'implantation de nouvelles entreprises. D'autre part, elle garantirait le maintien d'un service public de proximité aux usagers qui avaient coutume de prendre le TGV en gare d'Orange ou de Montélimar. Les collectivités locales concernées sont tout à fait prêtes à s'engager financièrement dans ce projet.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Très beau projet !

**M. Thierry Mariani.** Les attentes des usagers, des acteurs économiques et des élus sont légitimes. La construction d'une nouvelle gare est techniquement possible puisque la SNCF dispose des terrains nécessaires. Mais est-elle envisageable pour vous, que ce soit sur la commune de Lapalud,

sur celle d'Allan – solution qui semble la plus appropriée –, ou sur toute autre commune entre Montélimar et Orange ? Cette gare assurerait, dans le haut Vaucluse et en Drôme provençale, un service public ferroviaire de qualité.

Monsieur le ministre, je vous renouvelle mes remerciements pour votre décision s'agissant de la RN 7. Mais, vous le savez, on n'a pas plus tôt remercié qu'on en redemande. (*Sourires.*) Si nous pouvions avoir, dans cette région que vous connaissez bien, un quart – nous ne sommes guère exigeants ! – d'échangeur supplémentaire et,...

**M. Hervé Mariton**, *rapporteur spécial*. Une gare ! (*Sourires.*)

**M. Thierry Mariani**. ... comme le dit M. Mariton, avec qui nous avons la même région en commun, une gare entre Valence et Avignon, l'ensemble de la population bénéficierait de meilleure façon des services publics. Je vous rappelle, monsieur le ministre, que cela m'aurait permis de rester pour écouter vos réponses sans risquer de rater le dernier train ! (*Sourires.*)

**M. le président**. La parole est à M. Jean-Pierre Decool.

**M. Jean-Pierre Decool**. Cette intervention dans le cadre du budget des transports pour 2006 me donne l'occasion, monsieur le ministre, de vous interpeller plus précisément sur la politique gouvernementale en matière de transport routier et sur le financement des infrastructures de transport.

Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre dernier a fixé une liste de 62 projets routiers à accélérer ou à lancer. Parmi ceux-ci, j'attire votre attention sur la rénovation de l'autoroute A 25.

Ainsi que vous l'avez vous-même écrit dans le dernier courrier que vous m'avez adressé sur ce dossier, le Premier ministre a décidé, dans le cadre de sa politique de croissance sociale, d'encourager l'investissement pour préparer l'avenir. La modernisation des infrastructures de transport et la réalisation de projets routiers et ferroviaires participent pleinement de cette politique en faveur de l'emploi.

La rénovation de l'A 25 contribue à la réalisation de cet objectif. Sa situation géographique est intéressante puisqu'elle relie Lille et sa métropole à Dunkerque, dessert le tunnel sous la Manche, le port de Dunkerque, le littoral et la Belgique, et traverse la Flandre intérieure. Pour éviter le désenclavement de ce territoire rural, améliorer son attractivité économique et assurer son développement touristique, un axe autoroutier facile d'accès et sûr pour les usagers est indispensable.

L'A 25 dessert aussi des zones industrielles et économiques telles que celles de Steenvoorde, de Wormhout et de Bergues. La densité du trafic sur cet axe – 50 000 véhicules par jour, dont 10 000 poids lourds – est un autre argument qui plaide en faveur de sa rénovation, d'autant que l'état de la chaussée est encore désastreux par endroits.

Qu'en est-il aujourd'hui du financement de la rénovation et de l'élargissement de l'autoroute ? Les travaux ont été évalués à 50 millions d'euros. L'État y participant à hauteur de 5 à 6 millions par an, les travaux ne seront achevés que dans dix ans si d'autres pistes de financement ne sont pas trouvées. Je sais qu'une étude a été faite sur ce dossier.

Je voudrais également avoir des précisions concernant l'agence de financement des infrastructures de transport en France, qui a été dotée de nouvelles ressources provenant du produit de certaines taxes et surtout de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Au total, elle doit

recevoir une subvention de l'État de 394 millions d'euros en 2006. Comment sera gérée cette somme ? Quels sont les projets prioritaires ? Qui a le pouvoir de décision ?

Je souhaite voir se développer un partenariat public-privé pour le financement des infrastructures de transport, et notamment de l'A 25. Cette autoroute étant gratuite depuis plus de trente ans, il n'est pas envisageable de prévoir un péage, et donc une concession. Les usagers qui l'utilisent quotidiennement comme une route nationale ne comprendraient pas un tel changement. Les villages avoisinants non plus, qui verraient une augmentation du trafic.

Par ailleurs, l'autoroute A 16, qui est perpendiculaire à l'A 25, est également gratuite entre l'entrée du tunnel sous la Manche et la Belgique. Personne ne comprendrait que l'A 25 soit traitée différemment.

Je vous remercie d'avance, monsieur le ministre, pour les réponses que vous apporterez sur ce dossier. Je précise, par ailleurs, que j'approuverai ce projet de budget.

**M. le président**. La parole est à M. Denis Merville, dernier orateur inscrit.

**M. Denis Merville**. Avec 17 milliards d'euros programmés pour l'année 2006, et dans le contexte que nous connaissons, le budget que vous présentez aujourd'hui, monsieur le ministre, va dans le bon sens. Comme vous l'avez indiqué, votre objectif est double : investir pour moderniser la France d'aujourd'hui et lancer les chantiers majeurs de la France de demain. C'est bien car si des progrès ont été accomplis, les besoins demeurent importants. Je vous félicite donc de l'action que vous entreprenez, dans un contexte budgétaire difficile.

Je salue également votre détermination, après celle de votre prédécesseur, en matière de sécurité routière, ainsi que les actions de prévention et de formation lancées en faveur des jeunes. En effet, comme chacun le sait, le coût d'une préparation au permis de conduire peut avoisiner les 1 000 euros, ce qui constitue une réelle barrière pour certains jeunes et peut les dissuader de suivre la formation, avec les conséquences que cela entraîne pour leur recherche d'emploi.

La mise en place du dispositif du permis à un euro par jour pour les jeunes de seize à vingt-cinq ans, en partenariat avec des organismes prêteurs et les écoles de conduite, me réjouit donc. J'y ajouterai les résultats obtenus en matière de sécurité routière, avec plus de 6 000 vies épargnées et 100 000 blessés évités. Ce sont autant de détresses et de douleurs en moins.

J'axerai mon propos plus particulièrement sur la Seine-Maritime, et notamment sur la région havraise.

À plusieurs reprises, moi-même ainsi que nombre de mes collègues vous avons alerté sur les difficultés économiques rencontrées par les entreprises françaises de transport routier de marchandises, qui représentent 400 000 emplois sur l'ensemble du territoire et sont nombreuses dans mon département.

Je connais votre mobilisation pour soutenir et promouvoir ce secteur économique. Plusieurs initiatives du Gouvernement illustrent sa détermination à défendre et restaurer la compétitivité de ces entreprises confrontées à de réelles difficultés économiques.

Comme vous le savez, les transporteurs routiers peuvent difficilement augmenter leurs tarifs pour tenir compte de la hausse du gazole. Or cela peut mettre en danger la survie de certaines entreprises. Vous avez indiqué que vous présente-

riez au Parlement, dès l'automne, des dispositions donnant aux professionnels du transport routier les moyens légaux de répercuter automatiquement les hausses du carburant dans leurs factures : le carburant devrait être mentionné expressément dans les éléments de juste rémunération du transporteur et les charges de carburant effectivement supportées figurer dans les contrats et sur les factures.

Je souhaiterais que vous nous donniez des informations complémentaires sur les mesures que vous envisagez de mettre en place.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. Denis Merville.** L'accélération du processus d'harmonisation des taux de taxation du gazole professionnel est à l'étude, en concertation avec le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer où en est ce processus ?

Par ailleurs, j'appelle une nouvelle fois votre attention sur les dessertes routières et ferroviaires de Port 2000 dans notre région.

Ce grand projet national est en train de devenir réalité, puisque la fin de ces gigantesques travaux est prévue début 2006.

Cependant, et depuis l'origine, la question des dessertes routières et ferroviaires nous préoccupe tout particulièrement. En effet, le trafic poids lourds généré par Port 2000 sera important et il exigera – en plus, bien sûr, de l'utilisation de la voie fluviale – des infrastructures routières et ferroviaires adaptées.

La desserte ferroviaire englobe deux opérations distinctes : la desserte des terminaux proprement dits, d'une part, et la modernisation de la liaison Motteville-Montérolier-Buchy, d'autre part. Ce sont des opérations importantes.

Votre prédécesseur m'avait indiqué que la mise en service de la première phase – ce que l'on appelle le faisceau alluvionnaire – était prévue pour 2007. Les travaux de raccordement de La Brèque sont, quant à eux, légèrement décalés puisqu'ils ne devraient commencer qu'en 2006 et s'achever en 2009. J'exprime une nouvelle fois ma préoccupation du risque de nuisances sonores que ce viaduc de La Brèque peut entraîner pour les populations environnantes, notamment celles de Harfleur, Gonfreville-l'Orcher et Saint-Laurent-de-Brévedent. Je souhaiterais donc que des moyens suffisants soient dégagés par Réseau ferré de France, l'État et les collectivités locales pour les atténuer.

Votre prédécesseur avait reçu les élus locaux de la région et accepté la mise en place d'un comité de suivi. J'aimerais savoir où il en est car, pour ma part, je n'ai encore été invité à aucune réunion.

Il conviendrait également d'avoir un véritable schéma ferroviaire de l'estuaire et d'étudier un troisième franchissement de la Seine à moyen terme.

En matière routière, le financement de l'échangeur entre l'A 29 et la route de l'estuaire a été mis en place en 2004. Les travaux avancent.

Quant à l'avant-projet sommaire de l'échangeur A 29-A 131, il a été approuvé le 19 janvier dernier. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est terminée le 25 février dernier et les travaux devraient commencer cette année, avec un financement de l'État inscrit au programme 2005, hors gel budgétaire. Où en est-on ?

J'insiste pour que, à l'occasion de l'aménagement de l'échangeur A 29-A 131, la véloroute envisagée par le conseil général ne soit pas remise en cause.

La construction de l'échangeur a suscité aussi des craintes dans la commune de Sandouville quant à l'avenir de la station de lagunage. Une solution d'échange de terrains est envisagée. Pouvez-vous m'indiquer où en est cette procédure ?

Enfin, le financement par l'État des études sur l'échangeur de Tancarville entre l'A 131 et la RD 982 n'a pas pu être inscrit dans le contrat de plan, ni lors de son examen ni lors de la révision. Il faudra malheureusement attendre le prochain. J'insiste pour que l'on prête toute l'attention nécessaire à cette opération, car des accidents graves, impliquant parfois des poids lourds chargés de matières dangereuses, y ont eu lieu.

Si nous pouvions au moins dégager, monsieur le ministre, des crédits d'études, nous en serions satisfaits.

Je souhaiterais aussi appeler votre attention sur l'intérêt d'orienter davantage de poids lourds vers l'autoroute A 29. La SAPN a pris, à ma demande, certaines dispositions tendant à alléger les tarifs pour les utilisateurs du télépéage. Mais il faut aller beaucoup plus loin et développer une politique d'abonnement avec les transporteurs routiers de la région pour que, dans les prochaines années, le trafic routier emprunte cette autoroute au lieu des routes départementales.

Enfin, nombre d'élus éprouvent des inquiétudes face aux contraintes liées à la décentralisation. En effet, selon certaines estimations, le projet de transfert de 280 kilomètres de routes nationales au département de Seine-Maritime constituerait une charge financière prévisionnelle supplémentaire de près de 15 millions d'euros par an sur une période de douze à quinze années. Je vous serais reconnaissant de me préciser l'engagement de l'État pour compenser cette charge.

Monsieur le ministre, je vous remercie des réponses que vous pourrez me donner sur ces différents points. Je considère que, globalement votre projet de budget va dans le bon sens et le voterai bien volontiers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

**M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, l'examen du projet de loi de finances me donne l'occasion de m'exprimer pour la seconde fois en quelques semaines sur les contributions de l'État dans le domaine des transports.

Le 11 octobre dernier, en effet, vous aviez débattu du financement des infrastructures de transports dans notre pays, à l'occasion notamment de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Nous sommes aujourd'hui dans un autre contexte puisque l'entrée en vigueur de la LOLF en 2006 nous donne l'occasion d'examiner les crédits de ce qu'il est désormais convenu d'appeler la mission transports.

Je vais donc vous donner cet après-midi ma vision de l'utilisation de ces crédits, tout en répondant aux différentes interrogations émises par les rapporteurs et les différents orateurs qui se sont exprimés.

La principale caractéristique des crédits de la « mission transports » est qu'ils témoignent d'un effort public significatif, dans un contexte budgétaire très tendu.

Ces moyens nouveaux, dans l'esprit de la loi organique sur les lois de finances, sont au service d'objectifs ambitieux, que vous partagez avec le Gouvernement. De quoi s'agit-il ? En premier lieu, de lancer de grands projets d'infrastructures, et donc d'orienter l'avenir de la France ; en deuxième lieu, de répondre aux attentes quotidiennes des Français – je souhaite en particulier améliorer la sécurité dans les transports – ; en troisième lieu, d'être, dans le concret, cohérent avec les objectifs de développement durable ; et, enfin, d'utiliser au mieux les compétences du ministère dont j'ai la charge, en poursuivant la réforme engagée, comme l'ont évoqué un certain nombre d'orateurs.

Il s'agit, tout d'abord, de lancer de grands projets d'infrastructures pour construire la France de demain

J'ai, avec le Premier ministre, des ambitions qui se concrétiseront dès 2006. Pour les mettre en œuvre, nous avons choisi de nous appuyer sur un outil – l'AFITF –, et de nous donner des moyens et des objectifs, pour obtenir rapidement des résultats.

Quelles seront, en effet, les ressources de l'AFITF ?

Certes, elle n'aura plus les dividendes des sociétés d'auto-route, mais elle garde les redevances domaniales et, surtout, gagne la taxe sur l'aménagement du territoire et une partie du produit des amendes radar. Ce dernier point rejoint le modèle suédois cité par M. Bertrand.

Au total, elle dispose donc de 770 millions d'euros de recettes pérennes, donc reproductibles année après année. C'est la perspective de long terme souhaitée par M. Bouvard.

Le Gouvernement a, en plus, décidé de doter le capital de l'AFITF de 4 milliards d'euros sur le produit des privatisations. Encore au-delà, le projet de budget qui vous est soumis prévoit une subvention budgétaire de 394 millions d'euros.

Pour 2006, ce sera donc deux milliards, là où il y avait 1,1 milliard en 2005. Ce sont les deux chiffres qu'il faut avoir en mémoire.

**M. Michel Bouvard.** En 2006 cela va mieux, mais après ?

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Je voulais souligner aussi l'appréciation positive exprimée tout à l'heure par M. Mariton. Ce progrès n'est possible, monsieur Folliot, monsieur Bono, que parce que les marges de manœuvre dégagées grâce à la privatisation des sociétés concessionnaires nous le permettent.

**M. Michel Destot.** C'est un fusil à un coup !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Que cela soit bien dit et bien compris, puisque c'est la réalité !

Nous pourrions ainsi atteindre nos objectifs. Quels sont-ils ?

Réaliser d'abord les contrats de plan État-régions. Nous sommes tous d'accord pour le souhaiter et constater qu'avant la mise en place de ce nouveau dispositif, ce n'était pas la perspective la plus probable – on peut dire les choses de cette manière-là. Ces contrats sont en effet un ensemble de projets essentiels pour l'aménagement du territoire. J'ai prévu que l'AFITF consacre au moins deux milliards à

l'accélération de ces contrats à compter de 2006. Il faut, en effet, que les engagements pris par l'État dans ces contrats soient tenus.

L'AFITF financera naturellement aussi les grands projets du CIADT. La liste en reste inchangée. Mais, dans ce domaine également, nous accélérerons les choses. Par exemple, trois lignes TGV seront en chantier en même temps : Est, Rhin-Rhône et Perpignan-Figueras. Ce n'était jamais arrivé par le passé.

L'AFITF financera aussi des projets de transports collectifs urbains. Le Gouvernement a, en effet, décidé, comme MM. Bouvard et Philip l'ont fait remarquer, de relancer une politique de soutien ciblé en faveur du développement des transports collectifs dans les grandes agglomérations régionales.

Le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires a – M. Destot l'a également rappelé – décidé voici quelques jours que 100 millions d'euros supplémentaires seraient affectés à ces projets au sein du budget de l'AFITF, en complément des 45 millions d'euros déjà réservés pour ces projets. Je vous remercie, monsieur Philip, de l'avoir rappelé. Vous nous avez également rafraîchi la mémoire en citant les chiffres des années précédentes. Il s'agissait de chiffres très inférieurs aux 145 millions d'euros mobilisés. La meilleure année, on atteignait 80 millions.

Monsieur Destot, cette enveloppe de 145 millions d'euros sera mobilisée en 2006-2007 pour soutenir les projets prioritaires, dont les principaux sont la deuxième phase de Réseau de transports de Bordeaux, l'extension des lignes de tramway à Lyon et à Marseille, ainsi que de nouvelles lignes de tramway à Montpellier et à Strasbourg. Cette énumération n'est pas exhaustive. Je désire simplement citer les projets les plus importants pour la vie quotidienne de nos citoyens. Ils justifient l'effort ciblé qui a été entrepris.

L'AFITF innovera également. Elle aura recours aux partenariats public-privé. Il s'agit de donner la possibilité d'un effet multiplicateur aux sommes que j'ai indiquées voici un instant.

**M. Jean-Marie Geveaux.** Très bien !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Les grandes infrastructures de transport sont un secteur privilégié pour le développement de ces contrats de partenariat et de délégation public-privé. Je vous remercie, monsieur Saddier, de votre soutien sur cette politique nouvelle.

D'ores et déjà, huit grands projets ont été identifiés comme pouvant être réalisés sous forme de contrats de partenariat. Je voudrais les citer brièvement.

Dans le domaine fluvial, nous pourrions ainsi renouveler des barrages à gestion manuelle, en les automatisant.

Dans le domaine ferroviaire, il s'agira de la partie « équipement » de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, du déploiement du système GSM-R de liaison radio sol-train et du contournement de Nîmes et de Montpellier.

Dans le domaine routier, nous travaillons sur le traitement du tronçon commun autoroutier A 4 – A 86 dans l'Est parisien – que j'ai appelé, à plusieurs reprises, lors d'interventions publiques le « plus grand bouchon d'Europe » –, de la rocade L 2 à Marseille entre les autoroutes A 7 et A 50, de la liaison Est-Ouest à Avignon entre les autoroutes A 9 et A 7, de la RN 88 entre Albi et l'autoroute A 75.

D'autres projets devront parallèlement être accélérés en vue d'une délégation de service public. Il s'agit notamment de la LGV Sud-Europe-Atlantique, de la liaison ferroviaire dédiée vers l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à Nantes et de huit autres projets autoroutiers.

C'est un programme majeur qui est ainsi lancé et que seul le recours conjoint au secteur privé permet de financer dans des conditions compatibles avec la situation de nos finances publiques. J'ajoute qu'il n'est pas possible d'envisager une telle accélération de la réalisation d'infrastructures en ne concevant les choses qu'en termes de dotation annuelle budgétaire. Il nous faut faire en sorte que l'ingénierie financière soit au service d'une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transports.

Vous avez également mentionné, monsieur Besselat, les autoroutes de la mer. Leur encouragement est une des orientations majeures de notre politique de report modal. Vous avez bien voulu mentionner en particulier le projet d'autoroute Atlantique. Je l'ai évoqué, à plusieurs reprises, avec ma collègue espagnole, car nous devons aussi convaincre nos partenaires européens, la France n'étant pas seule dans ce type de projet. Ne croyez pas, mesdames, messieurs, que cela soit si facile. L'état d'esprit de nos partenaires espagnols et hollandais a évolué de manière positive, mais il s'agit d'un combat quotidien. Il nous faut maintenant passer à la phase opérationnelle, c'est-à-dire l'appel à projet, pour obtenir que des opérateurs s'engagent effectivement sur ces liaisons – dans un premier temps, sur l'Atlantique – afin que nous puissions entrer dans le concret.

Je voudrais revenir sur un certain nombre de questions précises qui m'ont été posées à propos de différents modes de transports.

M. Mariani a dû quitter cet hémicycle pour prendre son train, puisque la gare d'Allan n'est pas encore réalisée. (*Sourires.*) M. Mariton se chargera, je pense, de lui transmettre ma réponse. Il s'agit, chacun l'a compris, de la desserte du grand Montélimar. Une étude est en cours, financée par la SNCF, le conseil régional et les collectivités territoriales intéressées. Cette étude est extrêmement importante. Je suis convaincu que les enjeux de l'aménagement du territoire méritent que l'on regarde de très près ce projet et en fonction des résultats des études réalisées, on trouvera une bonne solution pour améliorer la desserte de cette région, dont l'importance est évidente, aussi bien en termes de population qu'en termes de potentiel économique.

M. Philippe Folliot a évoqué la liaison Toulouse-Castres-Mazamet. Je mesure l'importance de cet aménagement routier pour le développement économique des différents bassins d'emploi. C'est la raison pour laquelle 6,8 millions d'euros d'autorisations de programme, dont 2,7 à la charge de l'État, seront mis à la disposition de la DDE du Tarn dans les prochains jours, pour commencer les travaux de la déviation de Puylaurens sur la RN 126. La signature, le 18 mai 2005, de la convention financière d'accélération des études de l'ensemble de la liaison entre l'État, la région et le département du Tarn permet d'envisager la mise à enquête publique du projet global à la fin de l'année 2006.

M. Decool a évoqué la liaison Lille-Dunkerque sur l'A 25. Des travaux de réhabilitation ont été engagés en 2004 et 2005, afin de traiter les secteurs les plus endommagés. Les contraintes budgétaires ont effectivement conduit l'État à examiner la faisabilité d'une concession ou d'un contrat de partenariat. Une étude en ce sens a été réalisée. J'ai demandé au préfet d'organiser dans les meilleurs délais une

réunion de présentation des conclusions de cette étude et de concertation avec les collectivités territoriales, avant de prendre une décision définitive sur le projet.

M. Mariani a également évoqué la question du diffuseur au nord d'Orange. L'A 7 supporte un trafic très dense et est souvent saturée. La société concessionnaire ASF va recevoir pour cela une commande d'étude. Au vu de celle-ci, nous pourrions poursuivre les discussions avec le concessionnaire.

M. Mariani s'est inquiété également des perspectives de la nouvelle autoroute à deux fois deux voies en parallèle de l'autoroute A 7. Un débat public sera ouvert en 2006 par la Commission nationale du débat public. Nous aurons alors l'occasion, dans ce cadre-là, de réfléchir à la question très difficile de l'aménagement du Sillon rhodanien en matière de transports. Elle implique beaucoup de sujets différents et mérite un débat public qui soit le plus complet possible.

Monsieur Merville, des possibilités d'abonnements pour l'autoroute A 29 existent déjà. Les discussions se poursuivent avec la société des autoroutes Paris-Normandie – nous aurons l'occasion d'y revenir.

Vous m'avez également interrogé sur les dessertes routières de Port 2000. C'est, pour moi, un sujet extrêmement important car, dans la stratégie de développement des grands ports comme celui du Havre, cette desserte est fondamentale. Plus de 9 millions d'euros ont été programmés pour réaliser ces deux aménagements, financés à part égale par l'État et le département de Seine-Maritime. Près de 6 millions d'euros sont déjà en place, et nous poursuivrons les travaux prévus dans ce cadre-là.

Quels résultats dans le domaine des transports attendons-nous de la démarche volontariste que j'évoquais il y a un instant et qui mobilise des moyens plus importants ?

M. Mariton a indiqué tout à l'heure qu'il s'agissait d'abord de résultats sur l'emploi. Dans le secteur du BTP, cette politique donnera un véritable coup de fouet à l'emploi.

Mais j'attends aussi un impact sur l'économie tout entière, car la capacité des transports et les infrastructures qui y sont liées constituent des éléments de la dynamique économique de notre pays. Si nous voulons que la France ait la capacité d'avoir un taux de croissance structurellement plus élevé que celui qu'elle connaît depuis un certain nombre d'années, nous devons prendre conscience – et j'ai fait partager ma conviction au Premier ministre – de l'importance que revêt l'amélioration de nos infrastructures de transports.

La deuxième priorité de ce projet du budget est de répondre aux exigences des Français en termes de sécurité des transports. C'est un objectif général que je me donne. Il est très concret et passe par la mise en place de moyens et d'objectifs.

Il s'agit de bien entretenir les routes, et je souhaite réaménager les équipements routiers, en particulier les tunnels, pour les rendre plus sûrs. Nous allons donc dans le sens, monsieur Saddier, que vous souhaitez. Nous allons passer à la phase « travaux » en ce qui concerne la sécurité des tunnels routiers franciliens.

Nous allons renforcer la sécurité routière. Nous vous proposons, pour cela, un dispositif spécifique d'affectation des amendes-radar, qui représenteraient 140 millions d'euros, au travers d'un compte d'affectation, ce qui est conforme au souhait de M. Mariton. Grâce à ces financements, nous pourrions continuer à mettre en place des radars

– 500 radars supplémentaires en 2006 – et à les entretenir. Nous financerons ainsi, monsieur Bertrand, le permis à un euro.

Ce ne sont pas 100 millions d'euros, mais seulement 9 millions d'euros qui sont prévus, pour compenser les incidences du dispositif de contrôle-sanction automatisé sur le fonctionnement du système du permis à points au sein du ministère de l'intérieur. Cette somme inclut notamment la nécessaire modernisation du fichier national des permis de conduire.

La mise en place du permis à un euro par jour est effective depuis un mois. Des conventions avec les établissements bancaires ont été signées pour la prise en charge des intérêts par l'État des prêts consentis aux jeunes candidats au permis de conduire. À ce jour, plus de 1 000 établissements d'enseignement de la conduite se sont engagés dans le dispositif. Il est trop tôt pour établir un premier bilan, mais les choses semblent maintenant bien parties.

S'agissant du contrôle aérien, je voudrais rappeler que le budget annexe de l'aviation civile est en hausse de 10,6 %. Cela permettra en particulier de procéder à 300 recrutements sur des postes de sécurité et de renforcer les contrôles sur les compagnies aériennes comme sur les avions. À cet égard, j'ai été quelque peu surpris d'entendre Mme Saugues regretter le caractère selon elle insuffisant de la progression des crédits.

Ce sont 73 millions d'euros qui seront consacrés à la modernisation des cinq centres de contrôle aérien en route et 53 millions d'euros aux équipements de navigation aérienne des aéroports.

Nous allons financer aussi les études amont des systèmes de sécurité qui seront ceux de demain, c'est-à-dire les systèmes d'avionique embarqués et de freinage électrique. La sécurité aérienne exige aussi d'anticiper.

Les effectifs affectés au Bureau enquêtes accidents, le BEA, reflètent l'importance que nous attachons à son rôle. Après une augmentation de 10 % l'année dernière, je rappelle que les effectifs du bureau augmenteront à nouveau de 10 % cette année, dépassant ainsi largement la moyenne de l'évolution des effectifs de l'administration de l'aviation civile. C'est un point important que plusieurs d'entre vous ont évoqué lors de mon audition devant la commission. Il est en effet important que les effectifs du Bureau permettent que les enquêtes en cours aboutissent rapidement afin que nous disposions des résultats de leur travail.

Monsieur de Courson, vous avez cité les hausses des prélèvements obligatoires pesant sur les compagnies aériennes. Rappelons les chiffres. L'évolution des charges aéronautiques acquittées par les compagnies aériennes fréquentant notre espace aérien au cours des dernières années a en effet dépassé 8 % par an entre 1996 et 2004 : les mesures prises pour la sûreté des vols après les attentats de 2001 ont sans doute joué un rôle important dans cette évolution.

Sur la période 2004-2006, leur évolution a pu être contenue puisque le rythme attendu de croissance de ces charges aéronautiques est de l'ordre de 4 % par an, contre 8 % précédemment. Nous sommes donc dans une certaine décélération.

Quant à la taxe de solidarité sur les billets d'avion, sa mise en œuvre a été confiée à la direction de la législation fiscale du ministère des finances. Elle sera prochainement soumise au Parlement. La nouvelle taxe serait perçue au profit du fonds de solidarité pour le développement, et les nouvelles dispositions seraient applicables à compter de 2006. Il serait souhaitable que la France soit rejointe dans cette démarche

par de nombreux autres pays européens afin que la concurrence à l'intérieur du marché unique n'en soit pas affectée. S'agissant des modalités plus précises de la taxe, vous l'avez compris, des réflexions et des discussions interministérielles sont en cours, mais nous aurons l'occasion d'en reparler ensemble dans les jours et les semaines qui viennent.

S'agissant du développement des compagnies aériennes à bas coût, je voudrais dire que des lignes reliant de grandes métropoles ont été ouvertes à leur initiative sur l'ensemble du territoire : d'ores et déjà, 22 % du trafic entre la France et les autres pays européens sont assurés par ces transporteurs. Aucune compagnie française, c'est vrai, n'est pour l'instant parvenue à s'implanter sur ce marché porteur. Cela nous interpelle les uns et les autres et fait l'objet de réflexions et d'échanges entre les responsables des compagnies françaises dans le but de savoir s'il pourra en être autrement à l'avenir.

Un mot sur Météo France. S'agissant encore de la sécurité, je crois nécessaire de renforcer la fiabilité des prévisions de Météo France. Nous avons touché du doigt l'importance d'une telle démarche à l'occasion de la gestion d'événements météorologiques graves sur notre territoire. Les crédits qui sont prévus au titre de 2006 devraient nous permettre d'améliorer la finesse de détection et la précision des anticipations de Météo France.

Promouvoir le ferroviaire entre également dans une démarche de sécurité. Je rappelle que 2,1 milliards d'euros seront consacrés à l'entretien, à la sécurité et à la régénération du réseau ferré en 2006.

Comme vous le savez, j'ai demandé à RFF et à la SNCF de me proposer un plan d'action de modernisation du réseau à la suite de l'audit qui m'a été remis et que vous avez les uns et les autres cité tout à l'heure.

En effet, l'audit du réseau ferré national a montré l'état préoccupant à terme de notre réseau ferroviaire. Je souhaite évidemment enrayer la dégradation annoncée. Nous devons naturellement opter pour le seul qui mérite d'être soutenu, le scénario le plus vertueux. Les outils à notre disposition devront être mobilisés à cette fin : nouvelle politique de maintenance, changement de nos méthodes d'intervention, recherche d'une plus grande productivité, modernisation des équipements de gestion et de sécurité, augmentation des moyens consacrés à la prévention et à la régénération. N'oublions que l'audit fait le constat que la part entretien est très supérieure en France par rapport à ce qu'elle représente dans les autres pays européens. Par voie de conséquence, la part régénération est plus faible. C'est la raison pour laquelle je me suis tourné vers les présidents de RFF et de la SNCF pour leur demander comment il serait possible de modifier les choses en sachant qu'il y aura certainement des efforts à faire en matière de crédits consacrés à la régénération du réseau. L'amendement que M. Mariton a déposé en vue d'augmenter de 70 millions d'euros les crédits de régénération poursuit le même objectif.

Vous avez déjà examiné l'article 48 de ce projet de loi de finances. J'y reviens rapidement.

La création d'une société immobilière permettra d'accélérer la mise en valeur de terrains de RFF aujourd'hui inutiles au transport ferroviaire. Nous avons deux objectifs prioritaires : d'une part, rendre disponible du foncier pour réaliser des logements sociaux dans les centres urbains. Le problème étant crucial dans les grandes agglomérations, en particulier en région parisienne, il est normal que RFF apporte sa contribution. D'autre part, la seconde priorité est de donner à RFF des capacités de financement pour engager son programme de remise à niveau du réseau.

**M. Philippe Folliot.** Très bien !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** S'agissant des personnels actuellement chargés de la gestion des biens immobiliers concernés au sein de RFF, je ne verrais que des avantages à ce qu'ils puissent poursuivre leur travail pour le compte de la nouvelle agence, selon des modalités à définir.

Je souhaite naturellement aussi maintenir le réseau à la disposition des usagers. Je mentionnerai à cet égard l'exemple des trains Corail. J'avais exprimé au mois d'août dernier l'intérêt porté par l'État aux liaisons Corail interrégionales tout en précisant que des adaptations pouvaient et devaient être envisagées.

Dès le départ, j'ai posé deux principes clairs : pas de transfert de liaison interrégionale aux régions. Je ne suis en effet pas favorable à la décentralisation de ce type de liaisons en direction des conseils régionaux : il n'y a donc pas d'ambiguïté !

**M. Pierre Hellier.** En effet !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Or cela n'a pas été la position de tous les élus qui se sont exprimés l'été dernier !

J'ai demandé au président de la SNCF de faire des propositions aux régions notamment sur les trois lignes Caen-Tour, Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse et Nantes-Lyon.

Mon objectif est de mettre en œuvre le meilleur service en améliorant – c'est indispensable – l'articulation entre les TGV, les trains Corail et les TER. Si l'on ne fait rien, les trains Corail se font progressivement grignoter par les deux bouts, les TGV, d'une part, et les TER, d'autre part. Il faut donc faire ce travail en commun, et il est nécessaire que la SNCF discute avec les présidents de région et avec leurs services de cette nécessaire articulation. C'est du reste ce qui se passe, et je m'en réjouis. Il n'était pas nécessaire de faire tout ce tapage...

**M. Maxime Bono.** Si !

**Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis.** C'était l'expression de la démocratie !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** ... pour arriver à ce qui doit être naturel entre collectivités publiques : travailler ensemble au service des usagers. Cela me paraît être la seule exigence. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mon objectif est donc de mettre en œuvre le meilleur service en direction des usagers.

S'agissant des liaisons aériennes d'aménagement du territoire, question abordée par Mme Saugues et M. Folliot, je voudrais répondre aux inquiétudes qu'ils ont exprimées sur l'absence d'autorisation d'engagement pour 2006. Celle-ci résulte du fait que normalement aucune convention triennale n'arrivera à échéance en 2006 – M. de Courson l'a également souligné – et elle ne doit donc nullement être interprétée comme un désengagement de l'État. Je souhaite vous rassurer : il n'y a pas de volonté du Gouvernement de réduire la participation financière de l'État dans cette politique. Quant à savoir si la participation de l'État serait possible en 2006 pour une liaison dont la convention viendrait à être résiliée, je peux vous répondre aujourd'hui de manière certaine : la marge de manœuvre de l'État

dépendra de l'état de la ligne budgétaire concernée. Mais je pense que nous avons un dispositif qui nous permet de répondre à vos exigences.

**M. Philippe Folliot.** Très bien !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Je veux aussi renforcer la sécurité maritime : 24 millions d'euros seront affectés à la sécurité des côtes, et j'ai souhaité aller vers une amélioration du contrôle des usagers de la mer par l'administration des affaires maritimes en matière de pêche, de plaisance et de commerce. Tout cela va dans le sens de ce que souhaite votre rapporteur, M. Besselat.

Une autre de mes priorités est de privilégier le développement durable. Le développement des infrastructures de transports lui-même en est porteur. J'ai mentionné précédemment le développement du ferroviaire, qui permet d'éviter le « tout routier », donc le « tout pétrole », vous l'avez appelé M. Saddier.

Cela contribuera à mieux maîtriser les émissions de gaz à effet de serre. Et je remercie M. Mariton d'avoir qualifié cette politique « d'intelligente ». Ce compliment m'est allé droit au cœur ! (*Sourires.*)

**M. Michel Piron.** Cela ne nous avait pas échappé ! (*Sourires.*)

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Le mode ferroviaire fait l'objet de toute notre attention pour assurer le report modal. Nous investissons dans le réseau stratégique que constituent les accès à Port 2000 – comme l'a souligné M. Besselat – ou les accès des franchissements alpins, sur Dijon-Modane, notamment. Pour la première fois depuis des années, la SNCF investit dans de nouvelles locomotives dédiées au fret ; elle gagne de nouveaux marchés, comme cela a été le cas récemment au Luxembourg, et sa réorganisation lui permet d'être plus compétitive face à la route. Nous sommes à mi-parcours du plan fret. Et je veux rassurer tout le monde. L'année 2004 s'est bien déroulée ; le début de l'année 2005 a été plus difficile. Il semble que les chiffres depuis le début du troisième trimestre 2005 sont meilleurs. Il faut donc un peu de ténacité, de logique et de suite dans les idées pour réussir le redressement de cette activité.

Je souligne, à l'instar de M. Saddier et de M. Bouvard, l'importance du projet Lyon-Turin. Avec mon collègue italien, nous avons confirmé en juillet dernier notre objectif commun de tout mettre en œuvre pour lancer l'opération en 2010.

Développer le transport combiné est une de mes priorités. Et je souhaite réaliser dans les deux ans qui viennent l'auto-route ferroviaire Perpignan-Luxembourg et soutenir la croissance du fret fluvial.

Quels sont les projets concrets ? Outre les études pour le canal Seine-Nord, 20 millions d'euros seront consacrés à la part fluviale des contrats de plan en 2006.

Le contrat d'objectif de Voies navigables de France traduit de façon spécifique les priorités du budget que vous avez à examiner concernant ce secteur.

Dans le domaine aérien, le développement durable c'est aussi la maîtrise du bruit. Vous l'avez dit monsieur Delattre, il nous faut assurer une maîtrise des nuisances sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

**Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis.** Les crédits de l'ACNUSA ont été gelés !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Pour assurer un développement durable de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, le Gouvernement a mis en place, à partir de 2002, différentes mesures environnementales.

Sur la base d'un indicateur fondé sur les niveaux de bruit réellement mesurés au sol, la gêne sonore est plafonnée strictement par rapport à celle des années 1999-2001. Par ailleurs, le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 a été décidé ; ce retrait sera total à l'automne 2008. Ces avions sont d'ores et déjà totalement interdits sur la plateforme entre 23 heures 30 et 6 heures. Nous allons donc dans le sens que vous souhaitez.

Conjointement, un dispositif d'ensemble protège plus strictement le cœur de la nuit, entre zéro heure et cinq heures du matin, avec notamment une limitation du nombre de mouvements.

Enfin, les volumes de protection environnementale ont été définis afin de garantir le respect des procédures de départ et d'approche.

Concernant le fret, je rappelle qu'il est transporté pour moitié dans des soutes d'avions à passagers. L'implantation à Roissy des professionnels du fret correspond incontestablement à un développement de la coopération avec les différentes compagnies aériennes. J'ai bien compris ce que vous avez dit en évoquant FedEx mais c'est un sujet qui n'est pas aisé à trancher, compte tenu des dynamiques de coopération entre les différentes entreprises concernées.

S'agissant du transport routier, évoqué plus particulièrement par M. Mariton et M. Merville, je rappelle que votre assemblée a adopté en juillet dernier un dispositif législatif permettant de mieux encadrer le cabotage. Vous serez amenés à examiner en décembre prochain un texte voté au Sénat la semaine dernière sur la répercussion du prix du gazole dans les contrats passés entre les transporteurs routiers et leurs clients. Enfin, comme vous le savez, des dispositifs d'allègement de taxe professionnelle ont été intégrés dans le projet de loi de finances. Je sais que le groupe communiste a émis des critiques à ce sujet : sans doute en fera-t-il part aux transporteurs routiers.

Sur le plan européen, j'ai demandé à mes collègues du Conseil des ministres européens des transports et à la Commission de relancer le processus de rapprochement de nos systèmes de taxes sur les produits pétroliers, de manière que nous puissions réduire la concurrence induite par les différences de taxation. Compte tenu des difficultés que rencontre le transport routier dans d'autres pays européens, une « fenêtre de tir », comme on dit, est ouverte pour faire avancer le dossier. Alors qu'il avait été mis de côté il y a trois ou quatre ans par les différents pays de l'Union, il revient au cœur des discussions.

J'en arrive aux réformes de mon ministère et à la mobilisation des personnels sur ses objectifs. Le ministère de l'équipement a une culture pratique, une culture d'ingénieur centrée sur les résultats. C'est ce dont la France a aujourd'hui besoin. Après la réorganisation de l'administration centrale, nous avons désormais à assumer la réorganisation des services déconcentrés, en tenant compte de la décentralisation d'une partie des routes nationales. Nous devons tout faire pour réussir la double transformation de cette grande administration.

C'est dans ce contexte que M. Mariton a évoqué un certain nombre d'incohérences dans les documents budgétaires et des insuffisances d'information.

**M. Michel Bouvard.** Des réponses tardives du ministère !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Mais il faut bien comprendre que les procédures liées à la LOLF et les délais qu'elles ont imposés sont une nouveauté pour nous tous, pour les parlementaires comme pour l'administration. De ce fait, les documents qui vous ont été transmis ne sont pas à zéro défaut. Nous travaillons à faire mieux l'année prochaine.

À propos des transports dans les grandes agglomérations, vous avez, monsieur Philip, évoqué la dépenalisation des amendes. Dans votre rapport de 2003 sur la question du financement des transports publics, vous aviez énoncé des pistes intéressantes, parmi lesquelles la décentralisation du stationnement payant.

La mission conduite par les inspections générales des différents ministères concernés a montré que les ressources que l'on pourrait tirer d'une telle réforme seraient plus limitées que ce que l'on avait pu imaginer un temps. En revanche, elle a confirmé tout l'intérêt qui s'attache à optimiser le fonctionnement de la chaîne actuelle de recouvrement des amendes et à inclure la politique du stationnement payant sur voirie à l'intérieur d'un ensemble de compétences organisé autour de la problématique des déplacements urbains et confié aux autorités organisatrices.

Comme je l'ai indiqué à Toulouse devant le GART, je travaille à un dispositif législatif qui pourrait passer, au moins dans un premier temps, par une dépenalisation et une décentralisation partielles du stationnement payant sur voirie. Dans les toutes prochaines semaines, nous ferons en sorte d'aboutir à un dispositif acceptable par les uns et par les autres, efficace et susceptible d'apporter des moyens financiers complémentaires au service des transports dans les grandes agglomérations.

S'agissant de la réorganisation du ministère, je reviens sur le rapport Courtial, point particulièrement important évoqué par M. Bouvard. Nous en connaissons tous quelques éléments, ne serait-ce que parce que M. Courtial a rencontré de nombreuses personnes.

**M. Michel Bouvard.** Il y a même des notes de synthèse à ce sujet !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Mais quand sa version définitive me sera remise, nous aurons des décisions à prendre en concertation avec les départements et les personnels concernés. Ce rapport allié à une meilleure connaissance des enjeux a fait évoluer les mentalités, aussi bien dans l'administration que chez les présidents de conseils généraux et j'ai le sentiment que nous pourrions évoquer l'avenir des parcs de manière beaucoup plus sereine qu'il y a seulement quelques mois.

Par ailleurs, j'ai entendu ici ou là, en particulier aujourd'hui, parler de « privatisation rampante » de la SNCF. Je voudrais dire clairement à cette tribune qu'il n'en est pas question. Que ceux qui s'inquiéteraient soient rassurés : une telle perspective n'existe tout simplement pas.

Pour conclure, je veux souligner que j'ai, à l'appui des crédits de la mission transports, trois grands objectifs : les infrastructures, l'emploi, la sécurité. Les moyens prévus dans ce projet de budget s'inscrivent tout à fait dans l'objectif de croissance sociale que le Premier ministre souhaite pour notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe socialiste, la parole est à Mme Marylise Lebranchu.

**Mme Marylise Lebranchu.** Monsieur le ministre, veuillez m'excuser, mais je devrai partir avant la fin des débats car c'est encore pire que pour M. Mariton : il y a encore moins de trains pour la Bretagne que pour la Drôme et il faut quatre heures quarante pour se rendre à Brest.

**M. Francis Delattre.** Oui, mais il y a une belle route gratuite !

**Mme Marylise Lebranchu.** Oui, et la sécurité routière a fait de grands progrès, ce qui est à mettre à l'actif du Gouvernement, nous ne l'oublions pas.

En outre, il y a très peu d'avions, et les billets battent tous les records au niveau national.

Ce budget pourrait à lui seul être l'objet de l'un des débats majeurs sur l'aménagement du territoire. Les choix du Gouvernement en termes de réduction de recettes ne vous permettent sans doute pas de tenir tous les engagements des contrats de plan antérieurs. Même si vous assumez ces orientations, vous n'êtes pas entièrement responsables de cet état de fait.

Reste qu'au cours des semaines passées, nous avons dit, redit notre surprise puis notre indignation devant la décision de privatiser un réseau autoroutier qui aurait pu apporter des recettes à l'État chaque année. Vous avez raison de dire que cela constitue un apport financier, mais il ne sera effectif que pour une seule année alors que l'Agence de financement des infrastructures de transport en France – AFITF –, qui a 750 millions d'euros de recettes prévues, aurait pu en avoir plus de 1 milliard d'ici quatre à cinq ans. Or nous comptons beaucoup sur ce financement-là. Choisir de réaliser un capital en une fois parce qu'il y a une urgence budgétaire, c'est sans doute se priver de moyens d'action à long terme.

Du coup, les craintes sont majeures et elles sont justifiées, surtout après vous avoir entendu, monsieur le ministre. Quels moyens seront attribués pour la réalisation des grands travaux d'infrastructure annoncés au CIADT de décembre 2003 ? Quels seront les engagements possibles pour l'AFITF ? Gérard Lahellec, conseiller régional de Bretagne chargé des transports, me disait qu'il était impossible aujourd'hui d'avancer avec des certitudes dans un dossier pourtant parmi les plus budgétivores d'une région excentrée.

Concernant la ligne à grande vitesse Ouest, vous me faites peur, monsieur le ministre : vous n'avez pas une seule fois prononcé le mot « Ouest » alors que vous avez cité de très nombreux chantiers, souvent postérieurs à ce projet. Je vous rappelle pourtant qu'elle a été décidée par le CIADT du 13 décembre et que toutes les procédures relatives au foncier sont en cours et doivent se terminer en 2006. En outre, au dernier CIADT, si elle figurait sur les cartes, elle n'a pas été mentionnée.

Monsieur le ministre, s'agit-il d'une maladresse dans le compte rendu du dernier CIADT ? S'agit-il d'un nouveau retard : au lieu de 2010, faudra-t-il désormais attendre jusqu'à 2012 ? Nous sommes d'autant plus inquiets que cela représente un énorme budget pour nous. La région Bretagne et la région Pays de la Loire ainsi que les collectivités locales ont dégagé 1 milliard d'euros, car de toute façon il manquera 1 milliard d'euros pour le paquet ferroviaire mettant Brest et Quimper à trois heures de Paris. Nous attendons des éclaircissements à ce sujet.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Madame Lebranchu, je pense pouvoir vous rassurer car la procédure se déroule tout à fait normalement. En octobre 2005, le dossier d'avant-projet sommaire, comprenant un bilan de la consultation, m'a été transmis pour approbation avant mise à l'enquête publique qui devrait se dérouler avant l'été 2006. Ce n'est pas parce que ce projet n'a pas été évoqué au dernier CIADT qu'il n'existe plus.

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous invite à être aussi concis que M. le ministre. De la sorte, nous parviendrons à terminer nos débats dans les délais et nous éviterons de les poursuivre pendant la séance de nuit.

Autant j'ai été souple pour les temps de parole dans la discussion générale, autant je serai ferme pour faire respecter les deux minutes imparties pour les questions.

La parole est à Mme Odile Saugues.

**Mme Odile Saugues.** Monsieur le président, je vous rassure, je suis une femme disciplinée.

Monsieur le ministre, à la suite de la saisine du conseil régional d'Auvergne, le conseil économique et social de la région préconise la construction d'une ligne à grande vitesse transversale reliant la façade atlantique à la région Rhône-Alpes et irriguant le Massif central. Elle présenterait pour Clermont-Ferrand un véritable désenclavement ferroviaire, avec en particulier une ligne TGV Aulnat-Saint-Exupéry, ainsi que des liaisons rapides avec Limoges, Bordeaux, Nantes, Marseille et Barcelone.

Cette proposition, portée par l'Association logistique transport Ouest, a besoin pour aboutir de moyens pour que soit rapidement réalisée l'étude de faisabilité.

Ouvrir la région Auvergne aux grands réseaux de transports nationaux et internationaux est une condition de son succès sur le marché européen, d'après le CESR. Mais le CIADT de décembre 2004 et celui d'octobre 2005 ne l'ont pas entendu ainsi. Pourtant, les présidents de trois exécutifs, celui de la région Auvergne, celui du conseil général du Puy-de-Dôme et celui de la communauté d'agglomération, soutiennent ce projet. Quelle sera la réponse de l'État pour le financement de ce projet, sachant que l'Auvergne est particulièrement absente d'une véritable politique d'aménagement du territoire ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** La question de Mme Lebranchu et celle de Mme Saugues montrent quelle doit être la méthode de travail de l'État comme de l'ensemble des partenaires que sont les collectivités publiques. Les projets sont d'abord exprimés en tant qu'idée, intention. Ils doivent ensuite être travaillés, avant de devenir des projets concrets et être inscrits dans des programmations. On ne peut pas tout faire en même temps, car ce serait gaspiller à coup sûr l'argent public, si tant est qu'on puisse disposer à l'infini de moyens publics.

**Mme Odile Saugues.** Mais en Auvergne, on n'a jamais rien !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Vous me dites que trois personnalités soutiennent ce projet. Mais elles n'ont jamais fait part de cette position au ministre de l'équipement que je suis.

**Mme Odile Saugues.** C'est chose faite, maintenant !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Sans doute est-ce dû à un retard de la Poste !

Pour l'heure, nous en sommes au début du commencement d'un processus, me semble-t-il.

**Mme Odile Saugues.** J'anticipe !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Je suis ouvert à la discussion, mais le temps n'est pas encore venu de la programmation financière.

**M. le président.** Pour le groupe UDF, la parole est à M. Gilles Artigues.

**M. Gilles Artigues.** Monsieur le ministre, j'associe à ma question mon collègue Dino Cinieri qui suit, comme moi, le dossier de la route nationale 88 qui coupe en deux le sud de Saint-Étienne. Un flot incessant de véhicules frôle les habitations, comme le dénoncent souvent les associations, en particulier ARDISO avec laquelle les pouvoirs publics sont en contact permanent.

Il s'agit d'un tronçon d'un kilomètre et demi qui traverse les quartiers de La Rivière, la Digonnière, Solaure et la Croix de l'Orme, où vivent 10 000 personnes. 85 000 véhicules y circulent chaque jour, dont 6 000 poids lourds, et le niveau sonore s'élève jusqu'à 85 décibels. Rien n'a été fait pendant trente ans. Depuis cinq ans, il faut reconnaître qu'un mur antibruit a été construit et que des protections phoniques ont été installées grâce aux subventions du ministère de l'écologie et du développement durable. Mais nous attendons en 2007 des travaux sur une partie de ce secteur, ce que la DDE de la Loire appelle « l'écran numéro 4 ».

Monsieur le ministre, quelle est la programmation des travaux sur la route nationale 88 et quels sont les crédits prévus dans le présent et le prochain contrat de Plan ? En attendant ces grandes améliorations, ne pourrait-on pas réduire la vitesse de 80 à 70 km/h ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, la première tranche des travaux de protection a été inaugurée en 2004 et les dernières acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des tranches suivantes, et en particulier de l'écran numéro 4, auront lieu en 2006.

Au titre du contrat de Plan État-région, deux opérations restent à financer. Les études sont en voie de finalisation et leur programmation pour un lancement en 2006 sera examinée prochainement. Ces opérations devraient donc être réalisées en 2006 et 2007.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Hillmeyer.

**M. Francis Hillmeyer.** Monsieur le ministre, vous le savez, l'Alsace est une région sinistrée.

**M. Daniel Paul.** Ah ?

**M. Francis Hillmeyer.** Depuis l'entrée en vigueur de la taxe sur les transports routiers chez nos voisins allemands, la LKW-Maut, rouler en toute sécurité en Alsace relèvera bientôt de l'exploit. Vous envisagez des mesures ; elles ne sont pas simples à prendre, mais elles sont urgentes. Pouvez-vous m'en indiquer la teneur ?

Voilà cinq années que je m'évertue à alerter les pouvoirs publics sur l'agression sonore des trains de la gare du nord de Mulhouse. En effet, le système de freinage installé pour le tri génère d'importants grincements – jusqu'à

87 décibels mesurés à 500 mètres – et nuit à la santé de nos concitoyens, car on constate fréquemment que ces trains manœuvrent dès quatre heures du matin. J'ai obtenu sur le sujet les réponses les plus diverses de la part de vos prédécesseurs, dont une particulièrement cocasse puisqu'il s'agissait d'installer des roues en matière composite ne créant plus de nuisances sonores ! Si la solution est très intéressante, elle n'en est pas moins coûteuse, et je doute que nos concitoyens résidant dans la zone de bruit concernée puissent un jour en bénéficier. Leurs petits-enfants peut-être !

À l'évidence, une solution plus simple existe : il suffit de construire un tunnel antibruit sur une longueur de deux wagons environ. Encore faut-il en avoir la volonté ou pour le moins se donner les moyens d'étudier rapidement cette possibilité. Monsieur le ministre, comptez-vous remédier à cette situation ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, s'agissant de la gare du nord de Mulhouse, vous le savez le dossier est à l'étude. Pour le moment, aucune solution technique satisfaisante n'a été trouvée, mais soyez assuré que nous essayons de trouver une solution, satisfaisante pour les riverains, raisonnable en termes de coût et que nous réfléchissons à une autre organisation du trafic.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour le groupe UDF.

**M. Charles de Courson.** Monsieur le ministre, alors que les entreprises de transport connaissent de graves difficultés économiques, en raison notamment de la surfiscalité et de la hausse du prix des carburants, l'État tarde à leur rembourser plus de un milliard d'euros, montant de la TVA sur les péages pour la période 1996-2000. En effet, l'État français a été condamné le 12 septembre 2000 par la Cour européenne de justice, qui a fait du péage à la française la contrepartie d'une prestation de service rendue par une structure non étatique et non plus une redevance d'usage public.

Par un arrêt du 29 juin 2005, le Conseil d'État a considéré que la TVA payée par les entreprises sur les péages entre 1996 et 2000 était déductible et a levé l'interdiction faite aux sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages à péages d'émettre des factures rectificatives, ce qui ouvre la voie au remboursement de la TVA payée. Or l'État s'oppose au remboursement de la TVA sur les péages aux entreprises de transport au titre de cette période 1996-2000, comme l'indique la lettre du secrétaire d'État au budget en date du 27 février 2001 adressée à la FNTR, lettre qui a fait l'objet d'une annulation par l'arrêt du 29 juin 2005 du Conseil d'État.

Compte tenu de l'état financier alarmant du secteur du transport routier, le Gouvernement est-il prêt à faciliter cette récupération de TVA et à donner des instructions aux services fiscaux afin de permettre aux entreprises de passer ce cap difficile ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur de Courson, les suites à donner à cet arrêt font l'objet d'un examen très approfondi par les services de la législation fiscale. Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a informé les sociétés concessionnaires, par lettre du 19 octobre 2005, que le règlement de ce dossier n'entraînera pour elles aucune charge financière nouvelle.

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions du groupe des député-e-s communistes et républicains.

La parole est à Mme Janine Jambu.

**Mme Janine Jambu.** Monsieur le ministre, alors que le prix du pétrole a atteint des records historiques et que l'usage de la voiture est stigmatisé pour ses conséquences néfastes en termes de congestion et de pollution, l'État se montre particulièrement frileux en ce qui concerne le financement des infrastructures de transport collectif.

En Île-de-France, les communes de la petite couronne sont largement victimes des flux automobiles qui convergent vers Paris. Pour autant, le financement des projets de transports publics, prévus au contrat de Plan État-région 2000-2006, destinés à préserver la qualité environnementale de ces territoires et à offrir à leurs habitants une qualité de vie acceptable, n'est pas assuré.

Dans le sud du département des Hauts-de-Seine, par exemple, le prolongement de la ligne 4 du métro de la porte d'Orléans à Montrouge et Bagneux est attendu avec impatience depuis de nombreuses années. Plus de 66 000 habitants et près de 40 000 emplois sont concernés.

L'enquête publique est terminée et l'avant-projet a été adopté par le STIF le 8 avril 2005. L'ouverture d'une première station à Montrouge devait avoir lieu en 2007. Elle ne le sera, au mieux, qu'en 2010. Le prolongement jusqu'à Bagneux, faute de financement, n'est pas daté. Avez-vous, monsieur le ministre, des éléments nouveaux à nous donner à ce sujet ?

Je veux également vous faire part de mon indignation quant au refus du Gouvernement de financer vingt projets de tramways et tangentiels pourtant prévus au contrat de Plan et, en particulier, pour ce qui concerne la population de ma circonscription, d'une partie des Hauts-de-Seine et des Yvelines, le tramway Châtillon-Montrouge Vélizy-Viroflay.

Nous attendons, lors du vote de ce budget, un engagement clair de l'État en faveur de ces projets dans leur totalité, et une affectation des financements publics à hauteur des besoins.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Madame Jambu, je vous confirme que la ligne 4 du métro sera prolongée dans un premier temps jusqu'à la mairie de Montrouge. L'opération a été financée pour partie en 2005 et bénéficiera d'un financement complémentaire pour solder la participation de l'État en 2006 sur ce prolongement au sud dans le cadre de la politique de relance que j'ai évoquée tout à l'heure et qui a été confirmée par le CIIACT d'octobre 2005. Ce projet contribuera également à requalifier le secteur de la Porte d'Orléans par le report de terminus de bus de banlieue en proche couronne. Ainsi, le périphérique ne sera plus cette barrière infranchissable que nous connaissons.

En complément de la prolongation de la ligne 4, j'ai bien noté l'importance de l'aménagement que vous souhaitez, notamment afin de diminuer la place prise par l'automobile dans cette zone. Là encore, dans le cadre de financements du contrat de Plan État-région avec l'Île-de-France, j'ai demandé l'intégration des études correspondantes dans le budget 2006 de l'AFITF.

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

**M. Daniel Paul.** Monsieur le ministre, le développement portuaire du Havre, avec la livraison prochaine de Port 2000, pose l'enjeu de son articulation avec les réseaux autoroutiers et ferroviaires. Faut-il rappeler que le Président de la République avait qualifié ce projet avant son démarrage de projet national ? Ce qui vaut pour les quais vaut aussi pour les dessertes terrestres.

Trois questions méritent dès lors d'être posées.

Les voies de port sont des maillons nécessaires à ce développement. Bien que situées sur le domaine public maritime, elles sont considérées comme faisant partie du domaine privé du port. Leur maintenance et leur exploitation sont donc soumises à appel d'offres par le Port autonome du Havre et peuvent échapper aussi bien à RFF qu'à la SNCF et cela sans attendre l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2007.

Vous connaissez notre opposition à une telle évolution. Mais parce qu'elle est aussi économiquement absurde, je demande que soit étudiée la possibilité d'intégrer ces voies au réseau national fret.

Je rappelle mes interventions à propos des investissements nécessaires sur la voie de contournement nord de la région parisienne, ce projet intéressant les ports du Havre, mais aussi de Rouen. Aujourd'hui, 68 millions d'euros d'investissements sont programmés dans le cadre des trois contrats de Plan État-région. Cette voie est-elle une vraie priorité pour le Gouvernement ? Dans l'affirmative, ne convient-il pas de l'inscrire comme telle dans les corridors fret européens ?

Aujourd'hui, pour que le fret ferroviaire havrains traverse la Seine, il faut utiliser un franchissement situé à l'est de Rouen, soit à plus de cent kilomètres. Le lancement des études pour une traversée ferroviaire de l'estuaire est une nécessité exprimée comme telle par l'ensemble des responsables portuaires et économiques de la région havraise. On connaît les délais qu'exige ce genre d'études, ainsi que la complexité des montages financiers. Avez-vous l'intention d'impulser sans tarder ce grand projet d'aménagement du territoire ?

Ajoutons à cela le handicap que constitue toujours l'existence d'un véritable goulet d'étranglement pour accéder au pont de Tancarville. Force est donc de constater la situation anachronique du premier port français. N'est-il pas temps de mettre à l'étude l'amélioration nécessaire de cet accès ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, l'ordonnance d'août dernier n'opère pas un bouleversement de la répartition des compétences, mais une clarification sur la question toujours difficile des voies ferrées des quais. L'autorité portuaire pourra, au titre de ce texte, organiser la desserte ferroviaire interne du port. Elle pourra aussi, si elle le souhaite, en déléguer la gestion. Des dispositions transitoires sont prévues, notamment une convention de répartition à prendre pour chaque port entre l'autorité portuaire, RFF et la SNCF. De même, une convention entre l'autorité portuaire fixera les conditions de raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national. Ce dispositif est donc à la fois efficace, pratique et permet à chacun d'exercer son métier dans les meilleures conditions possibles.

S'agissant des conditions dans lesquelles Port 2000 peut s'insérer dans une dynamique d'aménagement du territoire, nous sommes tout à fait conscients qu'il est nécessaire d'assurer une bonne cohérence des différents aménagements pour que cette desserte au sens large de Port 2000 se fasse

dans les meilleures conditions possibles, et notamment que les accès proches du nouvel avant-port soient améliorés pour permettre un maximum de fluidité.

Enfin, nous avons acté le principe de l'écluse fluviale qui est en cours d'étude. Les aménagements routiers nécessaires à l'amélioration des accès dans la plaine alluviale sont également en cours en vue d'une mise en service début 2006, comme cela avait été prévu.

**M. le président.** La parole est à Mme Janine Jambu.

**Mme Janine Jambu.** Je vais poser la question de mon collègue François Asensi qui est retenu par les graves événements de la Seine-Saint-Denis.

Roissy-Charles-de-Gaulle est à la fois la deuxième plate-forme aéroportuaire en Europe et la plus importante zone d'activité de la grande couronne francilienne avec 80 000 emplois.

Pourtant, les populations des trois départements voisins, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise, rencontrent des difficultés pour accéder à ces emplois. Ainsi, d'après les dernières études du GIP Emploi de Roissy, le transport aérien est sensiblement moins représenté dans la population active de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise que dans les autres départements franciliens.

Les personnes à la recherche d'un emploi, diplômées ou non, souffrent d'une discrimination sociale et territoriale, à laquelle s'ajoute une autre discrimination liée à la mobilité. En effet, la plate-forme de Roissy a pour spécificité majeure de fonctionner vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. 75 % des salariés y travaillent en horaires décalés que ce soit dans le transport aérien, la manutention, le nettoyage, le fret, l'hôtellerie ou la sécurité. Or, l'État et Aéroports de Paris n'ont jamais pris en compte cette spécificité si bien que, à ce jour, plus de 90 % des salariés de la plate-forme utilisent leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail.

Devant l'inadaptation patente des transports publics, et afin que les familles modestes et les jeunes ne soient pas exclus de ce formidable vivier d'emplois, les collectivités territoriales ont dû prendre des initiatives fortes. C'est ainsi qu'en 1997, la ville de Tremblay-en-France a lancé Allobus, un service de transport public à la demande qui offre un accès vingt-quatre heures sur vingt-quatre à la plate-forme. Ce service, qui est financé par le STIF, Aéroports de Paris, le conseil général du Val-d'Oise et la commune de Tremblay, est utilisé régulièrement par 600 salariés tremblaysiens, et 3 000 à 4 000 salariés du département.

Mais aujourd'hui, la pression sur les financeurs est devenue intenable et cette structure risque de disparaître à la fin de l'année, privant des centaines de salariés de leur emploi. Le Gouvernement ne peut prétexter la décentralisation pour ignorer la question de l'égal accès pour tous à la plate-forme de Roissy-Charles-de-Gaulle. Quels moyens financiers est-il prêt aujourd'hui à y investir ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Madame la députée, j'ai bien compris le souci que vous avez exprimé au nom de votre collègue qui m'a d'ailleurs interrogé à ce sujet lors de l'examen du budget des transports en commission. Mais la question est de la compétence du STIF.

Comme vous le savez, les discussions entre l'État et le STIF ont globalement progressé et je crois pouvoir dire que nous sommes à la veille d'un accord explicite. Les difficultés de

fonctionnement, s'il y en a eu, sont désormais derrière nous et il n'y a aucune raison particulière pour que les dispositifs qui sont bien de la compétence du syndicat soient remis en question. L'État n'a aucune intention de gêner en quoi que ce soit le maintien de ce service, bien au contraire.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Braouezec.

**M. Patrick Braouezec.** Monsieur le ministre, chacun en est conscient, les transports et leurs infrastructures sont des éléments structurants, au cœur des enjeux de société. Les choix qui ont été retenus dans le contrat de plan 2000-2006 pour la région Île-de-France auraient dû développer une politique volontariste de transports en commun.

Vous affirmiez ici même le 11 octobre dernier, monsieur le ministre, que l'État tiendrait les engagements qu'il avait pris dans le cadre des contrats de plan État-région. Or nous constatons un désengagement toujours plus important. Ainsi, les élus locaux et les parlementaires de la région parisienne ont appris par voie de presse, le 14 octobre dernier, les décisions prises par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires : 250 millions d'euros initialement prévus ont disparu. Concrètement, c'est une vingtaine de projets concernant les transports en commun qui ne verront pas le jour. Dans ma seule circonscription, trois projets de développement, pourtant inscrits au contrat de plan, sont en danger.

Cette politique de désengagement conjuguée à la détérioration des conditions de transport contribue à affaiblir la cohésion sociale et un aménagement du territoire harmonieux. Les moyens de financement font défaut lorsqu'il s'agit de développer les transports, d'améliorer les équipements et les dessertes pour les habitants et les salariés franciliens. Il y a vraiment urgence à ce que l'État se réengage dans une tout autre politique du transport, plus ambitieuse, plus juste économiquement et socialement, s'inscrivant dans le cadre d'un développement durable affirmé.

Au moment où le bilan du SDRIF de 1994 révèle une aggravation des disparités territoriales et la nécessité de renverser cette tendance en menant des politiques publiques volontaristes, de telles décisions gouvernementales sont à nos yeux inacceptables. Alors, monsieur le ministre, les projets de développement de transports inscrits au contrat de plan État-région seront-ils maintenus et comment seront-ils financés ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Les choses sont simples, monsieur Braouezec. En 2005, l'État a débloqué dans le cadre du contrat de plan État-région 50 millions d'euros pour ce type d'action et sa part montera à 180 millions d'euros en 2006, pour un montant annuel moyen de 140 millions sur toute la durée du plan. Votre souhait de réengagement de l'État est donc satisfait puisque les crédits passeront de 50 millions à 180 millions.

Ils permettront en particulier de réaliser le prolongement de trois lignes de métro, dont la ligne 12 qui vous concerne directement. Notre volonté est claire et j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le président de la région Île-de-France : tous les projets prêts à être lancés le seront.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe de l'UMP.

La parole est à Mme Chantal Brunel.

**Mme Chantal Brunel.** Monsieur le ministre, la jonction A 4-A 86 représente, selon vos propres termes, « un des plus terribles bouchons en France ». La population du nord de la Seine-et-Marne est en progression rapide et constante et de très nombreuses personnes se rendent à leur travail en voiture. Il en résulte des embouteillages très importants le matin et le soir, et même parfois en cours de journée. Ces embouteillages créent de fortes nuisances et constituent un frein réel à l'installation de nouvelles entreprises dans les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée.

L'expérience de l'ouverture ponctuelle d'une cinquième voie, à savoir la voie d'arrêt d'urgence, menée depuis fin juillet apporte, paraît-il, une légère amélioration – en ce me concerne, je l'ai toujours vue fermée – montrant par là même qu'il ne s'agit que d'un palliatif très insuffisant.

Monsieur le ministre, quelles solutions envisagez-vous pour résoudre le problème de l'engorgement de l'autoroute A 4 ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Madame la députée, conformément aux conclusions du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005, le projet de dédoublement du tronçon commun A 4-A 86 a vocation à faire l'objet d'un contrat de partenariat. Je l'ai d'ailleurs indiqué à la tribune.

Le processus va commencer par une évaluation préalable telle qu'elle est prévue par l'ordonnance qui a institué le partenariat public-privé. Dans ce cadre, et en tenant compte des résultats de l'exploitation à cinq voies de ce tronçon commun – au plus fort des heures de pointe, j'en conviens volontiers –, les aménagements à réaliser sur les sections autoroutières adjacentes seront définis afin d'aboutir à un fonctionnement homogène.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Deniaud.

**M. Yves Deniaud.** Monsieur le ministre, le Gouvernement s'est engagé à solder le financement des programmes routiers inscrits aux contrats de plan.

Je souhaiterais, pour mon département de l'Orne, connaître le calendrier de mise en place des financements de la RN 12 sur laquelle trois opérations sont prévues : la section Hauterive-Le Mesle, le doublement de la déviation Nord d'Alençon et l'engagement des travaux de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon, c'est-à-dire les acquisitions foncières et les ouvrages d'art de rétablissement.

Par ailleurs, l'A 88, autre grand axe, doit faire l'objet, conformément à ce que vous avez annoncé à l'occasion de l'ouverture de l'A 28 qui nous a tous réjouis, d'une concession totale sur le tronçon Falaise-Sées. Mais quel est le calendrier de livraison des travaux qui incombent à l'État ? Quel sera le temps nécessaire pour finaliser la concession et le délai prévu pour les travaux à la charge du concessionnaire ? Bref, quand l'A 88 sera-t-elle ouverte à la circulation ?

Enfin, une dernière question, annexe aux précédentes. Qu'en est-il du projet de village étape de Sées ? Il s'agirait d'un projet expérimental puisqu'il serait installé sur une autoroute concédée. Les contacts nécessaires ont-ils été pris avec le concessionnaire ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** La RN 12 dans l'Orne est progressivement aménagée à deux fois deux voies. À l'est d'Alençon, l'aménagement de la section Hauterive-Le Mesle a été lancé

fin 2004 et il s'est poursuivi au cours de l'année. En 2006, de nouveaux financements seront mis en place pour assurer la poursuite normale de l'opération. Par ailleurs, la révision du contrat de plan a permis d'inscrire le financement de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et du doublement de la déviation au nord d'Alençon pour respectivement 12,2 millions et 13 millions d'euros.

S'agissant de l'A88, l'État a pris la décision d'accélérer la réalisation de la liaison Falaise-Sées en recourant à la concession. La consultation pour le choix du concessionnaire a déjà commencé. Début 2006, l'enquête publique sera lancée. L'objectif est que le contrat de concession soit signé au cours de l'année 2007. Parallèlement, les travaux financés dans le cadre du contrat État-région seront poursuivis. De cette façon, la réalisation complète de l'itinéraire peut être envisagée pour 2010.

Quant au village étape, l'affaire est un peu plus compliquée dans la mesure où ne sont concernées jusqu'à présent que des autoroutes non concédées. Nous avons engagé des discussions, mais ce n'est pas facile. Il faut une conviction commune qu'un marché potentiel existe pour ce type de réalisation. Ce n'est pas le cas pour l'instant.

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Brunel.

**Mme Chantal Brunel.** Le syndicat intercommunal de transport des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée gère les transports en commun du Val-d'Europe et du Val-de-Bussy, secteurs qui connaissent une forte croissance de population et d'emplois. Leur développement considérable entraîne une extension constante du réseau et s'accompagne d'une demande de transports en commun qui s'accroît d'année en année.

Malheureusement, ces nouvelles charges n'ont pas été compensées par de nouvelles recettes. Aujourd'hui, le syndicat intercommunal doit faire face à un déficit qui est passé de 2000 à 2005 de 150 000 euros à plus de 1,160 million d'euros, soit une augmentation de plus de 600 %, qu'un audit réalisé par l'établissement public EPA Marne a expliquée par des causes conjoncturelles et structurelles. Ses conclusions ont été transmises aux membres du syndicat des transports afin que des réformes soient entreprises, et elles le seront. Mais la dette actuelle est particulièrement lourde pour les communes adhérentes au syndicat : elle a fait passer la contribution par habitant de 2,2 euros en 2000 à plus de 12 euros aujourd'hui. Les communes ont donc du mal à supporter seules cet effort.

Afin d'aider financièrement les populations des communes adhérentes au syndicat des transports, l'État ne pourrait-il pas, monsieur le ministre, attribuer une subvention exceptionnelle pour diminuer la dette du syndicat et, partant, la contribution à la charge des communes membres ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Vous le savez fort bien, madame la députée, il m'est fort difficile de vous donner la réponse que vous me suggérez. Comme vous l'avez rappelé, il y a dans ce cas une autorité régulatrice au plan régional, le STIF, et une autorité de proximité. Seul le dialogue entre ces deux autorités permettra de parvenir à une solution.

Vous m'avez écrit il y a peu sur le sujet. Je peux simplement m'efforcer, en liaison avec le préfet de région, d'agir en médiateur afin de tenir compte dans ce cas précis de la spécificité du syndicat intercommunal. Mais, en tant que ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, je ne dispose pas de crédits pour apporter ce genre

d'aide. Pour autant, je n'ignore pas qu'il s'agit là d'une situation particulière, entraînant une charge par habitant particulièrement lourde. J'essaierai de vous aider à trouver une solution satisfaisante pour les habitants de la zone concernée.

**M. le président.** La parole est à M. Étienne Pinte.

**M. Étienne Pinte.** Monsieur le ministre, le comité d'aménagement et de compétitivité des territoires a été appelé à examiner le volet transports collectifs en Île-de-France, notamment les sommes allouées dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006 pour l'année 2006.

Il a été indiqué que 180 millions d'euros seront consacrés au réseau de transports collectifs en Île-de-France. Depuis 1999, la ville de Versailles, la SNCF et Réseau ferré de France ont engagé une opération d'aménagement du site des Chantiers comprenant la rénovation et l'agrandissement de la gare des Chantiers, qui est, après les gares parisiennes, la gare la plus importante de la région Île-de-France, ainsi que la création d'un pôle multimodal d'échanges intégrant, outre la gare ferroviaire, une gare routière de quatorze quais, un parking de stationnement régional de 385 places et un parking pour 300 vélos. Le schéma de principe a été approuvé en 2001 et l'opération a été inscrite au contrat de plan État-région 2000-2006. De la réalisation de ce pôle multimodal dépend également celle d'un programme immobilier de 53 000 mètres carrés à caractère économique et social sur des terrains appartenant à la SNCF et à Réseau ferré de France. Le montant attendu de l'État au titre du contrat de plan s'élève à 10 millions d'euros. Or, à un an de la fin du contrat de plan, les travaux n'ont pas commencé.

Monsieur le ministre, quel sera le montant de la participation financière de l'État pour le pôle multimodal de Versailles-Chantiers au titre de l'année 2006 ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, la réponse est très simple : 10 millions d'euros. Le CIADT d'octobre a confirmé ce montant pour cette opération.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Deniaud.

**M. Yves Deniaud.** Monsieur le ministre, après la polémique ridicule dont vous avez justement fait litière en rappelant que les anciennes lignes ferroviaires ont été rebaptisées train d'intérêt régional, vous avez annoncé un effort considérable de la SNCF de l'ordre de 130 millions d'euros pour la modernisation du matériel roulant. Mais un grand nombre de ces lignes requièrent des travaux d'infrastructure, notamment, en ce qui concerne la ligne Caen-Tours qui m'intéresse directement, d'électrification.

Monsieur le ministre, les travaux de modernisation d'infrastructure figureront-ils dans les prochains contrats de plan ? Je tiens à rappeler que ces programmes justifient l'intervention des conseils régionaux, lesquels seraient bien inspirés de concevoir et de prévoir leur financement, plutôt que de polémiquer vainement.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, en ce qui concerne la ligne Caen-Le Mans-Orléans-Tours, la SNCF a fait aux régions concernées, sur ma demande, de nouvelles propositions – nous avons ensemble abordé le sujet. Sur les deux qui sont actuellement assurés, la SNCF maintiendra un aller-retour quotidien Corail entre Caen et Tours. Cette desserte pourrait être complétée par de nouvelles dessertes

TER, la contribution nécessaire pour les équilibrer étant prise en charge par la SNCF dans le cadre de ses missions de service public.

Par ailleurs, la SNCF mettra en œuvre un important programme de modernisation des rames Corail. Je le rappelle, d'ici 2009, 130 millions d'euros seront consacrés à leur rénovation et à leur réaménagement au plan national. La liaison Caen-Alençon-Le Mans-Tours a, quant à elle, été inscrite au contrat de plan 2000-2006 pour un montant total de 1,38 million d'euros, partagés également entre l'État et la région Basse-Normandie – soit 690 000 euros chacun. Outre son intérêt pour le trafic voyageur, la modernisation de cette ligne présentera également un intérêt pour le développement du fret.

Tels sont, monsieur le député, les éléments d'information que je peux vous donner à l'heure actuelle.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec.

**M. Yannick Favennec.** Monsieur le ministre, un véritable débat agite actuellement le département de la Mayenne. Il concerne directement un grand nombre de mes concitoyens habitant le nord du département, lequel souffre d'un déficit en transports collectifs. Or, chacun connaît ici l'importance de ces derniers dans le développement économique du monde rural.

Il s'agit du devenir de l'ancienne voie ferrée Mayenne-Laval, qui fait actuellement l'objet d'une nouvelle procédure de fermeture de la part du propriétaire des voies, Réseau ferré de France. L'attractivité du nord de la Mayenne, où résident 100 000 habitants, et la présence d'une sous-préfecture – Mayenne –, la seule de la région des Pays-de-la-Loire à ne pas être desservie par une ligne TER, militent pour une réhabilitation de la voie de chemin de fer entre Mayenne et Laval.

La desserte du Nord-Mayenne par le réseau ferré est un enjeu régional d'aménagement du territoire : la réhabilitation de cette ligne constituerait en effet un élément clef du désenclavement de ce secteur et du maillage par les transports publics de l'ensemble du territoire mayennais.

Actuellement RFF termine la consultation des collectivités territoriales traversées par la ligne de la SNCF, ainsi que celle des associations d'usagers. Une fois cette consultation achevée, RFF vous proposera la fermeture de la voie ferrée et vous disposerez alors d'un délai de trois mois pour vous y opposer.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que RFF fait actuellement pression pour obtenir la fermeture de la ligne en toute illégalité, car elle ne pourra la prononcer qu'à l'issue de la concertation et avec votre accord. Les tribunaux administratifs et le Conseil d'État ont en effet condamné RFF pour non-respect des règles de consultation et pour vice de procédure. En revenant en novembre dernier sur sa décision de fermeture de la ligne Laval-Mayenne, RFF a supprimé la décision administrative constituant la base juridique du retranchement. Même si, formellement, un décret est paru, il est devenu de fait illégal. Je vous avais d'ailleurs demandé son abrogation par une question écrite posée en juillet dernier.

Compte tenu de ces informations, monsieur le ministre, je souhaiterais connaître votre position sur ce dossier, tout en vous rappelant qu'il existe un large consensus des élus du département contre la fermeture définitive de cette ligne.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, vous comprendrez que je ne puisse vous donner aujourd'hui la décision que je prendrai une fois que j'aurai reçu le rapport de RFF et les avis des collectivités territoriales. C'est seulement après avoir examiné l'ensemble des données que je pourrai vous répondre. Néanmoins, l'existence d'un large consensus des élus du département constitue un élément important d'appréciation que je prendrai naturellement en compte lorsque j'étudierai le dossier avec la direction de la mer et des transports.

Je tiens néanmoins à vous rassurer en ce qui concerne le processus : c'est l'État qui décide de la fermeture éventuelle d'une ligne, ce n'est pas RFF. Les choses sont claires ! Ma décision prendra naturellement en compte les impératifs d'aménagement du territoire. Une décision de fermeture paraît souvent irréversible. C'est pourquoi je comprends votre inquiétude, d'autant plus que l'on est en droit de se poser la question de savoir si une voie ferrée, faiblement empruntée, est destinée à le demeurer. Telle est, je le répète, la question que nous devons nous poser en tant que décideurs politiques.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Coussain.

**M. Yves Coussain.** Monsieur le ministre, ma question, à laquelle j'associe Louis Giscard d'Estaing, qui est rapporteur pour les politiques du territoire, concerne les lignes aériennes d'aménagement du territoire.

Dans le projet de loi de finances pour 2006, il n'est prévu aucune autorisation d'engagement pour les lignes d'aménagement du territoire. Cela signifie-t-il qu'aucune convention de délégation de service public ne pourra être conclue en 2006, que ce soit pour succéder à une convention existante arrivant à échéance ou dénoncée, ou pour assurer une nouvelle liaison ?

En ce qui concerne la ligne Aurillac-Paris, en cas de dénonciation en 2006, ce que je ne souhaite pas, un nouvel appel d'offre pourrait-il bénéficier de la participation financière de l'État ?

Par ailleurs, je tiens à vous faire part d'une inquiétude partagée relative à l'absence pour 2006 d'autorisation d'engagement : si une telle absence se répétait en 2007, elle signifierait la disparition rapide de nombreuses lignes d'aménagement du territoire, pourtant capitales pour l'avenir des bassins desservis.

Il est certain que la suppression ou la diminution de la fréquence de la ligne Aurillac-Paris porterait un coup fatal à l'économie du bassin d'Aurillac. Je tiens à signaler, notamment à MM. Mariton et Mariani, qu'Aurillac, à quelque sept heures de Paris, est bien plus loin de la capitale que Montélimar ou que Quimper !

**M. Philippe Folliot.** C'est également le cas de Castres !

**M. Yves Coussain.** La suppression de la ligne aérienne constituerait donc une véritable catastrophe !

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer ce qui se passerait en 2006 si une nouvelle convention devait être signée en cas de dénonciation de la précédente ? De plus, pouvez-vous nous rassurer sur la volonté du Gouvernement de maintenir les modalités actuelles de participation financière de l'État aux lignes d'aménagement du territoire telles qu'elles sont définies dans le décret paru au printemps dernier ? Le maintien à ce niveau ne devrait d'ailleurs pas poser de problème puisque les prévisions font état pour 2005 d'un excédent de recettes sur la taxe de l'aviation civile

de 20,4 millions d'euros, bien supérieur à la dotation de crédits de paiement de 19,6 millions d'euros inscrits pour ces lignes en 2006.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le député, la ligne Aurillac-Paris ne présente à nos yeux aucune difficulté pour 2006 et nous prévoyons le renouvellement de la convention. Vous pourrez conserver cette liaison aérienne qui vous rapproche de Paris.

**M. le président.** Nous avons terminé les questions.

#### TRANSPORTS

**M. le président.** J'appelle les crédits de la mission « Transports ».

#### État B

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 51.

La parole est à M. Hervé Mariton, pour le défendre.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** L'amendement n° 51 est un amendement modeste, puisqu'il vise à diminuer de 1 307 200 000 euros les crédits du programme « passifs financiers ferroviaires ».

Il s'agit d'une question importante pour la mission « Transports », notamment pour la première année de mise en œuvre de la LOLF, puisque les passifs ferroviaires constituent une charge considérable pour le budget de l'État. La LOLF prévoit des indicateurs de performance : c'est pourquoi, au cours de la préparation de la maquette budgétaire, la création d'un indicateur de performance relatif au niveau de la dette avait été évoquée. Mais un tel indicateur aurait pu être qualifié d'« indicateur tautologique », puisque révéler le niveau de la dette ne présente guère plus d'intérêt que le simple fait de le constater au travers du passif financier prévu dans le budget.

La seule indication du niveau de la dette ne constitue donc pas en soi un indicateur de performance. Mais vous avez si bien compris l'objection que nous sommes passés d'un extrême à l'autre, et qu'il n'existe plus d'indicateur du tout, ce qui ne nous paraît pas satisfaisant ! Sans faire de l'intégrisme lolfien (*Sourires*), il y a lieu d'envisager, compte tenu de l'importance du programme en question et de l'intérêt qu'il y a à suivre constamment l'évolution de la dette, la création d'indicateurs de performances élaborés, en vue de tenir compte de la complexité de l'endettement ferroviaire.

On a évoqué tout à l'heure la question du service annexe d'amortissement de la dette, le SAAD, dette aussi importante que coûteuse. On pourrait, pour suivre l'évolution de son coût, faire intervenir d'autres critères que ceux utilisés jusqu'à présent.

En tout cas, un programme de 1,3 milliard sans indicateurs de performance et s'agissant d'un enjeu aussi fondamental que celui des passifs financiers ferroviaires n'est pas satisfaisant. Il nous a donc paru plus simple de n'affecter aucun crédit au programme.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Le Gouvernement est défavorable à l'amendement, ce qui ne constituera pas une surprise.

Toutefois, je pense que les propos de M. Mariton sont frappés au coin du bon sens et je suis tout à fait prêt à m'engager pour que nous disposions dès 2006 d'indicateurs de gestion sur la manière de gérer cette dette. Je suis d'accord pour discuter avec les membres de la commission des finances de la définition d'un système assez simple, et non d'une usine à gaz, qui nous permette, nous incite même à une meilleure gestion de cette dette. Mon engagement est d'autant plus clair que je partage complètement l'analyse de M. Mariton. Aussi souhaiterais-je qu'il retire son amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Deniaud.

**M. Yves Deniaud.** L'exigence d'indicateurs de performance nous paraît d'autant plus nécessaire que nous ne cachons pas notre mauvaise humeur vis-à-vis de RFF et de la SNCF. D'ailleurs, à l'issue des travaux de la MEC dont Hervé Mariton était le rapporteur et que j'ai eu l'honneur de présider, nous avons reçu, au printemps 2004, l'engagement que la séparation des actifs entre RFF et la SNCF serait définitivement acquise au 31 octobre de la même année. Or, plus d'un an après, rien n'a été fait. La mauvaise volonté affichée par ces deux entreprises nationales est proprement inadmissible. En effet, si cette séparation des actifs était réalisée, on peut légitimement penser que les cessions d'actifs immobiliers pour lesquelles vous avez créé par l'article 48 voté en première lecture, une structure de « défaisance », connaîtraient une accélération certaine.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur Deniaud, cet exercice difficile qui, je le reconnais volontiers, a duré un peu longtemps, est maintenant quasiment terminé et la répartition des propriétés sera claire.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Compte tenu des engagements de M. le ministre sur cette lente mais décisive avancée pour la clarification de la situation financière du système ferroviaire, avec l'autorisation d'Yves Deniaud qui présidait les travaux de la mission d'évaluation et de contrôle, je retire l'amendement n° 51.

**M. le président.** L'amendement n° 51 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 57 de la commission des finances, qui peut être présenté avec l'amendement n° 167 de M. Mariton.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route, pour les défendre.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** L'amendement n° 57, voté par la commission, est un amendement d'économie et d'encouragement.

Amendement d'économie pour le programme « Météorologie nationale », à hauteur de 2 millions d'euros, mais aussi pour le programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » pour 10 millions d'euros. L'amendement propose en outre de réduire de 30 millions d'euros le programme « Transports terrestres et maritimes », encourageant ainsi l'AFITF à développer les partenariats public-privé.

La commission a également voté l'amendement n° 167 qui, plus modestement, prévoit l'économie de 30 millions d'euros sur le programme « Transports terrestres et maritimes » dont il vient d'être question.

Selon quel sera l'avis du Gouvernement, je m'apprete volontiers à retirer l'amendement n° 57 et à maintenir l'amendement n° 167 si cette solution nous permet d'avancer.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Chacun a bien compris l'importance des crédits proposés. D'ailleurs, à moins que je ne me trompe, au fil des interventions, j'ai observé que la demande d'augmentation de crédits était au moins aussi forte que la volonté de les réduire.

L'adoption de l'amendement n° 57 me poserait, en tant que responsable de la gestion de l'administration qui m'a été confiée, un problème insurmontable. En effet, la réduction de 10 millions d'euros sur le programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » serait extraordinairement difficile à supporter pour le fonctionnement du ministère de l'équipement, engagé, vous le savez, dans de très profondes réformes, qu'il s'agisse de l'administration centrale ou des directions départementales que vous connaissez bien. Ce défi très difficile à relever a suscité des tensions au sein de mon administration.

**M. Jean-Pierre Gorges.** Et alors ?

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Je pense que les contacts que vous avez avec le ministère de l'équipement vous le révèlent régulièrement.

En ce qui concerne le programme « Météorologie nationale », 2 millions d'euros représentent une somme très importante par rapport au budget de cet établissement public et au regard de sa nécessaire modernisation...

**M. Jean-Pierre Gorges.** Ça ne changera pas le temps !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Les élus de la région nîmoise, pour ne citer qu'eux, sont partisans d'une amélioration des prévisions des précipitations. On ne peut pas regretter l'insuffisante précision des prévisions météorologiques et, dans le même temps, lorsqu'on examine les crédits de la météorologie nationale, prétendre que tout cela n'a aucune importance. Nous en reparlerons aux prochaines inondations !

Pour ce qui concerne l'AFITF, si vous souhaitez en réduire les crédits de 30 millions d'euros, il s'agira de votre décision, mesdames et messieurs les députés. Elle m'apparaît plus raisonnable et je m'y résoudrais...

**M. Daniel Paul.** Eh bien !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** ... allant jusqu'à dire, monsieur Mariton, non que j'y suis favorable, mais que je ne m'y oppose pas. Position qu'on peut interpréter comme favorable à l'amendement n° 167. En revanche, je suis très défavorable à l'amendement n° 57 qui poserait tant à la Météorologie nationale qu'au fonctionnement de l'administration de l'équipement, de vraies difficultés.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Ayant été très attentif à la démonstration de M. le ministre, et souhaitant avancer de conserve, je retire l'amendement n° 57 et maintiens l'amendement n° 167.

**M. le président.** L'amendement n° 57 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 167.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 58, deuxième rectification, de la commission des finances.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens, pour le soutenir.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** L'action « Régulation du transport aérien » du programme « Transports aériens » comprend 19,6 millions d'euros de crédits d'intervention destinés à financer les lignes d'aménagement du territoire.

Or, conformément au principe de la LOLF d'affectation des dépenses par objectif, ces crédits devraient figurer dans le programme « Aménagement du territoire » de la mission « Politique des territoires », et non dans le programme « Transports aériens ». En d'autres termes, monsieur le ministre, la commission des finances propose de retirer ces 19,6 millions d'euros de votre mission et de les affecter à la mission « Politique des territoires ». Certes, les deux vont de pair, mais seul le Gouvernement peut effectuer la deuxième phase de la manœuvre.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Bien sûr, il existe une frontière entre la politique des transports au sens large, et la politique d'aménagement du territoire. Mais ce qui vient d'être dit sur les liaisons aériennes peut se dire aussi des autoroutes, des voies ferrées et des aéroports. Aussi ne vois-je vraiment pas l'intérêt de ce transfert. J'informe en outre la représentation nationale que mon collègue chargé de l'aménagement du territoire n'est pas favorable à ce transfert.

Les conséquences de cet amendement ne seraient pas définitives, mais il existe un accord entre les ministres concernés pour que ces crédits soient maintenus au sein de la mission « Transport ».

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** L'amendement de la commission des finances n'a de sens que dans la mesure où le Gouvernement est d'accord pour effectuer la deuxième phase. Notre but n'est pas de supprimer 19,6 millions d'euros en faveur de l'aménagement du territoire.

Nous regrettons simplement la position du Gouvernement parce qu'en ne rétablissant pas ces 19,6 millions dans la mission adéquate, il n'applique pas la LOLF.

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Il s'agit de transport !

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** On pourrait dire la même chose à propos de beaucoup d'autres sujets, comme la gendarmerie ou la défense.

Notre objectif, j'insiste, n'est pas de supprimer ces 19,6 millions d'euros. Il s'agit simplement de clarifier les missions.

Puisque vous ne faites pas montre d'ouverture, monsieur le ministre, vis-à-vis d'une commission qui risque, l'année prochaine, de se montrer plus dure, et que vous refusez de dire, par exemple, que vous seriez prêts à examiner la proposition en question pour le budget 2007, c'est à regret que je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 58, deuxième rectification, est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 59 de la commission des finances.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route, pour le soutenir.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Il s'agit de répondre à un certain nombre de préoccupations exprimées cet après-midi lors du débat sur les transports, mais aussi lors de l'examen de l'article 48 de la première partie du projet de loi de finances.

L'amendement vise à augmenter les crédits destinés à la régénération du réseau ferré de 70 millions d'euros, au titre du programme « Transports terrestres et maritimes ». Il a déjà été longuement dit, en effet, que ces crédits étaient insuffisants et qu'il convenait donc d'amplifier notre effort. En contrepartie des 70 millions proposés, l'amendement prévoit une diminution de la même somme du programme « Passifs financiers ferroviaires ». L'équilibre est ainsi assuré d'un programme à l'autre.

Ainsi cet amendement est-il une illustration concrète de ce que nous permet désormais la LOLF de faire.

Nous suggérons que ces 70 millions soustraits au programme « Passifs financiers ferroviaires », RFF en trouve l'équivalent par la valorisation de son patrimoine.

Lors de la discussion de l'amendement n° 60, nous avons indiqué qu'il convenait que RFF se voie affecter une part de la valorisation de son patrimoine. Il s'agirait, en l'espèce, de 70 millions.

Cet amendement répond à plusieurs objectifs. S'il satisfait le besoin de crédits supplémentaires destinés à la régénération du réseau ferré, il répond aussi à la nécessité qu'une partie des recettes tirées de la valorisation du patrimoine de RFF soit affectée à la résorption du passif ferroviaire. Compte tenu de l'ampleur de ce passif, c'est bien le moins !

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement, qui est en totale cohérence avec ce que j'avais demandé aux présidents de RFF et de la SNCF à l'issue de l'audit.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 59.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de la mission « transports » inscrits à l'état B, modifiés par les amendements adoptés.

*(Les crédits de la mission « transports » inscrits à l'état B, ainsi modifiés, sont adoptés.)*

CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

**M. le président.** J'appelle les crédits de la mission « contrôle et exploitation aériens » inscrits à l'état B.

Je mets aux voix les crédits de la mission contrôle et exploitation aériens inscrits à l'état B.

*(Les crédits de la mission « contrôle et exploitation aériens » inscrits à l'état B sont adoptés.)*

**Article 90**

**M. le président.** Sur l'article 90, je suis saisi d'un amendement n° 134.

La parole est à M. de Courson, pour le soutenir.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Il s'agit d'un amendement de précision. ADP n'existant plus en tant qu'établissement public, puisqu'il s'agit désormais d'une société, la rédaction du Gouvernement contenait une erreur de plume, que nous vous proposons de corriger.

L'amendement est sans conséquence, mais il importe que les décisions que nous avons prises soient cohérentes entre elles.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 134.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 90, modifié par l'amendement n° 134.

*(L'article 90, ainsi modifié, est adopté.)*

**Après l'article 90**

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 61 de la commission des finances, portant article additionnel après l'article 90.

La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Dans la même ligne que le précédent, cet amendement de la commission des finances propose une rectification.

Tous les crédits relatifs à la gendarmerie du transport aérien, qui représente près de 1 000 personnes, sont inscrits dans le programme « transports aériens », sauf les crédits de personnel, qui demeurent dans la mission « sécurité ». Nous proposons donc au ministre une ouverture lui permettant d'étudier la possibilité de rapatrier cette mission sur ses crédits.

Ne pouvant le faire directement, puisqu'il s'agit de deux missions différentes, nous demandons, par cet amendement, qu'un rapport étudie la possibilité de créer un programme regroupant tous les crédits de la gendarmerie du transport aérien au sein de la mission « transports ».

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** La commission des finances demande simplement qu'une étude soit faite et qu'un rapport lui soit remis, ce qui ne présente aucune difficulté. Je ne peux donc que m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Et sur le fond, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Je me contenterai de deux remarques, qui s'appliqueront tant au problème de la gendarmerie du transport aérien qu'à celui des liaisons aériennes, que nous avons rencontré tout à l'heure.

Tout d'abord – ne le prenez pas en mauvaise part, monsieur de Courson –, je pense qu'il appartient au pouvoir exécutif de veiller à sa propre organisation. C'est à lui, n'en déplaise à la LOLF, d'apprécier la répartition des fonctions entre les ministères et les administrations...

**M. Michel Piron.** Oui, mais pas à lui seul !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** ... et sans préjudice du bon exercice du contrôle parlementaire.

**M. Francis Delattre.** Cette précision n'est pas inutile !

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** L'organisation de l'administration dépend de la responsabilité du Gouvernement. L'article 20 de la Constitution donne au Premier ministre, chef du Gouvernement, le pouvoir de proposer les décrets et de prendre des décisions relatives à l'administration. C'est, en la matière, le texte de référence.

Par ailleurs, ne nous y trompons pas : sur de nombreuses missions, il y aura toujours un équilibre à trouver, puisque certaines fonctions exercées par l'État pourront relever pour partie de deux missions différentes, sans que l'on puisse établir entre elles de frontière très claire. Il n'y a, en l'espèce, ni noir ni blanc, mais toutes les nuances de gris.

Ainsi, les liaisons aériennes peuvent dépendre aussi bien d'une mission « aménagement du territoire » que d'une mission « transports », dès lors que les avions transportent des passagers et du fret. De même, la gendarmerie exerce une fonction liée à la mission « transports » et une autre liée à la mission « sécurité », qui est même la première fonction de la gendarmerie. On rencontrera toujours ce problème de répartition et des zones frontalières subsisteront nécessairement.

La LOLF ne règle pas tout. C'est, je crois, une démarche très positive, mais n'imaginons pas qu'elle suffira à résoudre tous les problèmes d'organisation de l'État.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Certes, l'organisation gouvernementale appartient au Premier ministre, au titre des décrets définissant les compétences des différents ministres et des ministres délégués, qui relèvent de l'exécutif.

Mais, pour ce qui est de la structure budgétaire, je vous rappelle, monsieur le ministre, que la réforme de la loi organique prévoit que le Parlement peut déposer des amendements de nomenclature, voire supprimer ou créer des programmes.

**M. Daniel Paul.** La révolution est en marche ! *(Sourires.)*

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** De plus, le point de vue de la commission des finances exclut qu'on puisse être à la fois bique et bouc. Votre budget comporte tous les crédits afférant à la gendarmerie des transports aériens, sauf les rémunérations. Dans ce cas, il faut être cohérent et aller jusqu'au bout de cette logique.

Toutefois, j'ai compris que vous n'étiez pas fermé à une réflexion sur ce point, monsieur le ministre. Somme toute, cet amendement ne mange pas de pain, comme on disait autrefois, et vous y êtes plutôt favorable.

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

**M. Philippe Folliot.** Puis-je suggérer à M. de Courson de rectifier son amendement sur un point ? Celui-ci propose en effet que le Gouvernement remette son rapport aux commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des finances. Ne serait-il pas judicieux de le remettre également aux commissions de la défense, qui sont tout de même concernées elles aussi ? Je parle ici en tant que rapporteur pour avis de la commission de la défense pour la gendarmerie. (« Ah ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)

**M. Jean-Marie Geveaux.** Ce serait le meilleur moyen de l'enterrer ! (Sourires.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 62 rectifié de la commission des finances.

Pour le défendre, la parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Cet amendement ne tend à demander qu'un modeste rapport.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis, pour la sécurité et les affaires maritimes.** Encore un !

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** En effet, mais sur un sujet qui n'est pas mince. Le SAAD, le service annexe d'amortissement de la dette, ne figure ni dans les comptes de l'État ni dans ceux de la SNCF. L'État en assure le service et son taux moyen est de l'ordre de 6 %, ce qui n'est pas négligeable aujourd'hui. Ce problème doit être résolu en vue du passage aux normes IFRS de la SNCF.

Monsieur le ministre, vous avez été très complet tout à l'heure dans votre intervention sur la politique des transports et la défense de votre budget, que nous approuvons largement. Mais vous êtes resté très discret sur le problème du passif ferroviaire. La discrétion peut se comprendre sur une question aussi délicate et, soit dit à votre décharge, ce mal vient de très loin.

Mais la représentation nationale doit être éclairée sur la situation actuelle et sur les perspectives d'avenir du SAAD. Cette question ne restera pas éternellement en apesanteur. Elle doit être réglée par vous, monsieur le ministre, ou par d'autres. Quoi qu'il en soit, puisque l'État devra le faire un jour, il nous paraît judicieux que l'exécutif exerce la responsabilité qui lui incombe, conformément à ce que vous rappeliez à l'instant à M. de Courson, et qu'il éclaire la représentation nationale sur la situation comptable et les perspectives d'avenir du SAAD.

C'est pourquoi, par cet amendement, nous vous demandons un rapport sur ce sujet avant le 30 juin 2006.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Je ne suis pas sûr que tout le monde ait mesuré la portée de cet amendement. Les normes comptables IFRS visent notamment l'obligation de passer la provision pour propre assureur au titre du régime propre des retraites de la SNCF avant la fin de 2006, comme M. Bouvard, M. Folliot et moi-même l'avons rappelé.

D'après les informations fournies hier soir par le président de la SNCF, la somme à comptabiliser au passif du bilan en provision se situe entre 55 et 70 milliards. À cette somme, correspondrait, à l'actif du bilan, une créance sur l'État, si celui-ci veut bien garantir les retraites. D'où l'importance de clarifier le débat.

L'État a actuellement 1 000 milliards de dette. Il faut y ajouter les provisions à passer : 850 milliards pour le régime des fonctionnaires, qui figurent hors bilan du budget de l'État, 70 milliards pour la SNCF, 20 à 21 milliards pour la RATP, quelques milliards pour la Banque de France, sans oublier d'autres grandes entreprises. Autant dire que la dette publique est quasiment doublée puisque les provisions à passer pour garantie sur les régimes spéciaux, fonction publique comprise, s'élèvent pratiquement à 1 000 milliards.

C'est dire que l'amendement, si justifié qu'il nous paraisse, par la clarification qu'il apporterait dans le débat sur les dettes réelles de l'État, n'est pas un petit amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 62 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

#### CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Nous en arrivons aux crédits de la mission « contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » inscrits à l'état B.

Je suis saisi d'un amendement n° 60 de la commission des finances.

Pour le soutenir, la parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** J'ai rappelé tout à l'heure l'intérêt qu'il y aurait à disposer enfin d'un compte d'affectation spéciale qui permettrait de retracer l'usage du produit des amendes relevant des contrôle et sanction automatisés.

Le Gouvernement a en effet introduit dans la loi de finances un progrès considérable. Malheureusement, la mission correspondant à ce compte d'affectation spéciale nous est présentée dans un seul programme. Cette présen-

tation n'est pas conforme à la loi organique. En outre, elle n'aide pas au contrôle parlementaire puisqu'elle confond toutes les dépenses dans un seul et unique programme.

C'est pourquoi la commission des finances a adopté cet amendement proposant que trois programmes se substituent au seul qui existe aujourd'hui : « radars » – qui serait consacré au financement et à la gestion des radars automatisés –, « aide au financement du permis de conduire des jeunes » – le fameux permis à un euro –, et « fichier national du permis de conduire ».

Certaines réserves se sont exprimées sur la cohérence de cet ensemble. Je ne les partage pas, parce que je pense qu'il est justifié de lier dans un même compte d'affectation spéciale ces dépenses qui participent toutes, de manière cohérente, à un effort d'ensemble pour la sécurité routière.

J'ajoute qu'il est important de respecter les règles de la LOLF et de faire en sorte que le contrôle parlementaire s'exerce avec suffisamment de finesse.

Aucune solution n'étant parfaite, il semble que l'on puisse trouver un accord avec le Gouvernement non sur trois programmes, mais sur deux. « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » disparaîtrait en tant que mono-programme au profit de deux programmes : « radars » et « aide au financement du permis de conduire des jeunes ». Ces deux programmes correspondraient, le premier, au périmètre du ministère des transports, et le second, au programme « fichier national du permis de conduire », qui relève du ministère de l'intérieur. La définition des programmes coïnciderait ainsi avec celle des ministères. Souhaitant être plus aimable envers le Gouvernement que ne l'a été M. de Courson (*Sourires*), je pense que l'on peut trouver un équilibre sur cet amendement n° 168.

D'ailleurs, puisque les amendements proposés ont permis de bonnes relations entre le Gouvernement et la commission des finances, on pourrait imaginer que, s'il nous donne son accord sur l'amendement n° 168, je retire l'amendement n° 60.

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

**M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** L'amendement n° 168 présente des avantages par rapport à l'amendement n° 60 : non seulement il tient compte des responsabilités des deux ministères, mais il permet surtout d'inscrire dans un seul programme – « radars et permis à un euro » –, qui permet la fongibilité, des crédits purement évaluatifs, en particulier ceux qui sont consacrés au permis à un euro. En effet, nous ignorons le nombre de jeunes qui bénéficieraient de ce dispositif. Dès lors, figer les chiffres à l'avance présenterait beaucoup d'inconvénients. Je suis donc favorable à l'amendement n° 168, qui me paraît préférable à l'amendement n° 60.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Je retire l'amendement n° 60, au profit de l'amendement n° 168.

**M. le président.** L'amendement n° 60 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 168.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de la mission « contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », inscrits à l'état B, modifiés par l'amendement n° 168.

*(Les crédits de la mission : « contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » inscrits à l'état B, ainsi modifiés, sont adoptés.)*

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs aux transports.

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

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures quarante-cinq, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2006, n° 2540 :

Rapport, n° 2568, de Gilles Carrez, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Administration générale et territoriale de l'État :

Rapport spécial, n° 2568, annexe II, de M. Jean-Pierre Gorges, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ;

Avis, n° 2573, tome I, de M. Pierre Morel-A-L'Huissier, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt heures quinze.)*

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

JEAN PINCHOT