

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du vendredi 9 décembre 2005

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. ADRIEN GOUTEYRON

1. **Procès-verbal** (p. 9192).
2. **Loi de finances pour 2006.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 9192).

### ANCIENS COMBATTANTS, MÉMOIRE ET LIENS AVEC LA NATION (p. 9192)

M. Jacques Baudot, rapporteur spécial de la commission des finances ; Mme Catherine Procaccia, en remplacement de M. Marcel Lesbros, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Guy Fischer, Claude Biwer, Mme Gisèle Printz, M. Francis Grignon.

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué aux anciens combattants.

### Sur l'article 52 et état B (p. 9204)

Amendement n° II-228 de Mme Gisèle Printz. – Mme Gisèle Printz, MM. le rapporteur spécial, Jean Arthuis, président de la commission des finances ; le ministre délégué. – Rejet.

Amendement n° II-229 de Mme Gisèle Printz. – Mme Gisèle Printz, MM. le rapporteur spécial, le ministre délégué, Francis Grignon. – Rejet.

Amendement n° II-232 de Mme Gisèle Printz. – Mme Gisèle Printz, MM. le rapporteur spécial, le ministre délégué. – Rejet.

Amendement n° II-225 de M. Guy Fischer. – MM. Guy Fischer, le rapporteur spécial, le ministre délégué. – Rejet.

Adoption des crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation »

### Article 75 (p. 9208)

Amendement n° II-318 du Gouvernement. – MM. le ministre délégué, le rapporteur spécial, Guy Fischer. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

### Articles additionnels après l'article 75 (p. 9210)

Amendement n° II-2 rectifié de M. Nicolas About. – MM. Jean Arthuis, le ministre délégué. – Retrait.

Amendement n° II-231 de M. Jean-Pierre Masseret. – Mme Gisèle Printz, MM. le rapporteur spécial, le ministre délégué, Guy Fischer, le président de la commission. – Retrait.

### Article 75 bis (p. 9211)

Amendements n°s II-227 de Mme Gisèle Printz, II-236, II-226 de M. Guy Fischer et II-312 rectifié de M. Alain Gournac. – Mme Gisèle Printz, M. Guy Fischer, Mme Catherine Procaccia, MM. le président de la commission, le ministre délégué. – Retrait de l'amendement n° II-312 rectifié ; irrecevabilité des amendements n°s II-227, II-238 et II-226.

M. Guy Fischer.

Adoption de l'article.

### Articles additionnels après l'article 75 bis (p. 9213)

Amendements n°s II-77 rectifié de M. Philippe Richert et II-230 de Mme Gisèle Printz. – M. Francis Grignon, Mme Gisèle Printz, MM. le rapporteur spécial, le ministre délégué. – Irrecevabilité des deux amendements.

Amendement n° II-250 de M. Guy Fischer. – MM. Guy Fischer, le rapporteur spécial, le ministre délégué. – Irrecevabilité.

Amendement n° II-251 rectifié de M. Guy Fischer. – MM. Guy Fischer, le rapporteur spécial, le ministre délégué. – Irrecevabilité.

### *Suspension et reprise de la séance* (p. 9214)

## PRÉSIDENTICE DE M. PHILIPPE RICHERT

3. **Dépôt de rapports en application de lois** (p. 9215).
4. **Loi de finances pour 2006.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 9215).

### TRANSPORTS (p. 9215)

#### BUDGET ANNEXE : CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS (p. 9215)

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE : CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE (p. 9215)

MM. Alain Lambert, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances (météorologie et politiques d'équipement) ; Gérard Miquel, rapporteur spécial de la commission des finances (réseau routier et sécurité routière) ; Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances (contrôle et exploitation aériens) ; Georges Gruillot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Charles Revet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Alain Gérard, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (contrôle et exploitation aériens).

**5. Modification de l'ordre du jour** (p. 9222).

MM. le président, Jean Arthuis, président de la commission des finances.

**6. Loi de finances pour 2006.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 9222).

TRANSPORTS (*suite*) (p. 9222)

BUDGET ANNEXE :  
CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS (*suite*) (p. 9222)

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE :  
CONTRÔLE ET SANCTIONS AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS  
AU CODE DE LA ROUTE (*suite*) (p. 9222)

MM. Michel Billout, Claude Biver, Daniel Reiner, Gérard Longuet, Mme Évelyne Didier, MM. Yves Krattinger, Francis Grignon, Mme Marie-France Beaufils, MM. Roland Ries, Hugues Portelli, Christian Cambon, Laurent Béteille, M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.

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

Adoption des crédits de la mission « Transports ».

Adoption des crédits du budget annexe et du compte d'affectation spécial.

Article 90 (p. 9246)

Amendements n<sup>os</sup> II-283 et II-284 rectifié de M. Francis Grignon. – MM. Francis Grignon, Alain Lambert, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. – Retrait des deux amendements.

Adoption de l'article.

Articles 90 *bis* et 90 *ter*. – Adoption (p. 9248)

Article additionnel après l'article 90 *ter* (p. 9248)

Amendement n<sup>o</sup> II-186 de M. Thierry Foucaud. – MM. Michel Billout, Alain Lambert, rapporteur spécial ; le ministre, Jack Ralite. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

**7. Transmission d'un projet de loi** (p. 9249)**8. Texte soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution** (p. 9249).**9. Ordre du jour** (p. 9250).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. ADRIEN GOUTEYRON vice-président

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

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

1

### PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

## LOI DE FINANCES POUR 2006

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 2006, adopté par l'Assemblée nationale (n<sup>os</sup> 98, 99).

#### ANCIENS COMBATTANTS, MÉMOIRE ET LIENS AVEC LA NATION

**M. le président.** Le Sénat va examiner les crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, madame la ministre de la défense, monsieur le ministre délégué aux anciens combattants, mes chers collègues, les crédits destinés au monde combattant sont désormais inscrits dans une mission au titre évocateur, « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ». Si j'insiste sur cet intitulé, c'est que sa gestation a été quelque peu difficile ! Je me réjouis donc que l'expression « anciens combattants », qui n'apparaissait pas dans la mouture initiale, ait été introduite.

Cette mission comprend trois programmes et un certain nombre d'actions.

Le programme 167, « Liens entre la nation et son armée », a pour objectif l'esprit de défense. Il se compose de quatre actions : l'action « Journée d'appel de préparation à la défense » – qui dispose de la majorité des crédits

et des effectifs du programme –, l'action « Politique de la mémoire », l'action « Promotion et valorisation du patrimoine culturel », l'action « Communication ».

Le programme 169, « Mémoire, reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant », recouvre, avec ses cinq actions, 87,5 % des crédits.

Le programme 158, « Indemnisation des victimes des persécutions antisémites et des actes de barbarie pendant la Seconde Guerre mondiale », compte deux actions. L'Office national des anciens combattants et victimes de guerre, l'ONAC, est en charge du versement de ces réparations.

Cette mission, avec ses trois programmes, disposera donc pour 2006 de 3,9 milliards d'euros de crédits de paiement. Je ne lancerai pas la polémique en ramenant le montant de ces crédits au nombre de pensionnés, ou en le comparant à l'évolution du coût de la vie ou à tout autre paramètre. Nous savons tous qu'un verre peut être à moitié vide ou à moitié plein, selon l'approche que nous avons. Je suis rapporteur spécial pour le budget des anciens combattants depuis douze ans et, à ce titre, j'ai déjà présenté le budget à plusieurs ministres ou secrétaires d'État et les réactions des anciens combattants, comme de leurs défenseurs, sont toujours identiques.

Le programme 169, qui est en prise directe avec le monde combattant, a bénéficié des mesures nouvelles du Gouvernement. Tout d'abord, la subvention d'action sociale de l'ONAC progresse de 0,5 million d'euros. Ensuite, l'article 75 prévoit l'entrée en vigueur de la parité entre les hommes et les femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ; son coût est évalué à 0,5 million d'euros. Enfin, l'indice de la retraite du combattant bénéficie d'une revalorisation de deux points, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006. Le montant de cette mesure, contenue à l'article 75 *bis*, s'élève à 18 millions d'euros.

Avant tout, je tiens à saluer la présence de Mme la ministre de la défense et, au regard de la dramatique actualité de ces dernières semaines, insister sur le rôle social et pédagogique que joue l'armée – essentiellement auprès des jeunes générations les moins favorisées – et par le biais de la journée d'appel de préparation à la défense, la JAPD, et grâce à ses actions de communication. En effet, la JAPD permet non seulement d'apporter une information, mais aussi d'évaluer la situation sociale de chacun et d'offrir un projet d'avenir.

La défense a, sous votre impulsion, madame la ministre, multiplié les actions de communication et de valorisation des acquis historiques de notre pays, ce qui a permis à tous de mieux appréhender notre passé et d'entrevoir un avenir meilleur. Soyez assurée, madame la ministre, que les anciens combattants sont très sensibles à cette ouverture de leur expérience vers le public et les jeunes.

Monsieur le ministre délégué, je tiens à vous remercier de l'opiniâtreté avec laquelle vous avez défendu le principe du relèvement de la retraite du combattant. Je reconnais avoir douté, dans le contexte actuel, de l'aboutissement de ce

projet. À l'issue de l'arbitrage budgétaire de l'été, rien n'était moins sûr ! Je souligne la détermination dont vous avez fait preuve à cet égard.

Certes, accorder deux points de revalorisation à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006 revient à octroyer un point en année pleine. Toutefois, la Haute Assemblée se serait volontiers satisfaite de deux points dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain et aurait apprécié de pouvoir l'annoncer aux associations, qui attendent ce dégel depuis plus de vingt-cinq ans. Il n'est peut-être pas trop tard...

Quoi qu'il en soit, pour les années à venir, cette revalorisation de deux points est définitivement acquise ; j'insiste sur ce point. Vous auriez pu accorder un point pour 2006 et promettre – sans savoir ce que l'avenir nous réserve – un point pour 2007. Mais c'eût été beaucoup plus aléatoire. Je vous remercie donc de ce gage pour l'avenir, monsieur le ministre délégué.

Cette attente constituait l'une des revendications majeures du monde combattant, à juste titre d'ailleurs, puisque la retraite du combattant était figée, depuis 1978, à l'indice 33 des pensions militaires d'invalidité. Cependant, ce premier pas doit être retenu comme une amorce de revalorisation, qui appelle, bien évidemment, une poursuite de l'initiative dans les années à venir.

Conscient du rôle déterminant que joue l'ONAC, essentiellement auprès des veuves, vous accroissez systématiquement le montant de ses crédits sociaux depuis ces dernières années, monsieur le ministre délégué, anticipant ainsi sur une demande que ne manqueraient pas de vous adresser les parlementaires. Nous ne pouvons que nous féliciter de cette initiative et, là encore, vous remercier, d'une part, parce que le sort des veuves de combattants – hélas ! très nombreuses et souvent démunies – nous préoccupe beaucoup ; d'autre part, parce que la mission de l'ONAC en sort confortée.

Les champs d'action de cet office, en matière tant de politique sociale que de mémoire, militent d'ailleurs en faveur d'une pérennisation durable de l'institution. Tel était, en tout état de cause, l'objet du contrat d'objectifs et de moyens de 2003. Toutefois, si l'action de l'ONAC à l'égard des veuves est déterminante, elle demeure essentiellement ponctuelle.

Je suis donc tenté d'adhérer à la proposition émise par nos collègues députés membres de la commission des finances, qui consiste à leur allouer une allocation différentielle dont le principe serait calqué sur celui du fonds de solidarité pour les anciens combattants d'Afrique du Nord.

Le 8 novembre dernier, à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre délégué, vous avez suggéré la mise en place d'un groupe de travail chargé d'analyser la faisabilité de ce projet. Pouvez-vous nous confirmer aujourd'hui la création d'un tel groupe au cours du premier semestre de l'année 2006, dont les conclusions seraient remises avant l'arbitrage budgétaire de l'été prochain ?

Toutefois, en accord avec mes collègues de la commission des finances, j'appelle votre attention sur la situation des orphelins des prisonniers du Viêt-minh. Alors que, en application de la loi du 31 décembre 1989, les victimes sont assimilées aux déportés des camps nazis, leurs orphelins subissent un sort différent. On ne peut que déplorer là un oubli évident du législateur.

Tout le monde sait le soin scrupuleux qu'a mis la Commission pour l'indemnisation des victimes de spoliations, la CIVS, à déterminer le champ d'application du décret d'extension. Mais le mieux est l'ennemi du bien, et

ces quelques dizaines d'intéressés ont échappé à sa vigilance. Je ne doute pas, monsieur le ministre délégué, que vous aurez à cœur de les réhabiliter dans leurs droits.

J'insisterai également sur le sentiment d'abandon dont souffrent les pupilles de la nation, orphelins de guerre, à la suite des mesures adoptées depuis l'été 2000 en faveur des orphelins de déportés. Sans solliciter l'extension pure et simple des décrets, je pense, après concertation avec leurs représentants, qu'il serait bon de se pencher sur la situation de ces autres orphelins oubliés.

Je ne puis m'empêcher de penser également à d'autres laissés-pour-compte, les orphelins des incorporés de force dans les formations paramilitaires allemandes, *Reichsarbeitsdienst-Kriegshilfsdienst*, les RAD-KHD, à qui l'on a vainement laissé espérer une indemnisation. Je sais, pour avoir assisté à la rencontre que vous aviez organisée avec le président de la Fondation pour l'entente franco-allemande au mois de mai 2003 à Strasbourg, que cette instance fait preuve d'une mauvaise volonté patente sur ce dossier.

Toutefois, je ne puis admettre que le gouvernement français, convaincu du bien-fondé de sa démarche, ne puisse – ne serait-ce qu'à l'usure ! – obtenir gain de cause, d'autant que nous savons que la fondation dispose de fonds inutilisés très importants.

Je me dois également de vous rappeler le mécontentement des anciens combattants mutualistes, monsieur le ministre délégué. Même si l'on peut juger qu'ils ne sont pas parmi les plus nécessiteux, je comprends leur frustration. Je me suis déjà expliqué sur ce point lors du précédent débat budgétaire.

La question du plafond majorable de la rente mutualiste avait été judicieusement réglée par l'un de vos prédécesseurs, aujourd'hui sénateur, qui avait instauré une augmentation systématique de 5 points par an, ce qui avait mis alors fin à toute polémique. Monsieur le délégué, vous avez rompu avec ce principe en accordant, en 2003, une majoration de 7,5 points, que j'avais alors jugée exagérée. En figeant ensuite ce plafond, vous avez confirmé mes inquiétudes. Si cette décision n'était pas intervenue, l'objectif des 130 points souhaité par les associations serait aujourd'hui atteint et cette question serait tranchée.

J'aborderai maintenant une question qui me tient à cœur et dont les médias se sont légitimement emparés lors des cérémonies du 11 novembre dernier. Il s'agit de la départementalisation des routes nationales et de son incidence sur les conditions d'entretien des monuments aux morts ou des autres lieux de commémoration qui les bordent, « la Voie sacrée » constituant l'un des lieux emblématiques de cette inquiétude. Je ne puis imaginer un désengagement de l'État dans ce domaine. Toutefois, je souhaite, monsieur le ministre délégué, que vous nous rassuriez publiquement sur les intentions du Gouvernement en la matière.

Pour en terminer avec les problèmes relatifs au monde combattant qui restent en attente, j'aimerais connaître, monsieur le ministre délégué, la suite que vous comptez donner aux conclusions de l'inspecteur général aux affaires sociales, M. Christian Gall, sur l'application du principe de la campagne double aux anciens fonctionnaires et assimilés combattants, qui vous ont été remises au printemps dernier.

Je formulerai à présent quelques observations « lolfiennes ».

Tout d'abord, les crédits relatifs à la mémoire sont éclatés entre deux programmes : si l'édification des monuments est prévue au programme 167, leur entretien dépend du programme 169 ! Une telle répartition semble pour le moins peu rationnelle et peu respectueuse des principes mêmes de la loi organique relative aux lois de finances !

**M. Jean Arthuis**, *président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation*. Cela est bien vu !

**M. Jacques Baudot**, *rapporteur spécial*. Ensuite, les crédits de communication intégrés dans le programme 167 ne représentent que la moitié des moyens consacrés à cette fonction.

Il paraît tout aussi contestable que le coût de fonctionnement de la Commission pour l'indemnisation des victimes de spoliations, la CIVS, qui intervient dans le programme 158, demeure dans le giron de la mission « Direction de l'action du Gouvernement ».

Enfin, certaines dépenses fiscales au profit des anciens combattants ne font l'objet d'aucune évaluation ou d'aucun chiffrage. Il en est ainsi de la réduction des droits de succession ou de donation, dont bénéficient certaines catégories de ressortissants. Nous aimerions connaître l'évolution de la situation en la matière.

J'en viens aux deux articles rattachés.

L'article 75 instaure le principe d'égalité de traitement entre hommes et femmes en matière de droit à pension du conjoint survivant. Je ne puis que me satisfaire de cette mesure, que j'ai moi-même réclamée depuis plusieurs années, même si peu de personnes sont concernées à l'heure actuelle. Je n'ai jamais ignoré les contraintes purement administratives et législatives qu'elle engendrait et qui avaient justifié de la différer : elles sont telles qu'une modification rédactionnelle est encore attendue pour sécuriser le texte que vous aviez initialement proposé, monsieur le ministre délégué.

Quant à l'article 75 *bis*, revalorisant la retraite du combattant, je l'ai déjà largement commenté. Je n'y reviens donc pas.

En conclusion, soyez remerciés, madame le ministre, monsieur le ministre délégué, de votre sens de l'écoute, même si certains le contestent.

Je salue ici, monsieur le ministre délégué, je l'ai toujours dit et je le répète encore aujourd'hui, votre sens de l'équité et de la justice,

Vous avez su apporter une aide constante aux anciens combattants, en réglant, par exemple, le problème des cures thermales ; ce fut votre première action lorsque vous avez été nommé ministre.

Par ailleurs, vous avez su prendre en main le problème de la dé cristallisation, même si ce dernier n'est, il est vrai, pas tout à fait résolu ; vous avez assuré la pérennité de l'ONAC, grâce au contrat d'objectifs et de moyens ; vous avez accordé la carte de combattant dès quatre mois de service en Afrique du Nord ; vous avez appliqué la réparation due aux orphelins des victimes de la barbarie nazie.

Sur le plan social, vous avez augmenté de quinze points les pensions des veuves de guerre et, tout dernièrement encore, vous avez contribué largement au devoir de mémoire par la remise en état du cimetière de Mers el-Kébir, qui n'est pas terminée, mais dont l'étude est presque achevée.

Je vous propose donc, mes chers collègues, conformément à l'avis de votre commission des finances, d'adopter les crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation », et les articles rattachés 75, sous réserve d'une précision rédactionnelle, et 75 *bis*. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

**Mme Catherine Procaccia**, *rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales, en remplacement de M. Marcel Lesbros*. Monsieur le président, madame le ministre, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, les crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation », sur lesquels la commission des affaires sociales est saisie pour avis, s'élèvent, pour 2006, à 3,63 milliards d'euros dans la présentation initiale du projet de loi de finances.

La diminution de 1,4 % que traduit ce chiffre n'affecte pas l'engagement de l'État à l'égard du monde combattant, puisque la dotation moyenne par ressortissant est en hausse de 1,49 % par rapport à 2005. Or c'est le plus important, semble-t-il.

Par ailleurs, deux mesures nouvelles sont inscrites dans le projet de budget, pour un coût global d'un million d'euros, réparti par moitié entre la mise en œuvre de l'égalité hommes-femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, et l'augmentation des crédits sociaux de l'ONAC.

Ainsi profilé, le projet de budget pour 2006 des anciens combattants a pour principal mérite de mettre en œuvre les nombreuses mesures prises depuis 2002. Si légitimes que soient les demandes encore non satisfaites du monde combattant, nous devons reconnaître que beaucoup a été fait ces dernières années et que la situation des finances publiques n'est pas si florissante pour que nous puissions exiger de nouvelles et importantes avancées immédiatement.

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

**Mme Catherine Procaccia**, *rapporteur pour avis*. Il en est une, cependant, que nous souhaitons et que l'Assemblée nationale a réalisée sur la proposition du Gouvernement. Il s'agit de la revalorisation de deux points, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006, de la retraite du combattant, qui était fixée, depuis 1978, au même niveau indiciaire.

Une évolution se trouve ainsi amorcée. Elle ouvre la perspective d'un passage de l'indice 33 à l'indice 48, selon l'objectif constant des associations d'anciens combattants, en fonction de ce que sera la situation des finances publiques et de ce qu'elle permettra de faire les prochaines années.

Je voudrais mentionner quelques dossiers en attente.

J'évoquerai, d'abord, la question de la campagne double. La revendication des fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du nord nous place devant un « conflit d'égalités » difficile à résoudre.

En effet, l'application du principe de l'égalité des droits entre agents publics conduirait à octroyer cet avantage aux anciens combattants d'Afrique du Nord. Or la commission des affaires sociales, attachée à la logique et à l'équité de l'évolution globale des systèmes de retraite, observe, en sens contraire, que l'attribution de la « campagne double » ne profiterait qu'aux agents publics, alors que les anciens combattants du secteur privé ont souvent été placés dans

une situation sociale bien plus précaire au retour de leur mission. La réflexion en cours ne pourra éluder cet état de fait.

Je souhaiterais aussi mentionner le dossier des Français du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle incorporés de force dans des formations paramilitaires allemandes n'ayant pas participé à des combats. Un accord franco-allemand de 1981 a prévu l'indemnisation des incorporés dans l'armée, sans évoquer le cas des personnes incorporées dans ces formations non combattantes.

Dans ces conditions, la Fondation pour l'entente franco-allemande, attributaire des fonds versés par l'Allemagne aux fins d'indemnisation, refuse d'utiliser en faveur de ces personnes les sommes dont elle reste dépositaire.

De leur côté, si les associations d'anciens incorporés de force, dont beaucoup siègent au comité directeur de la fondation, sont généralement hostiles à l'utilisation de ces ressources à des fins non prévues par les textes en vigueur, elles ne s'opposent pas à toute indemnisation des non-combattants. Leur souci est essentiellement d'écarter le principe d'une parité jugée inappropriée entre les non-combattants et les combattants qui ont subi les rigueurs de la guerre, puis de la détention en camp soviétique. Les autorités allemandes considèrent, pour leur part, que l'accord de 1981 a réglé le dossier en ce qui les concerne.

Dès lors et compte tenu du fait que le Gouvernement reste disposé à participer, à concurrence de la moitié, à l'indemnité qui a été versée aux incorporés dans l'armée allemande, une négociation entre les associations intéressées constituerait un premier pas nécessaire pour préparer une éventuelle évolution de la position de la Fondation pour l'entente franco-allemande. Il convient donc d'engager localement la négociation.

La situation des veuves mérite également que l'on y porte attention. Nous savons que les veuves d'anciens combattants comptent parmi les principaux bénéficiaires des aides sociales de l'ONAC. La mesure nouvelle de 500 000 euros, que j'ai mentionnée précédemment, confortera le développement nécessaire de ces actions qui profitent aux plus défavorisées d'entre les veuves, ce dont nous nous réjouissons.

Enfin, cette année, les veufs et conjoints survivants ont bénéficié de l'attention du Gouvernement. C'est ainsi que l'article 75 du projet de loi de finances leur permet de percevoir une pension de réversion au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre. Notre commission est favorable à l'adoption de cette disposition.

En fonction de l'ensemble de ces éléments, la commission des affaires sociales s'est prononcée en faveur de l'adoption des crédits pour 2006 de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe Union pour un mouvement populaire, 32 minutes ;

Groupe socialiste, 22 minutes ;

Groupe Union centriste-UDF, 11 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 9 minutes.

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

Je vous rappelle qu'en application des décisions de la conférence des présidents, aucune intervention des orateurs des groupes ne doit dépasser dix minutes.

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

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Guy Fischer.

**M. Guy Fischer.** Monsieur le ministre délégué, l'été dernier, je vous adressais dix questions écrites par lesquelles je vous demandais de faire le point des revendications non satisfaites des anciens combattants. Or, dès réception de vos premières réponses, j'ai perdu le peu d'illusions que j'avais !

Vous m'avez systématiquement répondu que c'était une priorité, mais que vous n'aviez pas les moyens ou que vous alliez réfléchir et créer une commission.

Le débat du mois dernier à l'Assemblée nationale a d'ailleurs malheureusement confirmé que le Gouvernement n'entend pas plus répondre aujourd'hui aux demandes des anciens combattants et victimes de guerre que ces dernières années.

J'évoquerai, tout d'abord – nous commençons à nous y habituer – le tour de passe-passe budgétaire, auquel M. le rapporteur spécial a fait allusion. Ainsi, on nous dit que le budget est en augmentation de 2 %. Or, pour la première fois, on y inclut l'indemnité des orphelins de déportés et de victimes de la barbarie nazie – ce qui représente 207 millions d'euros – qui relevait précédemment des crédits du Premier ministre.

De fait, ce budget est donc en régression de 1,5 %, voire de plus de 3 % en euros constants.

Cette année encore, il n'est rien de plus qu'un budget de fonctionnement en année pleine. C'est ce que notre collègue rapporteur pour avis appelle « un budget de consolidation des acquis » !

Mais, surtout, aucune réponse n'est apportée aux principales revendications : retraite du combattant, rente mutualiste et pensions pour les veuves.

Vous affirmiez pourtant l'an dernier, monsieur le ministre délégué, que la revalorisation de la retraite du combattant était désormais la première priorité du Gouvernement.

Même si l'on peut prendre acte de deux mesures de moindre importance, à savoir, d'une part, l'introduction de l'égalité hommes-femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre – un amendement de précision sera déposé sur ce sujet – et, d'autre part, une augmentation, qui reste cependant bien insuffisante, de 500 000 euros des crédits d'action sociale de l'ONAC, nous sommes bien loin du compte !

Et je réfute par avance les mauvaises raisons que vous allez invoquer.

Ne me dites pas que c'est une priorité pour le budget prochain ! Ne me dites pas que les moyens budgétaires n'existent pas ! Ne me dites pas qu'un groupe de travail va être constitué ! Tout cela est faux ! Ces propos sont autant de tromperies à l'égard du monde combattant !

Il aura fallu qu'un fait sans précédent se produise, à savoir que les anciens combattants sont descendus dans la rue avec leurs drapeaux, pour que vous lâchiez deux points pour la

retraite du combattant, avec, là encore, un tour de passe-passe ! En fait, il ne s'agit que d'un point d'augmentation pour 2006, puisque vous proposez la mise en œuvre de cette mesure au 1<sup>er</sup> juillet 2006.

De surcroît, ces 18 millions d'euros – coût de la mesure – ne seront pas utilisés en totalité, puisqu'une partie des retraites du combattant allouées après juillet 2006 ne sera payée qu'en 2007 sur les crédits du budget pour 2007.

Ce n'est pas sérieux, monsieur le ministre délégué ! Vous ne pouvez pas rester sourds de la sorte aux attentes du monde combattant qui se sent, sinon insulté, tout au moins ignoré par ce qu'il considère comme une aumône. Et ne protestez pas : un point, cela représente 13,13 euros par an !

La retraite du combattant atteint déjà un montant dérisoire de 433,29 euros par an. L'honnêteté, la sagesse, le bon sens voudraient que l'on accorde au moins trois points cette année, avec une mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Je vous proposerai tout à l'heure deux amendements destinés à aller dans ce sens.

Je voudrais souligner ici la mascarade qui a eu lieu à l'Assemblée nationale le mois dernier, lorsque 150 députés, après avoir déposé un amendement prévoyant 38 millions d'euros, soit deux points au 1<sup>er</sup> janvier 2006, l'ont ensuite retiré sans débat pour laisser place à celui du Gouvernement, bien moins avantageux !

Concernant les veuves, vous vous vantez, cette année encore, du relèvement des pensions de quinze points d'indice effectué le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et poursuivi en 2005. C'est bien la moindre des choses, mais je vous rappelle que vous aviez insisté sur le fait que la situation des veuves relevait d'un traitement urgent qu'il convenait d'inscrire dans un plan sur cinq ans. Qu'attendez-vous donc ?

Vous dites, à présent, qu'une allocation spécifique viendrait en concurrence avec les prestations déjà servies aux intéressées dans le cadre du régime d'indemnisation actuel. Vous affirmez, en outre, que vous ne disposez pas de chiffres relatifs aux veuves. Toutefois, un rapport a été remis au Parlement concernant les anciens combattants et leurs veuves âgées de plus de soixante ans et dont les ressources sont inférieures au SMIC, ledit rapport étant prévu par la loi de finances de 2004.

Ce qu'il faut mettre en place, aujourd'hui, c'est une allocation différentielle de solidarité raisonnable pour les veuves les plus défavorisées, allocation qui n'absorberait pas la moitié de la diminution annuelle du fonds de solidarité des anciens combattants d'Afrique du nord et ne représenterait que 0,143 % du budget global des anciens combattants, soit 5,57 millions d'euros.

Et que la majorité ne nous joue pas le même numéro qu'à l'Assemblée nationale où la commission des finances, après avoir adopté un amendement pour l'allocation différentielle, l'a par la suite retiré, comptant sur votre nouvelle promesse de régler la question l'année prochaine !

S'agissant du plafond majorable de la rente mutualiste, nous savons l'attente que représente son relèvement pour les anciens combattants et leurs mutuelles.

Vous l'avez porté à 122,5 points en 2003, puis plus rien ! Or vous nous aviez pourtant dit, là aussi, que c'était l'une de vos priorités !

Revenons également sur la campagne double, cette très ancienne revendication, qui consiste en l'octroi d'un avantage particulier de la liquidation de la pension de retraite aux fonctionnaires civils et assimilés. Dans les textes

datant de 1948, ce bénéfice de campagne fut accordé aux anciens combattants d'Indochine, de Madagascar, de Corée et de Suez, écartant délibérément les anciens combattants de la guerre d'Algérie.

Il vient d'être accordé aux militaires en service sur le territoire du Koweït, et il n'y a aucune raison pour que ce ne soit pas le cas, également, pour les combats d'Afrique du Nord.

Le rapport Gal vous a été rendu. Il se trouve à présent au Conseil d'État, « pour complément d'étude », comme vous l'avez affirmé devant l'Assemblée nationale, le mois dernier. Il faudrait que la représentation nationale et les associations, qui avaient réclamé ce rapport, en aient connaissance au plus tôt !

J'évoquerai, cette année encore, les RAD-KHD, c'est-à-dire ceux qui furent incorporés de force dans les formations paramilitaires nazies. Ce dossier a avancé, puisque la France a proposé de prendre en charge 50 % de leur indemnisation. Toutefois, la Fondation pour l'entente franco-allemande continue de le bloquer. Monsieur le ministre délégué, que comptez-vous faire pour clore, enfin, ce douloureux dossier ?

Enfin, le droit à réparation doit s'appliquer à tous, j'y insiste, y compris aux victimes de la guerre du Golfe ou des irradiations nucléaires consécutives aux essais effectués dans le Sahara et en Polynésie. Il faudra bien que nous nous penchions sérieusement sur ces douloureux dossiers, et je tiens, tout particulièrement, à saluer le travail réalisé par l'ARAC, aux côtés des associations de victimes, notamment l'AVEN, l'association des vétérans des essais nucléaires, et AVIGOLFE, l'association des victimes civiles et militaires de la guerre du Golfe.

Vous ne serez donc pas surpris que nous ne votions pas un budget qui n'est pas à la hauteur de vos promesses au monde combattant.

Par ailleurs, il faudra bien nous pencher sur de nombreux autres problèmes, sans doute moins médiatisés que les précédents, mais néanmoins importants. Compte tenu du peu de temps qui m'est imparti, je ne serai pas exhaustif

J'évoquerai, tout d'abord, le rapport constant, pour lequel rien n'est réglé. Une commission tripartite doit impérativement se réunir, afin d'estimer le retard qu'a pris la valeur du point et décider de mesures de rattrapage, comme en 1978, quand fut prévue une mise à niveau, par étapes, de 1981 à 1985.

Monsieur le ministre délégué, pourriez-vous nous éclairer sur la parution du décret de relèvement de la valeur du point PMI, en fonction de l'augmentation des traitements de la fonction publique ? Ce décret devra paraître avant le 31 décembre 2005 et être appliqué sans délai !

Permettez-moi, aussi, d'évoquer les « enfants de Buchenwald ». Il s'agit du cas particulier de jeunes déportés originaires d'autres pays, qui n'avaient pas la nationalité française au moment des faits. Ces enfants, qui n'avaient plus rien, n'ont pu rejoindre leur pays d'origine et ont été sauvés grâce aux déportés français qui, ne voulant pas les abandonner, les ont amenés avec eux dans notre pays. Ils ont ainsi acquis la nationalité française.

À la Libération, 2 000 de ces enfants ont été accueillis en France, sur décision du général de Gaulle, dont 427 venaient de Buchenwald. Pourtant, ces déportés n'ont jamais pu obtenir le droit à la pension d'invalidité, malgré

les nombreuses interventions de M. Guy Ducoloné, ancien résistant et déporté, président de l'amicale de Buchenwald-Dora et ancien vice-président de l'Assemblée nationale

Parmi eux, nous pouvons estimer, aujourd'hui, en totalisant les déportés de tous les camps de concentration, qu'il ne reste que quelques dizaines de survivants. Même si, pour nombre d'entre eux, il est trop tard, ne conviendrait-il pas de revenir sur cette injuste différence de traitement entre les personnes déportées ? Une association a d'ailleurs récemment saisi à ce sujet la Haute Autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité.

Je terminerai en vous parlant de la mémoire, pour déplorer que celle-ci soit si souvent tronquée, quand elle n'est pas falsifiée. Tout d'abord, j'affirmerai, de nouveau, qu'il n'est pas question que l'on nous impose une journée unique du souvenir, le 11 novembre, ainsi que l'a proposé un groupe de sénateurs de la majorité dans une proposition de loi. Je n'accuse personne, mais je préfère que les choses soient exprimées !

Je dénoncerai, une fois encore, la tromperie que constitue le choix de la date du 5 décembre, au lieu de celle du 19 mars, pour commémorer la guerre d'Algérie.

**M. Charles Revet.** Et ceux qui sont morts après le 19 mars, faut-il les oublier ?

**M. Guy Fischer.** La proposition de loi que mon groupe a déposée attend toujours !

Je reviendrai, enfin, sur l'article 4 de la loi du 23 février 2005 portant reconnaissance de la nation et contribution nationale en faveur des Français rapatriés.

À cette même tribune, le jeudi 16 novembre dernier, j'affirmais que cette loi, qui aurait dû constituer une dernière indemnisation de victimes de guerre, était devenue « un cheval de Troie banalisant les guerres coloniales, un hymne à la présence prétendument civilisatrice de la France en Afrique, voire une justification d'aventures coloniales à venir ». À l'époque, je fus le seul à dénoncer une aussi dangereuse dérive, même si nos amis socialistes ont, depuis lors, déposé une proposition de loi, dont nous savons quel sort elle a récemment subi.

Le Premier ministre s'est exprimé. Cette loi doit être abrogée, notamment trois de ses articles, et surtout l'article 4, que je considère comme scélérats ; je m'exprime franchement, selon mon habitude !

Je conclurai, malgré tout, sur une note d'espoir, en saluant l'inlassable travail de mémoire réalisé par les anciens combattants, déportés et résistants, dans les lycées et collèges, souvent relayés par les amis de la Fondation pour la mémoire de la déportation.

Je saluerai, également, le magnifique engagement d'équipes d'enseignants, qui ont à cœur, elles aussi, de transmettre le relais. L'action du collègue René Cassin à Corbas, dans le Rhône, est exemplaire. Dans toutes ces actions, brille une flamme qui n'est pas prête de s'éteindre, et c'est tant mieux ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Claude Biwer.

**M. Claude Biwer.** Monsieur le ministre délégué, permettez-moi de vous indiquer, en préambule, que j'éprouve beaucoup de respect pour votre fonction, mais également pour votre personne. Vous n'avez cessé, au cours de votre carrière, de servir fidèlement notre pays, et je n'oublie pas, non plus, que votre père fut engagé dans le terrible premier conflit

mondial, qui concerna tout particulièrement le département que j'ai l'honneur de représenter ici, avec Gérard Longuet d'ailleurs. La preuve que nous nous sentons concernés par ce débat, c'est que 100 % des sénateurs de mon département sont présents aujourd'hui ! (*Sourires.*)

Vous avez, monsieur le ministre délégué, le redoutable privilège de défendre, devant notre assemblée, les crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation », dont le moins que l'on puisse dire est qu'ils n'ont pas suscité l'enthousiasme débordant des associations représentatives d'anciens combattants et de victimes de guerre.

Pourtant, à ce jour, monsieur le ministre délégué, votre bilan peut être considéré comme positif. Je serai moins sévère que mon prédécesseur.

Vous avez obtenu l'indemnisation des orphelins des victimes du nazisme, mis en œuvre la dé cristallisation des pensions de retraite des anciens combattants originaires d'Afrique, rendu plus simple et transparent le mode de calcul de la revalorisation du point d'indice des pensions militaires d'invalidité, permis l'obtention de la carte de combattant aux anciens militaires ayant séjourné en Afrique du Nord pendant au moins quatre mois, enfin, augmenté le plafond majorable de la rente mutualiste des anciens combattants.

Ce projet de budget, avant sa discussion à l'Assemblée nationale, présentait des avancées plutôt faibles. Certes, les crédits de la retraite du combattant progressaient de façon significative, avec une hausse de 6,52 %, du fait de l'augmentation du nombre des bénéficiaires. Toutefois, en réalité, les véritables mesures nouvelles étaient peu nombreuses, avec une augmentation de 500 000 euros des crédits de l'ONAC et l'introduction de la parité hommes-femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, cette dernière disposition représentant un coût supplémentaire de 500 000 euros également.

Néanmoins, à l'Assemblée nationale, vous avez accepté que la retraite du combattant, qui correspond invariablement, depuis 1978, à 33 points d'indice de la fonction publique, voie son indexation passer à 35 points, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006. Il s'agit là d'une avancée significative, que je ne peux que saluer.

Demeurent, cependant, un très grand nombre d'autres points de litige entre les pouvoirs publics et le monde combattant.

Comme je l'ai rappelé, vous avez obtenu que le plafond de la retraite mutualiste du combattant soit majoré de 7,5 points et porté à 122,5 points, mais il reste encore du chemin à parcourir avant d'atteindre les 130 points. Je conçois fort bien que tout ne puisse être réalisé en même temps, mais je souhaiterais que ce dossier soit rouvert à l'occasion de l'examen du budget pour 2007.

S'agissant de la campagne double des anciens combattants en Afrique du Nord, vous aviez confié le soin à M. Christian Gal, inspecteur général des affaires sociales, de rédiger un rapport, lequel a été transmis, semble-t-il, au Conseil d'État.

Nous aurions, de très loin, préféré la mise en place d'une commission tripartite, réunissant des représentants de l'État, du Parlement et des anciens combattants, afin d'examiner ce problème et d'envisager des solutions financières, si nécessaire étalées dans le temps, compte tenu des contraintes budgétaires.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir reprendre cette idée à votre compte, d'autant que, lorsqu'elle a été expérimentée, à propos du rapport constant, qui posait un problème autrement plus complexe, elle a donné de très bons résultats.

J'attirerai également votre bienveillante attention sur la situation des veuves de guerre. Nous sommes nombreux, ici, à souhaiter la mise en place d'une allocation différentielle spécifique en faveur des plus démunies d'entre elles, afin de leur rendre la dignité à laquelle elles ont droit. En 2002, une carte de ressortissante de l'ONAC leur a bien été accordée mais, apparemment, sans que des droits particuliers y soient attachés.

S'agissant de la politique de la mémoire, après une année 2005 consacrée essentiellement à la célébration du 60<sup>e</sup> anniversaire de la victoire de 1945, l'année 2006 concernera plus particulièrement ma région, avec la célébration du 90<sup>e</sup> anniversaire de la terrible bataille de Verdun.

Vous me permettez, à ce moment de mon intervention, d'évoquer, de nouveau, l'avenir de la Voie sacrée, abordé par notre excellent rapporteur. Il est vrai que le département de la Meuse a consenti qu'elle lui soit transférée, dans le cadre de la décentralisation, mais nous ne pouvons accepter, me semble-t-il, que le ministère des anciens combattants néglige le souvenir de la Voie sacrée, qui doit continuer à être entretenu.

En 2006, bien sûr, la ville de Verdun et le département de la Meuse se mobiliseront tout particulièrement, afin de donner à cette commémoration le plus bel éclat. Ils seront à vos côtés, madame le ministre, monsieur le ministre délégué, pour ancrer ce souvenir dans la vie de nos compatriotes et perpétuer, dans les meilleures conditions, le symbole auquel nous sommes tant attachés.

Vous avez décidé qu'un monument dédié aux soldats musulmans morts pour la France au cours du conflit mondial serait inauguré à l'occasion de cette commémoration.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. Claude Biwer.** Il est bon qu'il en soit ainsi, dans la mesure où des monuments spécifiques aux autres confessions existent déjà. Vous savez combien nous sommes attachés à la politique de la mémoire : un pays qui ne connaît pas son passé n'a pas d'avenir !

Cette politique doit plus particulièrement s'adresser aux jeunes générations, afin de les sensibiliser aux douloureux événements qui se sont déroulés entre 1914 et 1918 ainsi que, bien sûr, entre 1939 et 1945.

Il convient de leur expliquer, sans relâche, que leurs aïeux se sont battus pour la démocratie et la liberté et que l'histoire de notre pays nous enseigne que ces précieuses conquêtes ne sont jamais définitives !

Puisque nous avons la chance que Mme le ministre de la défense, que je salue respectueusement, soit présente parmi nous, je m'interroge. À la lumière de la crise que traverse une partie de notre jeunesse, souvent désocialisée, désœuvrée et déboussolée, avons-nous bien fait de supprimer purement et simplement, au moins pour un temps limité, le service militaire ?

**M. Charles Revet.** Voilà une vraie question !

**M. Claude Biwer.** J'ai fait partie de ceux qui, en Algérie, ont servi vingt-huit mois, en tant qu'appelé, comme tant d'autres, et je dois reconnaître, aujourd'hui, que je ne peux que me féliciter de ce que j'ai pu connaître, apprendre, vivre, dans ces circonstances, parfois difficiles.

**M. Charles Revet.** Très juste ! En tant qu'ancien combattant en Algérie, je le confirme !

**M. Claude Biwer.** On ne bâtit pas une politique d'avenir sur la nostalgie du passé, c'est un ancien combattant d'Afrique du Nord qui vous l'affirme !

Je conçois fort bien qu'il serait particulièrement difficile de rétablir le service national, mais j'observe, avec satisfaction, que le Président de la République a décidé, à bon droit, de mettre en place un service civil et civique volontaire, qui constitue un premier pas intéressant.

Dans la mesure où il ne serait pas obligatoire, ce que pour ma part je regretterais profondément, il ne permettrait pas d'opérer le même brassage social que l'ancien service militaire. Quoi qu'il en soit, il occupera utilement les adolescents, leur donnera de nouveaux repères et aussi, je l'espère, le sens d'un certain nombre de valeurs dont le monde des anciens combattants est de longue date porteur.

Madame le ministre, monsieur le ministre délégué, la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation » constitue, à mon sens, un élément important de la loi de finances. Elle démontre à quel point notre pays est reconnaissant à l'égard des anciens combattants et des victimes de guerre d'avoir lutté pour notre liberté, mais elle doit également concourir à donner aux jeunes générations une nouvelle espérance.

Le symbole de Verdun sonne très fort dans l'oreille du Meusien que je suis, et croyez bien que je demeure très sensible aux effets de notre politique en faveur des anciens combattants.

Le groupe Union centriste-UDF votera les crédits de cette mission et apportera son soutien actif à toutes les actions que, monsieur le ministre délégué, vous pourrez mener. *(Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Monsieur le ministre délégué, il est tentant de vous prendre au mot quand vous dites que la mise en œuvre de la loi organique relative aux lois de finances vous permet, dorénavant, d'assurer une gestion plus transparente pour une gestion plus performante. La formule est juste, car votre budget est en effet transparent : il ne comporte aucune mesure significative ! Il ne s'agit pas de dire qu'il est vide, il s'agit simplement de mesurer ce que pèse son contenu.

Vous vous plaisez, monsieur le ministre délégué, à répéter que vous agissez en totale concertation avec le monde combattant. Vous ajoutez même que vos partenaires associatifs sont satisfaits de vous. Comment, alors, expliquez-vous toutes les lettres que nous recevons, toutes les délégations qui viennent se plaindre, toutes les critiques qui nous parviennent ? Monsieur le ministre délégué, ayez le courage de vos actes et de vos manques !

**M. Charles Revet.** Allons, ce n'est pas sérieux de dire cela !

**Mme Gisèle Printz.** Tous les gouvernements prennent des mesures dans le domaine du droit à réparation et dans leurs relations avec le monde combattant. Ces décisions répondent peu ou prou aux revendications présentées. Certaines sont significatives, d'autres sont trompeuses.

Parmi les mesures significatives, permettez-moi de rappeler la reconnaissance de la guerre d'Algérie, une décision qui honore encore aujourd'hui le Parlement.

Parmi les plus trompeuses, il y a celle de la réforme du rapport constant afin de le rendre plus lisible. Cette nouvelle lisibilité se traduit par une majoration de 0,33 euro par trimestre. Vous n'ignorez pas que la demande du monde combattant portait sur le cœur du mécanisme, qui renvoyait à des données très anciennes. De la réforme, les anciens combattants attendaient une revalorisation substantielle de leurs droits et vous ne leur offrez que 0,33 euro par trimestre !

Quand vous confiez à un inspecteur général des affaires sociales un rapport sur la campagne double, vous ne pouvez pas ignorer le nombre de rapports déjà produits sur le sujet. Toutes les données financières et juridiques sont connues de vous ; du moins, on peut l'espérer ! Vous avez refusé la création d'une commission tripartite qui aurait pu, contrairement, examiner les différents rapports existants. Mieux vaudrait tout simplement reconnaître que vous voulez gagner du temps. Mais je ne pense pas que le monde combattant soit dupe !

Vous avez sollicité le Conseil d'État, mais comment, après avoir accordé le bénéfice de la campagne double aux militaires ayant servi au Koweït, ne pas le faire pour la guerre d'Algérie ?

Combien de temps faudra-t-il pour répondre à la demande des associations concernant l'attribution d'une allocation différentielle au bénéfice des veuves ? Vous ne savez pas profiter de l'évolution du monde combattant sur cette question.

Il y a quelques années, face à une proposition de même nature, le monde combattant était hésitant, voire réticent. Il considérait que cette proposition pouvait affaiblir le principe du droit à réparation, auquel tendrait à se substituer un principe de solidarité à caractère social. Cependant, le temps a fait son œuvre. La réalité l'emporte. Financièrement, cette demande peut être satisfaite avec le concours des fonds de solidarité AFN. Donner satisfaction aux veuves les plus démunies serait une mesure juste et utile.

Dans le numéro du 17 juin 2002 de la revue *ONAC Info*, vous écriviez que le dossier des veuves bénéficiaires d'une carte de ressortissant de l'ONAC – décision prise avant votre prise de fonction – était votre principale préoccupation. Près de quatre ans plus tard, nous n'avons toujours rien vu venir.

Votre argument qui consiste à dire qu'il est impossible de dénombrer les ayants droit potentiels et de connaître leurs revenus est surprenant. C'est à croire que les services de l'ONAC sont dans un triste état et que vous estimez que les services de Bercy sont incompetents !

À cet égard, comment pouvez-vous affirmer qu'en 2002 l'avenir de l'ONAC était menacé ? La pérennité de l'office a été assurée au moment même où le département ministériel des anciens combattants a été intégré à celui de la défense nationale. Les contrats d'objectifs, dont vous faites état régulièrement, ont été préparés bien avant votre arrivée au ministère.

Qu'en est-il du budget pour 2006 ? Il est maigre et pauvre en mesures significatives. C'est un budget en trompe-l'œil, dont la baisse réelle ne peut être dissimulée par l'apport de crédits qui figuraient jusqu'alors parmi ceux des services du ministère de la défense et des services du Premier ministre.

Deux petites mesures sont à signaler. La première permet l'inscription des termes « conjoint survivant » dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre. Cet ajustement assure l'entrée en vigueur de la parité entre hommes et femmes. Avec la féminisation croissante des armées, cela était nécessaire, et nous approuvons cette mesure.

L'autre mesure concerne les crédits sociaux de l'ONAC, qui augmentent de 500 000 euros. C'est peu au regard des besoins que j'ai rappelés tout à l'heure en évoquant la situation des veuves ressortissantes de cet organisme. C'est peu, aussi, au regard de tous vos engagements.

Sans l'intervention des députés qui, toutes tendances politiques confondues, ont eu le souci de vous aider à tenir votre engagement concernant la valorisation des points de la retraite des anciens combattants, le budget pour 2006 aurait été le budget le plus calamiteux de la décennie. Cependant, cette mesure, qui sera applicable au 1<sup>er</sup> juillet 2006, n'aura d'incidence qu'en 2007 et, avec cette majoration de 2 points, on est loin du compte.

Enfin, le plus remarquable dans ce budget, c'est ce qui ne s'y trouve pas, et la liste est longue ! Je n'évoquerai que deux exemples.

Le premier concerne, bien sûr, le plafond majorable de la rente mutualiste, qui reste à 122,5 points, alors que vous vous étiez engagé à la porter à 130 points. Le coût de cette mesure était financièrement supportable – à peine 6 millions d'euros – surtout si on le rapporte à toutes les largesses fiscales que le Gouvernement consent aux plus aisés de nos concitoyens.

Le second exemple, qui est plus spécifique à ma région, concerne l'indemnisation des victimes et notamment des femmes du RAD-KHD, dont je plaide la cause depuis près de neuf ans. Vous avez réuni les parlementaires, les associations, vous avez eu entre les mains les accords passés entre la France et la République fédérale d'Allemagne. Il suffirait que vous pesiez sur la Fondation pour l'entente franco-allemande et sur son président pour que le dossier soit mené à bonne fin. Vous en avez les moyens politiques.

La première mesure aurait consisté à inscrire une ligne budgétaire marquant votre propre volonté. Vous ne l'avez pas fait : cela ressemble fort à un renoncement.

Nous sommes, en permanence, destinataires de courriers de l'Association des pupilles de la nation concernant un dossier que vous connaissez. Vous avez, le 20 septembre 2005, reçu à la sous-préfecture de Thonon-les-Bains une délégation de cette association. Vous auriez manifesté, selon *L'Est républicain* du lendemain, « un désir très fort de régler dans sa globalité et dans les meilleurs délais le dossier des pupilles de la nation non concernés par les décrets du 13 juillet 2000 et du 27 juillet 2004 ».

Comment faut-il comprendre cette promesse ? Pouvez-vous préciser clairement vos intentions, de telle sorte que les associations concernées s'adressent à qui de droit ?

Permettez-moi de vous indiquer que la décision de retenir la date du 5 décembre comme date de commémoration de la guerre d'Algérie est source de confusion et de division. Le choix de cette date est parvenu à diviser le monde combattant devant les monuments aux morts ! Bel exploit ! Le premier devoir est de rassembler la nation, certainement pas de la diviser.

Chaque année, au 31 décembre, la France est plus riche qu'au 1<sup>er</sup> janvier de la même année. Elle a donc les moyens de mieux répondre aux attentes du pays concernant le droit à réparation. Encore faudrait-il en avoir la volonté politique. Or cette volonté politique fait défaut. Le Gouvernement n'assume donc pas les devoirs de réparation de la France à l'égard de celles et ceux qui ont répondu à l'appel de la nation chaque fois que celle-ci était engagée dans la défense de ses intérêts vitaux.

Pour toutes ces raisons, les sénatrices et les sénateurs du groupe socialiste ne voteront pas les crédits de cette mission. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.)*

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

**M. Francis Grignon.** Monsieur le président, madame le ministre, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, l'action du ministère délégué aux anciens combattants est désormais retranscrite dans une mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ». Cette mission illustre le regard que nous portons sur le passé de la France, empreint de respect, d'admiration et de gratitude à l'égard de celles et ceux qui, par leur courage et leur dévouement, ont permis à notre pays d'être ce qu'il est aujourd'hui : c'est aussi grâce à eux que nous vivons dans la liberté et la démocratie.

Beaucoup a d'ores et déjà été accompli les précédentes années, et je tiens, monsieur le ministre délégué, à vous en rendre hommage.

L'équité dans les critères d'attribution de la carte du combattant a été rétablie ; il est vrai qu'il n'était pas possible que l'on exige quatre mois de séjour pour les uns et douze mois pour les appelés du contingent.

L'équité dans le remboursement des cures thermales a été également rétablie.

Les pensions des veuves de guerre, d'invalides et de grands invalides ont été revalorisées de 15 points.

Le plafond de la rente mutualiste a été remonté de 7,5 points.

L'ONAC a été sauvé grâce à la signature d'un contrat d'objectifs et de moyens alors qu'il était gravement menacé.

Aujourd'hui, nous nous félicitons des nouvelles mesures contenues dans la mission.

La première est une mesure d'équité puisqu'elle permet au conjoint survivant masculin d'une personne pensionnée ou retraitée au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre de percevoir une pension en cas de décès du conjoint.

L'autre mesure est très significative : elle consiste en une augmentation des crédits sociaux de l'ONAC, consacrés aux anciens combattants et aux veuves en situation de détresse matérielle ; ces crédits atteignent ainsi 13,5 millions d'euros pour 2006.

Par ailleurs, votre ministère a pris toute la mesure de l'appel à la mobilisation de toutes les énergies contre le chômage et en faveur de l'emploi lancé par le Premier ministre lors de sa déclaration de politique générale. Les structures publiques qui dépendent de lui, et d'abord l'ONAC avec ses écoles de reconversion professionnelle et son réseau local, mais aussi les associations d'anciens combattants, fortes de leurs 4 millions de ressortissants, se sont réunies et mobilisées pour concevoir un plan d'action du monde combat-

tant en faveur de l'emploi. Nous nous en félicitons. J'aurais souhaité, monsieur le ministre délégué, que vous puissiez nous en décrire les points forts.

En outre, vous poursuivez une politique de mémoire dynamique, symbolisant l'attachement de notre pays à son histoire et à ceux qui se sont battus pour lui.

Dans cette optique, l'inauguration, il y a quelques semaines, par M. le Président de la République et par vous-mêmes, madame la ministre, monsieur le ministre délégué, du Centre européen du résistant déporté et du Mémorial d'Alsace-Moselle symbolise bien la volonté de présenter, dans l'accomplissement de notre devoir collectif de mémoire, toutes les facettes des souffrances vécues par nos concitoyens au cours de ces années sombres de notre histoire.

J'espère, en particulier, que le Mémorial d'Alsace-Moselle permettra d'éviter à l'avenir les discours subjectifs et les jugements péremptifs sur l'attitude des Français d'Alsace-Moselle pendant l'annexion de 1940-1945.

**M. Gérard Longuet.** Très bien !

**M. Francis Grignon.** Je pense, ainsi que le souligne M. André Bord, ancien ministre, qu'il est grand temps d'arrêter de dire ou d'écrire n'importe quoi à ce sujet, car les Français d'Alsace-Moselle ont le droit d'être reconnus comme victimes du nazisme, que cela plaise ou non !

Monsieur le ministre délégué, vous consacrez 12,4 millions d'euros de crédits au devoir de mémoire pour 2006. Cette année, trois événements, hautement symboliques, seront commémorés : les batailles de Verdun, le procès de Nuremberg, les « opérations extérieures » en hommage à la quatrième génération du feu.

Soyez assuré que je suis extrêmement sensible, en tant qu'élus alsacien, à cette politique de mémoire. Mon beau-père, interné à Schirmeck et au Struthof, a pu témoigner au procès de Nuremberg. Je considère comme primordiale la transmission de cette mémoire aux jeunes, afin que certains événements ne puissent jamais se reproduire entre les nations.

Enfin, s'agissant d'une des questions les plus sensibles de cette mission, à savoir la retraite du combattant, je voudrais vous assurer, monsieur le ministre, de la satisfaction du groupe UMP devant l'avancée que constitue l'attribution de deux points supplémentaires à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006. Bien sûr, à l'instar de certains de mes collègues qui ont déposé un amendement en ce sens, je souhaiterais qu'une telle disposition puisse entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Néanmoins, il s'agit d'un premier pas tout à la fois symbolique et significatif, qui illustre l'attention que le Gouvernement porte aux anciens combattants.

Je voudrais maintenant évoquer des questions qui préoccupent le monde combattant et qui restent encore en suspens : la « campagne double », la situation des veuves les plus modestes ou celle des RAD-KHD.

La campagne double est un thème récurrent pour les associations d'anciens combattants. Il s'agit d'un avantage particulier de liquidation de la pension de retraite accordé aux militaires et, sous certaines conditions, aux fonctionnaires civils et assimilés, qui consiste en des périodes fictives se rattachant à des services militaires actifs. Il concerne, pour l'heure, les anciens d'Indochine, des opérations de Madagascar, de la guerre de Corée et de l'opération menée à Suez.

Pour des raisons politiques, les anciens combattants de la guerre d'Algérie n'ont jamais pu bénéficier de cet avantage. Le temps qui passe et la reconnaissance de la guerre d'Algérie en 1999 sont des éléments qui nous paraissent aujourd'hui rendre possible une avancée sur ce dossier.

Monsieur le ministre délégué, un rapport vous a été remis sur cette question par M. Christian Gal, inspecteur général des affaires sociales. Le Conseil d'État a été saisi aux fins de valider les conclusions proposées sur le plan juridique. Je suis bien conscient du coût potentiel d'une telle mesure. Pour autant, je voudrais connaître la conclusion que vous en tirez et les actions que vous allez entreprendre, afin de trouver des solutions.

Quant à l'allocation différentielle en faveur des veuves d'anciens combattants les plus démunies, qui correspond à un véritable besoin de solidarité, nous savons que le dossier n'est pas complet, eu égard, notamment à la mise en place d'un calendrier et à la définition des modalités de mise en œuvre. Il n'y a pas d'évaluation précise du nombre de veuves concernées et, donc, aucune idée du coût de la mesure. Un groupe de travail va être constitué et notre groupe émet le souhait que soient trouvées des solutions sur ce dossier, afin que des propositions sérieuses puissent être débattues lors de l'examen du projet de la loi de finances pour 2007.

Je voudrais maintenant aborder un sujet délicat, celui de l'indemnisation des incorporés de force dans les organisations paramilitaires allemandes RAD et KHD. L'élus alsacien que je suis ne peut que regretter que ce problème ne soit toujours pas réglé.

La situation de blocage que nous connaissons depuis plusieurs années est désespérante pour les personnes concernées, d'autant plus que celles-ci, pour la plupart, sont âgées de plus de soixante-quinze ans. En outre, cette absence d'indemnisation peut être considérée comme un refus de la part des pouvoirs publics de reconnaître cette tragédie, ce qui est très douloureusement vécu par ces personnes, mais aussi par la plupart des Alsaciens.

La Fondation entente franco-allemande a indemnisé les membres des formations paramilitaires engagés dans des combats, qui ont donc pu percevoir une allocation de 1 387,29 euros. En revanche, les personnes incorporées de force dans des formations paramilitaires qui n'ont pas participé à des combats n'ont perçu aucune indemnisation. Aujourd'hui, environ 5 600 Alsaciens et Mosellans seraient ainsi concernés.

Monsieur le ministre délégué, compte tenu du fait que vous nous avez indiqué être disposé à participer à une indemnisation à due concurrence de la moitié de l'indemnité versée à ceux qui ont participé aux combats, avec mes collègues alsaciens et mosellans, j'ai pris l'initiative de déposer un amendement en ce sens.

Pour conclure, monsieur le ministre délégué, le groupe UMP votera les crédits inscrits pour 2006 de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation » et vous soutiendra, bien évidemment, dans toutes vos actions à venir. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. le président.** La parole est maintenant à Mme le ministre. Je suis heureux de la saluer, comme, j'en suis certain, le Sénat tout entier. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF. – M. Guy Fischer applaudit également.*)

**M. Charles Revet.** Tout à fait !

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, hier, vous avez, ici même, voté les crédits de la mission « Défense ». Vous avez ainsi consolidé l'opérationnalité de nos forces et les moyens de la défense, non seulement pour contribuer à la mise en œuvre de la politique économique et sociale de la France, mais aussi pour appuyer le rôle de notre pays dans la construction européenne.

Cela étant, la défense représente plus encore que ces moyens et ces actions tournées vers l'avenir. Il n'est pas de République sans adhésion de la nation aux principes et aux valeurs que servent ses forces armées. Il n'est pas d'armée légitime et forte sans soutien à ceux qui luttent pour la sécurité et pour la liberté du pays. Il n'est pas de nation solide et unie sans reconnaissance exprimée à tous ceux qui, dans le passé, ont accepté les plus grands sacrifices, pour préserver les principes et les valeurs qui fondent la République.

La mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation » constitue donc un enjeu politique majeur pour notre pays.

Depuis 2002, sous l'impulsion de M. Hamlaoui Mékachéra, en partenariat avec les associations et les élus, le Gouvernement conduit une politique ambitieuse et efficace, pour répondre aux attentes des anciens combattants.

Je ne reviendrai pas sur tout ce qui a été très concrètement fait depuis 2002 et qu'ont, à juste titre, très bien rappelé Mme Procaccia et M. Biwer. À et égard, monsieur Fischer, il n'est pas sérieux d'affirmer que cette action et ce projet de budget ne seraient pas sérieux et solides. Madame Printz, il ne faut pas être amnésique : ce qui a été réalisé depuis trois ans est infiniment plus important, plus concret et plus solide que ce qui a été fait pendant les quinze années où vos amis ont été au gouvernement, et avec un président qui appartenait à la même mouvance qu'eux. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

**M. Charles Revet.** Très bien ! Il est bon de le rappeler de temps en temps !

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre.** Effectivement, monsieur le sénateur ! Madame Printz, puisque vous nous avez reproché de ne pas avoir mené certaines actions, je vous pose la question : pourquoi n'avez-vous rien fait ? (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées.*)

**MM. Robert Del Picchia et Charles Revet.** Très bien !

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre.** Certes, il est toujours possible de faire mieux, en faveur de ceux envers qui nous avons une dette éternelle, mais tout ne peut pas être réalisé en une fois. Aujourd'hui, nul ne peut le contester de bonne foi, les avancées obtenues ces trois dernières années sont autrement plus importantes que ce qui avait été fait au cours des années précédentes.

Mesdames, messieurs les sénateurs, au-delà de la reconnaissance des combattants d'hier et du respect que nous devons à leurs actes, qui nous obligent, il est aujourd'hui essentiel d'entretenir le lien entre les Français et ceux qui portent les armes pour les protéger et pour permettre à la France d'assumer ses responsabilités dans le monde.

Depuis la suspension du service national, renforcer ce lien est encore plus nécessaire, et c'est l'objet du programme « Liens entre la nation et son armée ». Au sein de la mission dont les crédits sont débattus aujourd'hui, trois actions ont été créées en vue de répondre plus particulièrement à cette ambition. Elles portent sur la rénovation de la Journée

d'appel de préparation à la défense, la modernisation de la communication de la défense et la mise en valeur de son patrimoine.

En ce qui concerne la rénovation de la JAPD, j'ai bien entendu ce que disait M. Biwer tout à l'heure, notamment quand il a regretté la suspension du service national. Je tiens à le lui dire très clairement, si cette suspension n'avait pas été décidée, nous n'aurions pas, aujourd'hui, une armée professionnelle d'une telle qualité. Notre armée est, en effet, l'une des deux meilleures au monde : elle assure, dans un contexte stratégique de plus en plus menaçant, notre protection et celle de nos intérêts. *(MM. Robert Del Picchia et Charles Revet applaudissent.)*

Telle est la réalité. De toute façon, le service national ne concernait au mieux que la moitié des jeunes Français puisque les jeunes filles en étaient dispensées. En outre, nous le savons très bien, dans les dernières années, à peine 30 % d'une classe accomplissait réellement ce service national, les autres trouvaient les moyens de s'en faire exempter ! Aujourd'hui, s'il y a des problèmes, il faut trouver d'autres types de solution.

La JAPD concerne, chaque année, tous les jeunes Françaises et les jeunes Français, c'est-à-dire 800 000 personnes. Elle permet de les sensibiliser aux problèmes de défense et de leur faire prendre conscience de leurs responsabilités. C'est justement la raison pour laquelle j'en ai modifié le contenu, pour leur faire encore mieux appréhender ce qui s'est fait dans l'histoire, grâce au dévouement de ceux qui se sont battus pour la France, ce qui nous permet, aujourd'hui, de vivre dans un pays de liberté et de démocratie.

Parmi les modules de la JAPD figure l'initiation aux premiers secours, que j'ai instaurée l'an passé pour sensibiliser les jeunes : parce que chacun d'entre eux connaîtra ainsi les gestes de premiers secours, il se sentira capable d'agir et d'aider une personne qui se trouve en difficulté à côté de lui.

La JAPD est, enfin, un élément essentiel de détection des difficultés scolaires et d'insertion des jeunes. À ce titre, elle est intégrée au nouveau dispositif mis en œuvre par le ministère de la défense en faveur de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes, le plan « Défense deuxième chance ». En effet, c'est à l'occasion de la JAPD que peuvent être détectés ceux des jeunes qui sont en difficulté, à savoir 60 000 sur les 800 000 qui sont concernés par la JAPD. Nous sommes ainsi en mesure de proposer une solution leur permettant une remise à niveau scolaire, comportementale et professionnelle.

Telles sont, monsieur Baudot, les différentes caractéristiques de ce plan. Dans le projet de budget pour 2006, 153 millions d'euros sont ainsi consacrés à cette nouvelle mouture de la JAPD, soit une augmentation de 8,2 %.

Le deuxième élément du programme « Liens entre la nation et son armée » est la modernisation de la communication, que j'ai voulu développer dès mon arrivée au ministère.

En effet, avec la suspension du service national, il nous faut agir encore davantage, pour mieux faire comprendre aux Français le sens de l'action de ceux qui assurent leur défense. D'ailleurs, il suffit de voir le succès des grandes manifestations, à l'image des dernières journées nation-défense, qui ont réuni plus de 750 000 personnes, pour voir combien les Français adhèrent à cette action. Bien entendu,

la communication ne se limite pas à ces journées. Il faut aussi assurer une communication interne et externe au quotidien.

La communication de la défense représente aujourd'hui un coût de 40 millions d'euros. Elle est pilotée par la DICOD, la Délégation à l'information et à la communication de la défense, avec, sous sa tutelle, l'ECPAD, l'Établissement de communication et de production audiovisuelle de défense.

L'ECPAD est le détenteur unique du riche patrimoine audiovisuel de la défense accumulé depuis quatre-vingt-dix ans. Il constitue un pôle d'expertise en matière de conservation et de restauration d'archives. C'est également une structure tournée vers l'actualité, puisque les reporters de l'ECPAD suivent également l'engagement de nos forces armées en France et à l'étranger et mettent leurs images à la disposition des chaînes de télévision et des agences de presse.

Un contrat d'objectifs et de moyens a été signé entre le ministère et l'ECPAD. Monsieur le président de la commission des finances, la modernisation conduite depuis trois ans a permis d'obtenir des économies de 4 % sur ce budget depuis 2004.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Soyez-en félicitée ! C'est tout à fait remarquable !

**M. Robert Del Picchia.** Cela fait plaisir !

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre.** J'en viens maintenant au patrimoine de la défense,...

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Tout à fait remarquable !

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre.** ... qui est également un élément de notre mémoire et qui contribue à notre fierté. Il est aussi riche que divers et il est réparti sur l'ensemble du territoire national : les Invalides, l'École militaire, le château de Vincennes, les citadelles de Lille ou de Bayonne, ou encore la Tour royale à Toulon.

Ce patrimoine est l'un des plus visités par les Français et les touristes. Bien entendu, il faut le préserver et le valoriser. Ainsi, 61 millions d'euros y sont consacrés dans ce projet de loi de finances. Par ailleurs, la convention que j'ai signée avec le ministère de la culture permettra à nos ministères d'approfondir notre collaboration pour cette mise en valeur.

Près de dix ans ont passé depuis la suspension du service national. Je n'ai pas l'impression que les liens se soient distendus entre les Français et leurs militaires. Au contraire, nos concitoyens prennent de mieux en mieux conscience de l'utilité des actions des militaires sur le terrain.

Le rôle des anciens combattants est également fondamental dans l'établissement et l'entretien de ces liens. Leur histoire, qui est aussi la nôtre, nous permet d'aborder l'avenir en ayant conscience de ce qu'ils ont fait et de ce qui constitue la valeur et l'image de la France.

Alors, oui, à travers eux et à travers les actions de nos militaires aujourd'hui, nous pouvons être fiers d'être Français et fiers de la France ! *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué aux anciens combattants.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les événements que notre pays vient de vivre nous invitent à réfléchir sur les notions de cohésion nationale et de respect entre les individus. Dans cette quête, il me semble que le monde combattant a toute sa place.

De toutes origines, de toutes conditions, les anciens combattants ont accepté de se sacrifier pour la patrie.

Oui, ceux qui ont lutté pour la liberté, la démocratie et la République ont une expérience et un message à délivrer.

**M. Charles Revet.** C'est certain !

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Ils sont ô combien légitimes pour parler des valeurs de la République, des droits comme des devoirs de chacun.

Nous leur devons respect et considération, bien sûr. Mais nous devons aussi veiller à ce que leur exemple soit connu du plus grand nombre. La politique de transmission de la mémoire doit aller dans ce sens, afin que vivent à jamais les valeurs de la République. Il me semblait important de le rappeler au début de mon propos.

Mesdames, messieurs les sénateurs, l'examen du projet de budget des anciens combattants par votre Haute Assemblée est toujours un moment fort et émouvant.

Aujourd'hui encore, je voudrais saluer la qualité de toutes les interventions et, au premier chef, celles de Mme Procaccia, rapporteur pour avis, et de M. Baudot, rapporteur spécial.

Je les remercie du soutien de leur commission et de leur vision claire et constructive du monde combattant. Je remercie également MM. Grignon et Biwer du soutien qu'ils m'ont apporté, au nom de leurs groupes. J'ai été sensible à leurs propos.

Je vais maintenant essayer de répondre aussi précisément que possible à l'ensemble des intervenants.

Plusieurs d'entre vous l'ont rappelé, la discussion budgétaire intervient cette année dans un cadre nouveau, celui de la LOLF.

Comme chacun peut le constater, ce dispositif respecte la volonté du monde combattant de voir préserver la visibilité des crédits qui lui sont destinés. C'était un engagement du Président de la République ; il a été tenu.

Dans cette phase de changement, une continuité doit cependant être relevée. Comme chaque année depuis 2003, le projet de budget pour 2006 rend possible de nouveaux progrès pour les anciens combattants.

Il contient, en effet, de relever trois mesures nouvelles, à la fois importantes et symboliques.

Tout d'abord, vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement a introduit dans ce projet de budget, par un amendement à l'Assemblée nationale, la hausse de deux points de l'indice de référence de la retraite du combattant, alors que les anciens combattants espéraient l'attribution d'un point supplémentaire pour « amorcer », disaient-ils, le dispositif.

Ainsi, dès le 1<sup>er</sup> juillet prochain, l'indice passera de 33 points à 35 points. Comme M. le rapporteur spécial a bien voulu le souligner, cet indice était resté inchangé depuis 1978. Le coût de cette mesure s'élève à 18 millions d'euros. Vous conviendrez que le Gouvernement a fait un effort important.

Par conséquent, monsieur Fischer, madame Printz, le Gouvernement et la majorité tiennent leur parole. Je sais que cela n'a pas échappé aux associations.

**M. Charles Revet.** Tout à fait !

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** La deuxième mesure nouvelle de ce projet de budget vise à introduire l'égalité complète entre les hommes et les femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

Il s'agit d'accompagner l'évolution de l'institution militaire où travaillent désormais 50 000 femmes ; 500 000 euros sont provisionnés à cet effet.

Enfin, la troisième mesure nouvelle majore les crédits sociaux de l'ONAC de 500 000 euros. Ceux-ci atteindront 13,1 millions d'euros, afin de venir toujours plus en aide aux anciens combattants et à leurs veuves en situation de détresse financière.

Monsieur le rapporteur spécial, cette disposition est une preuve à la fois de l'efficacité de l'ONAC et du soutien constant que lui apporte le Gouvernement.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ces trois mesures nouvelles sont, me semble-t-il, marquées du sceau de la solidarité et de la recherche tant de la cohésion nationale que de l'équité la plus large, comme vous l'avez indiqué monsieur le rapporteur spécial.

Bien entendu, dans le même temps, les droits des anciens combattants sont confortés.

Le montant des crédits par ressortissant continue d'augmenter : c'est un constat qui tient compte des calculs effectués. Ainsi, monsieur Fischer, entre 2002 et 2006, la hausse sera de plus de 7 %.

Les crédits destinés à la retraite du combattant sont augmentés de 39 millions d'euros pour faire face à l'arrivée à l'âge de soixante-cinq ans de nombreux contingents. Il s'agit aussi de tenir compte de l'attribution de la carte au titre de l'AFN pour quatre mois de présence sur les théâtres d'opérations.

De même, les crédits destinés à la majoration des rentes mutualistes sont accrus de 9 millions d'euros, même si l'on n'a pas relevé le plafond majorable.

Le niveau des 130 points reste un objectif du Gouvernement pour les prochains exercices budgétaires, madame Printz.

Je voudrais également confirmer à M. le rapporteur spécial, à Mme le rapporteur pour avis et à M. Grignon qu'un travail sur la situation des veuves d'anciens combattants non pensionnées, auquel seront associés les parlementaires, sera conduit en 2006. Il devra aboutir avant l'examen du prochain projet de loi de finances.

De même, madame le rapporteur pour avis, à la suite du rapport que M. Gal m'a remis sur la « campagne double », le Gouvernement est en train de faire étudier les aspects juridiques, relativement complexes, d'une éventuelle attribution de cette bonification. Il est impératif d'obtenir l'avis du Conseil d'État.

Par ailleurs, la situation des établissements publics est confortée.

L'ONAC, qui était menacé de disparition à notre arrivée, va entrer sereinement dans la quatrième année d'application de son contrat d'objectifs et de moyens. Auparavant, il était en jachère. Le ministère chargé du budget n'avait pris

aucune décision. Depuis quatre ans, malgré les prédictions de surprises désagréables, le fonctionnement de l'ONAC est serein, comme peuvent en témoigner les anciens combattants.

Cet office assume pleinement ses missions prioritaires de mémoire et de solidarité, sans pour autant délaisser les domaines de la reconnaissance et de la réparation. Son avenir est garanti, évidemment, bien au-delà de 2007. Qui aurait pu l'affirmer en 2002 ?

De même, l'Institution nationale des invalides, dotée d'un projet d'établissement, conservera son niveau d'excellence pour ce qui concerne le traitement du grand handicap et demeurera une référence internationale, ce dont nous nous réjouissons.

M. le rapporteur spécial, M. Grignon et Mme Printz m'ont interrogé sur l'indemnisation des RAD-KHD.

Je vous rappelle, même si la réponse que je vous apporte aujourd'hui ressemble fortement à celle que je vous ai faite l'année dernière, que le Gouvernement a la volonté d'aboutir à un accord. Mais il lui est impossible d'indemniser ces personnes dans la mesure où l'auteur des dommages causés est non pas l'État français mais l'Allemagne. Par conséquent, la résolution de ce problème dépend de l'accord de la Fondation de l'entente franco-allemande.

Les « malgré-nous » et assimilés ont été indemnisés, et il reste les RAD-KHD. Je reste toutefois disponible pour faciliter l'émergence d'une solution ; mais vous le savez, je vous l'ai déjà dit.

Mesdames, messieurs les sénateurs, au total, le projet de budget pour 2006 est bien volontariste. Il s'inscrit dans la continuité de l'action entreprise depuis 2002, ce qui a permis de mettre en œuvre la décristallisation, l'indemnisation des orphelins de déportés, la carte du combattant au titre de l'AFN à quatre mois, le remboursement des cures thermales, l'augmentation des pensions de veuves, le relèvement du plafond majorable de la rente mutualiste, la réforme du rapport constant, l'augmentation des crédits sociaux de l'ONAC, etc.

La concertation engagée avec les associations et le Parlement porte concrètement ses fruits.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'aborderai maintenant très brièvement le domaine de la mémoire. Vous avez bien voulu noter que nous y attachons la plus grande importance.

Les célébrations du soixantième anniversaire de la libération des camps et de la victoire viennent de s'achever avec l'inauguration, par le Président de la République, du Centre européen du résistant déporté sur le site de l'ancien camp du Struthof. Ces commémorations ont eu un grand impact sur la population.

Monsieur Fischer, vous avez évoqué la situation des « enfants de Buchenwald ». J'ai, en effet, été saisi de leur situation. Nous l'étudions avec toute l'attention qu'elle mérite. Je m'attacherai à faire prévaloir l'équité.

En 2006, au moment des célébrations du quatre-vingt-dixième anniversaire de la bataille de Verdun, le Président de la République inaugurera un monument aux soldats musulmans morts pour la France pendant la Grande Guerre, afin qu'ils aient eux aussi un mémorial, comme les soldats des autres grandes confessions de notre pays.

Monsieur le rapporteur spécial, monsieur Biwer, le Gouvernement est déterminé à préserver le caractère emblématique de la route historique qu'est la Voie sacrée.

La politique de mémoire partagée sera poursuivie activement. Ainsi sera organisée à Paris, sur une initiative française, d'ailleurs, en octobre 2006, une rencontre internationale avec les représentants d'une vingtaine de pays.

Parallèlement, seront poursuivis les travaux de collecte de la mémoire orale de la guerre d'Algérie par l'ONAC, ainsi que les travaux relatifs à la création de la Fondation pour la mémoire de l'Algérie.

Je ne saurais conclure sans évoquer la contribution des anciens combattants à la politique en faveur de l'emploi.

Concrètement, ces actions vont se développer dans trois directions : le recrutement direct au sein des associations et des services de l'État, la mise en place d'actions de formation dans les écoles de reconversion professionnelle de l'ONAC, qui ouvriront leurs portes pour accueillir des jeunes à la recherche d'un emploi, d'une remise à niveau et d'une préparation à des examens et à des concours, et, enfin, le tutorat auprès de jeunes chômeurs pour les aider à retrouver un emploi et les remettre à niveau.

Au moment où nombre de jeunes Français souffrent du chômage, les associations d'anciens combattants ont immédiatement répondu : « présent ! ». Le monde combattant, un monde qui a la main tendue et qui a tant donné pour notre pays, ne pouvait rester en marge de cette opération nationale de lutte contre le chômage, ce fléau contre lequel nous devons tous lutter.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le budget de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation » est donc placé sous le triple signe de la clarté, de la sincérité et de l'efficacité. Je vous remercie par avance du soutien que vous voudrez bien lui apporter. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDE, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation » figurant à l'état B.

ÉTAT B

Autorisations d'engagement : 3 895 579 595 euros ;

Crédits de paiement : 3 879 819 595 euros.

L'amendement n° II-228, présenté par Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Masseret, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(En euros)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS d'engagement +	AUTORISATIONS d'engagement -	CRÉDITS de paiement +	CRÉDITS de paiement -
Liens entre la nation et son armée : <i>Dont Titre 2</i> .....		18 000 000		18 000 000
Mémoire, reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant : <i>Dont Titre 2</i> .....	18 000 000		18 000 000	
Indemnisation des victimes des persécutions antisémites et des actes de barbarie pendant la Seconde Guerre mondiale.				
Total.....	18 000 000	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Solde.....		0		0

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Monsieur le ministre délégué, vous disiez, le 30 novembre 2002, que la revalorisation de la retraite du combattant ne pouvait être envisagée que sur plusieurs années, et vous assureriez que, dans une logique de partenariat et de planification, vous engageriez prochainement une concertation. Or, cela fait plus de trois ans que vous ignorez les légitimes demandes du monde combattant.

Cette année, vous acceptez enfin une avancée portée par l'unanimité de l'Assemblée nationale. Elle est bien timide et constitue certainement une prise en compte de l'extrême mécontentement exprimé par le monde combattant le 7 novembre dernier.

Néanmoins, tout n'est pas clair. Cette hausse constitue une tromperie, puisqu'elle n'interviendra que le 1<sup>er</sup> juillet 2006. Ce sera donc le budget pour 2007 qui sera mis à contribution.

Je rappelle que la revalorisation par tranche de cinq points représente un coût de 40 millions d'euros, ce qui n'est pas rien, je l'admets. Mais il est choquant que cette revalorisation soit bloquée au moment où vous procédez à des allègements massifs pour les plus aisés et où les prélèvements obligatoires ne cessent d'augmenter au détriment de l'ensemble des contribuables.

Les contribuables les plus riches vont donc bénéficier d'allègements d'impôt représentant plusieurs dizaines de milliers d'euros, soit l'équivalent de près de quatre années de rémunération d'un salarié au SMIC.

Tout cela n'est pas sérieux et le monde combattant y voit, légitimement, une marque de mépris.

C'est pourquoi nous souhaitons, par cet amendement, signifier que la nation doit s'engager à augmenter chaque année l'indice de référence pour le porter, dans un délai raisonnable, à l'indice 48.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** La commission suivra l'avis du Gouvernement.

Il nous est demandé 18 millions d'euros supplémentaires, et l'on nous parle toujours des économies, notamment sur les impôts, que l'on peut réaliser.

Je rappellerai simplement que la seule journée de grève de la SNCF nous a coûté 20 millions d'euros et qu'il y a eu six grèves dans l'année. Que l'on cesse de tout mélanger : l'ISF, les impôts, etc. ! Il faudra faire des économies ailleurs que là où l'on nous demande d'en faire. (*Mme Paulette Brisepierre applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.**

Je ne vais pas reprendre le débat ouvert depuis le jeudi 24 novembre, mais je vous rappelle, madame Printz, que les réformes que le Gouvernement nous propose, notamment celle du barème de l'impôt sur le revenu, et dont nous discuterons à partir de demain après-midi, ont pour objet de permettre à la France de retrouver son attractivité, sa compétitivité et sa croissance.

Je ne peux pas imaginer un seul instant que le monde combattant ne soit pas fondamentalement préoccupé par les pannes de croissance de la France, par la situation de l'emploi et le chômage, par l'accumulation des déficits et des dettes publics. Chacun doit être conscient que nous sommes dans une situation extrêmement contrainte et que la priorité est de redonner à la France ses capacités de rebond.

Vous savez bien, madame Printz, que ces réformes visent à rendre la France compétitive par rapport à d'autres pays, faute de quoi nombre de contribuables, et sans doute les plus fortunés, s'en iront se faire imposer ailleurs, et nous aurons alors tout perdu.

Sortons d'une vision dogmatique qui oppose les uns et les autres ; c'est du lien avec la nation qu'il s'agit ici !

Je suis convaincu que le monde combattant est préoccupé par notre avenir. Osons regarder devant nous et évitons de faire ces rapprochements un peu faciles, dont la tonalité malgré tout un peu idéologique ne correspond pas, à mon avis, à la situation !

Nombre des amendements que nous allons maintenant examiner seront difficiles à accepter pour des raisons que chacun comprendra bien.

J'en profite pour vous saluer, monsieur le ministre délégué, et vous aussi, madame la ministre : vous êtes à la tête de l'un des grands ministères régaliens et vous êtes respectueuse de toutes les lois, y compris celle qui constitue notre nouvelle constitution financière. Soucieuse de respecter l'esprit de cette loi, vous avez fractionné, si j'ose dire, votre ministère en programmes, eux-mêmes répartis en plusieurs missions : mission « Défense », mission « Sécurité », mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ». Le Parlement a pu débattre sur les crédits de chacune d'entre elles, et vous avez tenu à assister à toutes ces discussions. Hommage vous en soit rendu. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Madame Printz, vous conviendrez que cette augmentation de deux points n'est pas rien. D'ailleurs, le monde combattant le sait pertinemment. Il espérait obtenir un point ; cela correspondait à

l'engagement du processus pour parvenir aux 48 points que vous avez évoqués tout à l'heure. Nous avons fait en sorte qu'il obtienne deux points ; ces deux points sont maintenant acquis.

La situation économique et financière de notre pays, fort bien expliquée par le président de la commission des finances, nous appelle à plus de civisme et de responsabilité. C'est pourquoi nous sommes allés au maximum de ce que nous pouvions faire, c'est-à-dire deux points à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006.

Par conséquent, je me permets de vous demander de retirer votre amendement, madame Printz. Sinon, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

**M. le président.** Madame Printz, l'amendement n° II-228 est-il maintenu ?

**Mme Gisèle Printz.** Oui, je le maintiens, monsieur le président.

Je ferai tout de même remarquer que ce sont toujours les mêmes qui doivent se sacrifier. Vous parlez d'idéal, monsieur le président de la commission des finances. Eh bien ! je suis fière d'avoir un idéal ! (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Je souhaite que nous nous tenions à l'écart de toute polémique, madame Printz. Nous avons tous un idéal, mais il s'exprime par des voies différentes ! C'est sans satisfaction que nous allons examiner et, sans doute, voter ces réformes, mais la raison doit s'imposer, vous le savez bien.

L'essentiel est de préserver sur notre territoire national un potentiel qui contribue à la vie économique et à la croissance, sans laquelle il n'y a ni politique sociale ni vraie solidarité. C'est en sauvegardant notre capacité à produire des richesses que nous pourrions manifester nos solidarités de façon responsable et soutenable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-228.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° II-229, présenté par Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Masseret, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Modifier ainsi les crédits de programme :

(*En euros*)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS d'engagement	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement	CRÉDITS de paiement
	+	-	+	-
Liens entre la nation et son armée : <i>Dont Titre 2.....</i>		4 000 000		4 000 000
Mémoire, reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant : <i>Dont Titre 2.....</i>	4 000 000		4 000 000	
Indemnisation des victimes des persécutions antisémites et des actes de barbarie pendant la Seconde Guerre mondiale.				
Total.....	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Solde.....		0		0

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Vous prétendez, monsieur le ministre, qu'il est impossible d'indemniser les hommes et les femmes incorporés de force dans les organisations paramilitaires allemandes du RAD et du KHD. Or je rappelle qu'en 1995 les personnes transférées en Allemagne et placées en rétention dans des camps spéciaux, appelées PRO, ont bénéficié d'une indemnisation de 1 390 euros versés par l'État.

L'État français a donc déjà indemnisé des Alsaciens-Mosellans victimes du régime nazi, même s'il n'était pas l'auteur des dommages dont ils ont eu à souffrir. Pourquoi ne pas faire de même pour les RAD-KHD ? Soixante ans après, il est tout de même de notre devoir et de notre honneur de réparer le préjudice subi.

Monsieur le ministre, vous êtes convenu que l'indemnisation retenue pourrait être de 50 % de la somme perçue par les « malgré nous » dans les années quatre-vingt, soit 694 euros par incorporé de force dans les RAD-KHD.

Si l'État était prêt à verser la moitié de l'indemnisation, la dépense serait de l'ordre de 4 millions d'euros.

Cet amendement tend donc à faire en sorte que l'État indemnise sur cette base et exige de la fondation Entente franco-allemande qu'elle verse le complément.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Défavorable.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Je m'en tiens à ce que j'ai dit tout à l'heure. Donc, avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon, pour explication de vote.

**M. Francis Grignon.** Je suis tout fait d'accord avec l'argument du président de la commission des finances concernant la compétitivité.

Cela étant, il ne s'agit que de 3 880 000 euros. Le problème n'est donc pas d'ordre financier, me semble-t-il : il est soit juridique, soit diplomatique.

J'ai participé à toutes les réunions qui ont eu lieu, localement, sur ce sujet et j'ai bien compris que les statuts de la fondation Entente franco-allemande ne permettaient pas de résoudre actuellement le problème à ce niveau. J'en conclus qu'il s'agit d'un problème plus diplomatique que juridique.

Monsieur le ministre, pourriez-vous vous engager, devant nous, à prendre à nouveau contact avec cette fondation, afin de voir si une modification de ses statuts ne permettrait pas

de résoudre définitivement ce problème ? À moins que vous n'ayez décidé de renoncer définitivement à y apporter une solution !

Je souhaite obtenir ces réponses avant de me prononcer sur l'amendement.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Le Gouvernement, très sensible à ce problème, souhaite y trouver une solution.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a accepté, bien que la France ne soit pas l'auteur des dommages causés, que l'État prenne en charge la moitié de l'indemnisation des RAD-HKD, lesquels avaient donné leur accord pour une indemnité égale à la moitié de celle des « malgré-nous ».

Cela étant, l'État français ne peut pas prendre en charge la totalité. Nous restons ouverts à toute solution, mais celle-ci

ne pourra être trouvée que s'il existe une volonté de résoudre favorablement ce problème au niveau de la Fondation entente franco-allemande.

Je ne peux donc me prononcer que contre toute proposition de résolution unilatérale de ce problème par l'État français.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-229.

**M. Francis Grignon.** Je m'abstiens, monsieur le président.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° II-232, présenté par Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Masseret, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

*(En euros)*

PROGRAMMES	AUTORISATIONS d'engagement	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement	CRÉDITS de paiement
	+	-	+	-
Liens entre la nation et son armée : <i>Dont Titre 2</i> .....		1 000 000		1 000 000
Mémoire, reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant : <i>Dont Titre 2</i> .....	1 000 000		1 000 000	
Indemnisation des victimes des persécutions antisémites et des actes de barbarie pendant la Seconde Guerre mondiale.				
Total.....	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Solde.....		0		0

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Actuellement, le plafond de la rente mutualiste est fixé à 122,5 points d'indice.

Au début de votre prise de fonctions, monsieur le ministre délégué, vous aviez consenti une augmentation de 7,5 points de cet indice, au lieu de celle de 5 points accordée annuellement durant la législature précédente. Cette mesure, qui constituait une avancée, avait été saluée sur toutes les travées de notre assemblée.

Malheureusement, depuis lors, nous ne voyons plus rien venir. C'est l'immobilisme le plus intégral, et nous le regrettons vivement.

En effet, si cette revalorisation ne concerne qu'un ayant droit sur cinq, elle n'en demeure pas moins une revendication forte et légitime du monde combattant.

L'année dernière, notre rapporteur spécial, M. Baudot, s'insurgeait avec raison contre le gel imposé des crédits. Cette année, Mme Procaccia, rapporteur pour avis, estime « qu'il n'est pas véritablement possible d'aller au-delà de

l'augmentation automatique de la rente mutualiste ». Il est heureux que le gouvernement de Lionel Jospin ait indexé le montant de cette rente sur celui des prix.

Cet amendement tend à revaloriser le plafond de cette rente pour le porter à un niveau unanimement reconnu par l'ensemble des acteurs du monde combattant comme étant un compromis acceptable, à savoir 125 points de PMI.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Défavorable.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-232.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° II-225, présenté par M. Fischer et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(En euros)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS d'engagement	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement	CRÉDITS de paiement
	+	-	+	-
Liens entre la nation et son armée : <i>Dont Titre 2</i>				
Mémoire, reconnaissance et réparation en faveur du monde combattant : <i>Dont Titre 2</i> .....	5 300 000	5 300 000	5 300 000	5 300 000
Indemnisation des victimes des persécutions antisémites et des actes de barbarie pendant la Seconde Guerre mondiale.				
Total.....	5 300 000	5 300 000	5 300 000	5 300 000
Solde.....		0		0

La parole est à M. Guy Fischer.

**M. Guy Fischer.** Cet amendement tend à opérer un transfert interne au budget. En effet, en effectuant un prélèvement sur le fonds de solidarité des anciens combattants d'Afrique du Nord, en voie d'extinction, il serait possible de financer une allocation différentielle destinée aux veuves d'anciens combattants disposant de ressources modestes.

Cette mesure, qui concerne les veuves d'anciens combattants en général, vise à satisfaire une demande formulée depuis de nombreuses années, s'agissant en particulier des veuves des anciens combattants d'Afrique du Nord.

Une étude de la Fédération nationale des anciens combattants en Algérie, la FNACA, démontre ainsi que la mise œuvre de cette disposition de solidarité n'entraînerait pas de dépense supplémentaire. Nous proposons en effet la réaffectation partielle d'une partie des crédits de la mission « Solidarité » à la prise en charge de cette allocation différentielle.

Il est prévu, dans ce projet de budget, de consacrer 16 millions d'euros au versement d'une allocation aux anciens combattants devenus chômeurs, dispositif appelé à disparaître au fil du temps. Il suffirait de redéployer 5,3 millions d'euros pour garantir une allocation différentielle de solidarité de 700 euros à l'ensemble des veuves d'anciens combattants.

Nous sommes parfaitement conscients des limites de cet exercice dans le cadre de la LOLF. La mesure que nous proposons, et qui devrait entrer selon nous dans le champ naturel de cette mission, procède d'un redéploiement. Il est probable que « l'évasion démographique », selon la formule consacrée, permettra de solder au mieux le budget réellement utilisé de la mission.

Cette disposition nous semble nécessaire, car il existe une attente forte : c'est en effet l'une des trois demandes formulées par les associations d'anciens combattants.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** L'étude dont a parlé M. Fischer, par ailleurs très bien faite, n'en demeure pas moins incomplète puisqu'elle ne concerne qu'un seul département. Il faut donc poursuivre ce travail sur le plan national.

M. le ministre délégué nous a dit qu'il avait demandé la mise en place d'une commission, laquelle doit procéder très rapidement, c'est-à-dire au cours des six prochains mois ou, tout au moins, avant la présentation du projet de budget pour 2007, à une étude nationale. Celle-ci devrait permettre d'accepter les mesures que vous proposez. Il faut savoir attendre !

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Le Gouvernement est très sensible à la situation des veuves d'anciens combattants, mais, avant d'intervenir, il souhaite disposer d'une étude exhaustive sur le sujet. Il a d'ailleurs fait en sorte que les pensions des veuves de guerre soient augmentées de 15 points à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

Par ailleurs, le Gouvernement a pris l'engagement de mettre en place une commission, à laquelle participeront des parlementaires, qui doit nous éclairer sur les mesures susceptibles d'être prises à cet égard. Mais je peux vous dire qu'aujourd'hui nous avons à cœur de faire aboutir ce dossier d'une manière ou d'une autre.

En attendant, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Fischer, l'amendement n° II-225 est-il maintenu ?

**M. Guy Fischer.** Oui, monsieur le président, je le maintiens.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-225.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ».

Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite

Je mets aux voix les crédits de la mission.

(Ces crédits sont adoptés.)

**M. le président.** J'appelle en discussion les articles 75 et 75 bis qui sont rattachés pour leur examen aux crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ».

#### Article 75

Le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1<sup>er</sup> bis, il est inséré un article L. 1<sup>er</sup> ter ainsi rédigé :

« Art. L. 1<sup>er</sup> ter. – I. – Est désigné, au sens du présent code, comme un conjoint ou partenaire survivant :

« a) L'époux ou l'épouse uni par les liens du mariage à un ayant droit au moment de son décès ;

« b) Le partenaire lié par un pacte civil de solidarité à un ayant droit au moment de son décès.

« II. – Le partenaire lié par un pacte civil de solidarité bénéficie des mêmes droits aux pensions d'invalidité que le conjoint cité dans le présent code. » ;

2° Dans le 2° de l'article L. 1<sup>er</sup>, les 1°, 2°, 3° et huitième alinéa de l'article L. 43, les articles L. 45 et L. 47, premier alinéa de l'article L. 48, les premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 49, le dernier alinéa de l'article L. 50, les premier, cinquième, sixième, septième et neuvième alinéas de l'article L. 51, les articles L. 52, L. 52-2 et L. 53, les premier et cinquième alinéas de l'article L. 54, les articles L. 56, L. 57, L. 58, L. 59, L. 62, L. 63, L. 67, L. 72, L. 78, L. 112, L. 133, L. 136 *bis*, L. 140, L. 141, L. 148, L. 154, L. 163 et L. 165, le 2° de l'article L. 167, le *b* de l'article L. 169, les articles L. 183, L. 185, L. 189-1, L. 209, L. 212, L. 213, L. 226, L. 230, L. 251, L. 252-1, L. 324 *bis*, L. 327, L. 337, L. 515, L. 520, L. 523 et dans les intitulés du titre III du livre I<sup>er</sup> et de la section 3 du chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre III de la première partie, les mots : « veuve » et « veuves » sont respectivement remplacés par les mots : « conjoint survivant » et « conjoints survivants » ;

3° Dans le premier alinéa de l'article L. 55 et les articles L. 65 et L. 112, les mots : « une veuve » sont remplacés par les mots : « un conjoint survivant ». Dans le sixième alinéa de l'article L. 43, l'article L. 50, les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article L. 56 et le dernier alinéa de l'article L. 59, les mots : « de la veuve » sont remplacés par les mots : « du conjoint survivant ». Dans le cinquième alinéa de l'article L. 43 et le premier alinéa de l'article L. 56, les mots : « la veuve » sont remplacés par les mots : « le conjoint survivant ». Dans le premier alinéa de l'article L. 50, les premier et troisième alinéas de l'article L. 56 et l'article L. 337, les mots : « à la veuve » sont remplacés par les mots : « au conjoint survivant » ;

4° Le mot : « père » est remplacé, dans l'article L. 224, par les mots : « l'un de leurs parents » et, dans l'article L. 209, par les mots : « autre parent ». Les mots : « du père, » sont remplacés, dans les articles L. 19 et L. 475, par les mots : « du père ou de la mère, » et, dans l'article L. 467, par les mots : « du père, de la mère ». Les mots : « leur père » sont remplacés, dans l'article L. 20, par les mots : « leur père, ou leur mère, ». Les mots : « le père » sont remplacés, dans les articles L. 461, L. 463 et L. 465, par les mots : « le père, la mère » ;

5° Dans le cinquième alinéa de l'article L. 43 et dans l'article L. 56, les mots : « du mari » sont remplacés par les mots : « du conjoint ». Dans le neuvième alinéa de l'article L. 51 et dans l'article L. 52, le 1° de l'article L. 59 et dans les articles L. 52-2, L. 60 et L. 61, le mot : « mari » est remplacé par les mots : « conjoint décédé ». Dans l'article L. 163, les mots : « du mari ou du père » sont remplacés par les mots : « de leur conjoint ou de leur parent » ;

6° Les mots : « la mère » sont remplacés, dans le sixième alinéa de l'article L. 51 par les mots : « le conjoint survivant », et dans l'article L. 66 *bis*, par les mots : « le parent ». Les mots : « à la mère » sont remplacés, dans le cinquième alinéa de l'article L. 54, par les mots : « au conjoint survivant » et, dans les articles L. 175 et L. 207, par les mots : « au parent ». Dans le sixième alinéa de l'article L. 54, les mots : « leur mère » sont remplacés par les mots : « celui de leur parent survivant ». Dans le dernier alinéa de l'article L. 54, les mots : « de sa mère » sont remplacés par les mots : « celui de ses parents survivants ». Les mots : « de la mère » sont remplacés, dans les premier et troisième alinéas de l'article L. 55, par les mots : « du parent survivant » et, dans les articles L. 46 et L. 57, par les mots : « du conjoint survi-

vant ». Dans l'article L. 475, les mots : « à sa mère » sont remplacés par les mots : « à l'un de ses parents » ;

7° Dans les articles L. 233 et L. 239-3, le mot : « épouse » est remplacé par le mot : « conjoint » ;

8° Dans les articles L. 58 et L. 61, les mots : « la femme » sont remplacés par les mots : « le conjoint survivant ». Dans les articles L. 66, L. 66 *bis*, L. 124, L. 125 et L. 127, L. 124 et L. 333, les mots : « à sa femme », « sa femme », « à la femme », « de femme », « de femmes » et « les femmes » sont remplacés respectivement par les mots : « à son conjoint », « son conjoint », « au conjoint », « de conjoint », « de conjoints » et « les conjoints ». Dans l'article L. 209, les mots : « d'une femme » sont remplacés par les mots : « d'un parent » ;

9° Dans le huitième alinéa de l'article L. 51, les mots : « le père et la mère » sont remplacés par les mots : « les deux parents ». Dans le titre de la section 10 du chapitre III du titre III du livre III et dans les articles L. 387 à L. 389, les mots : « mères, veuves et veufs », « mères, les veuves et les veufs » et « mères, veuves ou veufs » sont remplacés par les mots : « parents et conjoints survivants » ;

10° Dans l'article L. 43, les mots : « avec le mutilé » sont remplacés par les mots : « avec le conjoint mutilé », les mots : « femmes ayant épousé un mutilé de guerre » sont remplacés par les mots : « conjoints survivants d'une personne mutilée de guerre », et le mot : « époux » est remplacé par les mots : « conjoint mutilé » ;

11° Dans le quatrième alinéa de l'article L. 48, les mots : « Les veuves remariées redevenues veuves, ou divorcées, ou séparées de corps, ainsi que les veuves » sont remplacés par les mots : « Les conjoints survivants remariés redevenus veufs, divorcés, ou séparés de corps, ainsi que ceux », et les mots : « si elles le désirent » sont remplacés par les mots : « s'ils le désirent » ;

12° Dans le cinquième alinéa (3°) de l'article L. 59, les mots : « puissance paternelle » sont remplacés par les mots : « puissance parentale » ;

13° Dans l'article L. 126, les mots : « père de famille » sont remplacés par les mots : « chargé de famille » ;

14° Dans le deuxième alinéa l'article L. 140, les mots : « du personnel masculin, ainsi qu'aux orphelins et ascendants du personnel féminin » sont remplacés par les mots : « de ce personnel ».

**M. le président.** L'amendement n° II-318, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Modifier comme suit cet article :

I. – Dans le II du texte proposé par le 1° de cet article pour l'article L. 1<sup>er</sup> *ter* du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, après les mots :

pensions d'invalidité

insérer les mots :

et est soumis aux mêmes obligations

II. – Rédiger ainsi le 11° de cet article :

11° L'article L. 48 est ainsi modifié :

– au premier alinéa, les mots : « un nouveau mariage ou vivent en état de concubinage notoire » sont remplacés par les mots : « un nouveau mariage, un nouveau pacte civil de solidarité ou vivent en état de concubinage notoire » ;

– au troisième alinéa, les mots : « mariages ou concubinages » sont remplacés par les mots : « mariages, pactes civils de solidarité ou concubinages » ;

– au quatrième alinéa, les mots : « Les veuves remariées redevenues veuves, ou divorcées, ou séparées de corps, ainsi que les veuves qui cessent de vivre en état de concubinage notoire peuvent, si elles le désirent » sont remplacés par les mots : « Le conjoint survivant remarié ou ayant conclu un pacte civil de solidarité redevenu veuf, divorcé, séparé de corps ou dont le nouveau pacte civil de solidarité a pris fin, ainsi que celui qui cesse de vivre en état de concubinage notoire, peut, s'il le désire » ;

– au cinquième alinéa, les mots : « Au cas où le nouveau mariage ouvrirait un droit à pension de réversion » sont remplacés par les mots : « Au cas où le nouveau mariage ou le nouveau pacte civil de solidarité ouvrirait droit à pension de réversion » ;

– au sixième alinéa, les mots : « d'une veuve remariée », « de veuve » et « la mère » sont respectivement remplacés par les mots : « d'un conjoint survivant remarié », « de conjoint survivant » et « le parent survivant ».

III. – Compléter cet article par quatre alinéas ainsi rédigés :

... ° – Dans le dernier alinéa de l'article L. 189-1, les mots : « remariées ou vivant en état de concubinage notoire » sont remplacés par les mots : « remariées ou ayant conclu un nouveau pacte civil de solidarité ou vivant en état de concubinage notoire ».

... ° – Aux articles L. 43, L. 46, L. 50, L. 55, L. 58, L. 59, L. 66 *bis*, L. 175, L. 207 et L. 209, les mots : « au cas où elles », « décédée », « déchue », « déclarée », « laquelle », « lorsqu'elle », « pensionnée », « qu'elle », « réintégrée », « remariée », « restituée » et « si elle » sont remplacés respectivement par les mots : « au cas où ils », « décédé », « déchu », « déclaré », « lequel », « lorsqu'il », « pensionné », « qu'il », « réintégré », « remarié », « restitué » et « s'il ».

... ° – Aux articles L. 49, L. 51, L. 52, L. 52-2, L. 53, L. 72, L. 133, L. 136 *bis*, L. 189-1, L. 226 et L. 324 *bis*, les mots : « admises », « âgées », « assurées sociales », « atteintes », « celles », « classées », « elles », « lesquelles », « lorsqu'elles », « par elles », « pensionnées » « remariées » et « si elles » sont remplacés respectivement par les mots : « admis », « âgés », « assurés sociaux », « atteints », « ceux », « classés », « ils », « lesquels », « lorsqu'ils », « par ceux », « pensionnés », « remariés » et « s'ils ».

... ° – Les mots : « époux », « de l'époux » et « visées » sont respectivement remplacés à l'article L. 43 par les mots : « conjoint », « du conjoint mutilé » et « visés », le mot : « mari » est remplacé aux articles L. 49 et L. 51-1 par les mots : « conjoint décédé », le mot : « fils » est remplacé à l'article L. 68 par le mot : « enfants », les mots : « remariée » et « si elle » sont respectivement remplacés à l'article L. 56 par les mots : « remarié » et « s'il » et les mots : « veuves de guerre pensionnées au titre du présent code » sont remplacées à l'article L. 520 par les mots : « veufs et veuves de guerre pensionnés au titre du présent code et partenaires liés par un pacte civil de solidarité pensionnés dans les mêmes conditions ».

La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Cet amendement tend à modifier la rédaction de l'article 75 de façon à établir une égalité parfaite entre les hommes et les femmes dans le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Fischer, pour explication de vote.

**M. Guy Fischer.** Nous voterons cet amendement, car nous nous réjouissons des précisions qu'il tend à apporter à l'article 75.

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-318.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix l'article 75, modifié.

*(L'article 75 est adopté.)*

#### Articles additionnels après l'article 75

**M. le président.** L'amendement n° II-2 rectifié, présenté par M. About et les membres du groupe Union centriste-UDF, est ainsi libellé :

Après l'article 75, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 48 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L. ... – Le conjoint divorcé non remarié d'un pensionné lui-même remarié a droit à pension dans les conditions prévues à l'article L. 43.

« Lorsque, au décès du pensionné, il existe plusieurs conjoints, divorcés ou survivants, ayant droit à la pension définie à l'article L. 43, la pension est partagée entre ces conjoints au prorata de la durée respective de chaque mariage, à compter de la date d'origine de l'invalidité indemnisée. Ce partage est opéré lors de la liquidation des droits du premier d'entre eux qui en fait la demande.

« Au décès de l'un des bénéficiaires, sa part accroîtra la part de l'autre ou, s'il y a lieu, des autres, sauf réversion du droit au profit des orphelins dans les conditions prévues à l'article L. 46. »

La parole est à M. Jean Arthuis.

**M. Jean Arthuis.** Cet amendement tend à introduire une mesure d'équité en permettant le partage des pensions de réversion dans les situations particulières de pensionnés divorcés puis remariés. En effet, le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre attribue aujourd'hui l'intégralité de la pension de réversion au conjoint « contemporain », si j'ose dire. Nous souhaitons répartir cette pension entre l'ancien conjoint et le nouveau.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** La commission souhaite entendre l'avis du Gouvernement.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** En matière de pensions civiles ou militaires de retraite, les pensions de réversion sont réparties entre les différents ayants droit, au prorata des années de vie commune.

À l'inverse, comme le rappelait le président de la commission des finances, lorsque le titulaire d'une PMI décède, seule sa veuve a droit à une pension de réversion, à l'exclusion du conjoint divorcé. Ainsi, dans le cas d'espèce où un pensionné aurait été marié pendant vingt ans avant de divorcer, et décéderait un mois seulement après s'être marié une seconde fois, c'est la veuve qui bénéficierait de l'ensemble de la pension de réversion ; cette situation n'est pas équitable.

Mais il nous faut résoudre bien d'autres difficultés avant de nous prononcer. Je souhaite donc que nous puissions disposer du temps nécessaire pour étudier ce dossier important, afin de proposer une réforme cohérente avant la présentation du prochain projet de budget.

Je vous demande donc, monsieur Arthuis, de bien vouloir retirer cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Arthuis, l'amendement n° II-2 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean Arthuis.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'attention que vous portez au problème que s'efforce de résoudre l'amendement n° II-2 rectifié, qui est sans doute perfectible dans sa rédaction. Je prends bonne note de votre engagement et je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° II-2 rectifié est retiré.

L'amendement n° II-231, présenté par M. Masseret, Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après l'article 75, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il est institué le 27 mai un jour de commémoration intitulé « journée de la Résistance ». Ce jour de commémoration n'est ni chômé, ni férié.

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** La célébration annuelle d'une journée nationale de la Résistance est tout autant un souhait des associations de résistants et d'anciens combattants qu'une obligation au titre du devoir de mémoire envers celles et ceux qui ont combattu pour défendre nos valeurs et celles de la République.

Le 27 mai 1943, quand le Conseil national de la Résistance se réunit pour la première fois sous la présidence de Jean Moulin, tous les courants politiques et tous les syndicats résistants se trouvent rassemblés : cette date s'impose pour célébrer le souvenir des femmes et des hommes qui ont œuvré à la libération de la France.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Pour connaître Mme Printz, je la sais à cheval sur les principes et je ne doute pas qu'elle accepte de retirer cet amendement, qui est un « cavalier » dans le projet de loi de finances.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Le Gouvernement demande également le retrait de cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Fischer.

**M. Guy Fischer.** Monsieur le président, nous sommes certes dans une discussion financière et je comprends la position de la commission et du Gouvernement. Néanmoins, je

m'associe à cet amendement déposé par notre collègue Gisèle Printz, car il répond à une revendication formulée depuis de très nombreuses années, en particulier par l'association nationale des anciens combattants de la Résistance, l'ANACR.

Pour rappeler l'héritage que nous ont légué le général de Gaulle et, surtout, le Conseil national de la Résistance, une journée de la Résistance devrait en effet être instituée. Les associations d'anciens combattants ne souhaitent évidemment pas que ce soit une journée chômée et payée : il s'agit de permettre la célébration à cette date anniversaire des valeurs qui ont porté le Conseil national de la Résistance.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Je souhaite intervenir à cet instant du débat pour qu'on ne se méprenne pas sur la position de la commission des finances.

Mes chers collègues, vous posez les uns et les autres, comme on le verra encore avec d'autres amendements, de vraies questions, mais nous sommes en discussion budgétaire. Vous vous servez du projet de loi de finances comme support législatif pour faire vivre un débat, mais ce débat est hors champ. Pour nous qui sommes chargés de faire respecter la règle, c'est un vrai déchirement : il s'agit, bien sûr, de bonnes questions, mais nous ne pouvons y répondre, vous le savez bien, dans le cadre du projet de loi de finances, car ce serait anticonstitutionnel. Or le monde combattant est respectueux des valeurs fondamentales, tout particulièrement de la Constitution, et je crois donc qu'il serait sage que nous en restions là.

Je vous invite donc, madame Printz, à retirer votre amendement, car il serait fâcheux que nous ayons à le faire battre.

**M. le président.** Madame Printz, l'amendement n° II-231 est-il maintenu ?

**Mme Gisèle Printz.** Je fais tout de même observer que, pour une fois, il s'agit d'un amendement qui ne coûte rien et ce débat aurait pu être l'occasion de le voter.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Imaginez que l'on introduise toutes les dispositions qui ne coûtent rien dans le projet de loi de finances !

**Mme Gisèle Printz.** Quand nos amendements ont un coût, vous les rejetez pour cette raison !

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Déposez une proposition de loi !

**Mme Gisèle Printz.** S'il faut le faire, nous le ferons !

Cela étant, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° II-231 est retiré.

#### Article 75 bis

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006, dans le deuxième alinéa de l'article L. 256 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, le nombre : « 33 » est remplacé par le nombre : « 35 ».

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° II-227, présenté par Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Masseret, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Modifier comme suit cet article :

I. – Remplacer la date :

1<sup>er</sup> juillet 2006

par la date

1<sup>er</sup> janvier 2006

II. – Remplacer le nombre :

35

par le nombre :

36

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Cette disposition vise à porter la retraite du combattant de l'indice 35, obtenu en première lecture à l'Assemblée nationale, à l'indice 36, et à rendre cette revalorisation effective au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

**M. le président.** L'amendement n° II-236, présenté par M. Fischer et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Dans cet article, remplacer la date :

1<sup>er</sup> juillet

par la date :

1<sup>er</sup> janvier

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les pertes de recettes résultant de l'avancement au 1<sup>er</sup> janvier de la date de revalorisation de la retraite du combattant sont compensées par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guy Fischer.

**M. Guy Fischer.** Nos amendements n°s II-236 et II-226 visent à favoriser une meilleure prise en compte de la situation des anciens combattants.

Le montant de la retraite du combattant stagne à l'indice 33 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, soit un montant de 425 euros par an, c'est-à-dire environ 35 euros par mois. Il paraît donc indispensable d'amorcer une revalorisation plus significative que celle qu'a proposée le Gouvernement et qui a été adoptée à l'Assemblée nationale.

Je me permets de faire remarquer qu'avec l'amendement n° II-226 nous ne demandons pas le maximum puisque nous nous bornons à demander trois points d'indice supplémentaires.

L'amendement n° II-236 constitue un amendement de repli : si, comme à l'évidence ce sera le cas, nous n'obtenions pas l'augmentation d'indice, il conviendrait au moins que la revalorisation acceptée par le Gouvernement prenne effet au 1<sup>er</sup> janvier 2006 au lieu du 1<sup>er</sup> juillet 2006.

Nous ne nous faisons, hélas ! pas d'illusions, mais je vous rappelle, monsieur le ministre, que tant le Président de la République que vous-même avez indiqué que l'objectif était de parvenir à l'indice 48 en fin de législature. C'est ce qu'attendent l'ensemble des associations d'anciens combattants.

**M. le président.** L'amendement n° II-312 rectifié, présenté par MM. Gournac, About et Grignon, Mmes Procaccia et Sittler, M. Milon, Mme Desmarescaux et M. Murat, est ainsi libellé :

Dans cet article, remplacer la date :

1<sup>er</sup> juillet 2006

par la date :

1<sup>er</sup> janvier 2006

La parole est à Mme Catherine Procaccia.

**Mme Catherine Procaccia.** Cet amendement vise à avancer du 1<sup>er</sup> juillet au 1<sup>er</sup> janvier la date d'effet de la disposition adoptée à l'Assemblée nationale.

Je dois cependant préciser que depuis le dépôt de cet amendement des associations d'anciens combattants, dans ma commune en tout cas, m'ont contactée : il apparaît qu'elles craignaient surtout un vote du Sénat en sens contraire de celui de l'Assemblée nationale.

**Mme Gisèle Printz et M. Guy Fischer.** Oh !

**Mme Catherine Procaccia.** C'est en tout cas ce qui m'a été dit !

Je suis maintenant rassurée sur ce point et je retire donc l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° II-312 rectifié est retiré.

L'amendement n° II-226, présenté par M. Fischer et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – À la fin de cet article, remplacer le nombre :

35

par le nombre :

36

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les pertes de recettes résultant de la fixation à 36 de l'indice servant de référence à la retraite du combattant sont compensées par la création d'une taxe additionnelles aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Cet amendement est déjà défendu.

La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** On se méprend souvent sur les intentions du Sénat !

À ce stade, je tiens à dire que les amendements que nous examinons pourraient se voir opposer l'article 40 de la Constitution.

Le seul désagrément que j'ai pu ressentir pendant cette longue discussion budgétaire est d'avoir dû opposer l'irrecevabilité à des amendements du président Fischer. J'ai dû m'y résoudre parce que nous avons une forte contrainte, celle de respecter le délai de vingt jours que la Constitution nous impose pour achever l'examen du projet de loi de finances. Je n'ai donc fait qu'appliquer la règle que la commission des finances avait arrêtée pour assurer le bon déroulement du débat budgétaire.

Mais il semble que ce matin nous disposions d'un peu plus de temps qu'à l'accoutumée et il m'est agréable de dire au président Fischer qu'aujourd'hui, à titre exceptionnel, je n'opposerai pas l'irrecevabilité à ses amendements.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Dans la droite ligne des explications que j'ai apportées tout à l'heure, j'estime que l'augmentation de deux points d'indice représente un effort significatif du Gouvernement, qui honore ainsi l'engagement qu'il a pris envers les associations d'augmenter les retraites de combattant, en même temps qu'elle constitue un repère puisqu'il n'y avait pas eu de hausse depuis 1978.

Dans le cadre du présent projet de loi de finances, je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, je serais dans l'obligation de demander l'application de l'article 40 de la Constitution.

**M. le président.** Monsieur Fischer, maintenez-vous vos amendements ?

**M. Guy Fischer.** Oui, monsieur le président !

**M. le président.** Madame Printz, votre amendement est-il maintenu ?

**Mme Gisèle Printz.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Monsieur le président de la commission des finances, l'article 40 de la Constitution est-il applicable aux amendements n<sup>os</sup> II-227, II-236 et II-226 ?

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'article 40 de la Constitution étant applicable, les amendements n<sup>os</sup> II-227, II-236 et II-226 ne sont pas recevables.

La parole est à M. Guy Fischer, pour explication de vote sur l'article 75 bis.

**M. Guy Fischer.** Le groupe CRC aurait souhaité qu'il soit encore amélioré, mais il votera bien sûr cet article.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 75 bis.

*(L'article 75 bis est adopté.)*

**M. le président.** Je constate que cet article a été adopté à l'unanimité des présents.

#### Articles additionnels après l'article 75 bis

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> II-77 rectifié, présenté par MM. Richert, Haenel et Grignon, Mmes Keller, Troendle et Sittler et M. Leroy, est ainsi libellé :

Après l'article 75 bis, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'État s'engage à indemniser à hauteur de la moitié des sommes dues, les Alsaciens Mosellans incorporés de force dans les organisations paramilitaires du régime nazi.

II. – La perte de recettes résultant du I est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Cet amendement concerne les RAD-KHD. J'ai bien noté que le Gouvernement était prêt à payer la moitié des indemnités, mais pas de façon unilatérale.

Pour correctement rendre compte de la position du Gouvernement à tous ceux qui, dans ma région, me sollicitent sur cette question, et notamment au président de la Fondation entente franco-allemande que je rencontrerai dès mon retour, j'aurais besoin, monsieur le ministre, d'une information complémentaire : les raisons qui conduisent le Gouvernement à adopter cette position sont-elles juridiques, politiques, de principe ou d'une autre nature ?

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> II-230, présenté par Mmes Printz, Demontès, Le Texier, San Vicente et Schillinger, MM. Domeizel, Godefroy, Masseret, Michel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après l'article 75 bis, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État s'engage à faire indemniser ou à indemniser les Alsaciens-Mosellans incorporés de force dans les organisations paramilitaires du régime nazi.

La parole est à Mme Gisèle Printz.

**Mme Gisèle Printz.** Cet amendement est le prolongement logique de l'amendement n<sup>o</sup> II-229.

Je rappelle tout de même que l'État français a indemnisé les PRO qui, eux, ont été non pas enrôlés dans l'armée allemande, mais expulsés. Je ne vois donc pas pourquoi on fait une différence entre les deux catégories.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Toutes les explications nécessaires ont déjà été données et la commission suit le Gouvernement.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Pour les raisons déjà indiquées, je demande l'application de l'article 40 de la Constitution.

**M. le président.** Monsieur le président de la commission des finances, l'article 40 de la Constitution est-il applicable ?

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Il l'est, monsieur le président.

**M. le président.** L'article 40 de la Constitution étant applicable, les amendements n<sup>os</sup> II-77 rectifié et II-230 ne sont pas recevables.

L'amendement n<sup>o</sup> II-250, présenté par M. Fischer et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 75 bis insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le deuxième alinéa de l'article L. 222-2 du code de la mutualité est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cet indice est basé à 130 pour l'année 2006. »

II. – Les taux prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts sont relevés à due concurrence.

La parole est à M. Guy Fischer.

**M. Guy Fischer.** C'est un amendement de justice sociale : il s'agit de poursuivre le relèvement du plafond majorable de la rente mutualiste.

Vous ne pouvez plus vous prévaloir de l'avoir relevé de 7,5 points au lieu de 5 points dans le budget de 2003 puisque vous n'avez rien voulu entendre ni en 2004, ni en 2005, ni cette année.

Je crois qu'il y a rupture de l'objectif unanimement approuvé d'une progression devant aboutir à 130 points.

Le problème qui nous est posé est donc celui d'un rattrapage sur le gel de la majoration de la rente mutualiste du combattant que nous avons pu observer ces dernières années.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** L'amendement est intéressant, car il n'y a pas de monopole de la justice sociale : nous sommes aussi pour la justice sociale !

Je suivrai donc la position du Gouvernement.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Le Gouvernement s'en tient aux explications qu'il a données sur le sujet.

Ces 7,5 points qui manquent pour atteindre les 130 points correspondent à l'objectif que le Gouvernement s'est fixé à terme.

En outre, je ferai remarquer que c'est ce gouvernement qui a abondé de 7,5 points les 122 points qui étaient cristallisés depuis un certain temps.

C'est la raison pour laquelle je ne peux que demander l'application de l'article 40 de la Constitution.

**M. le président.** L'article 40 est-il applicable, monsieur le président ?

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Il l'est, monsieur le président.

**M. le président.** L'article 40 étant applicable, l'amendement n° II-250 est irrecevable.

L'amendement n° II-251 rectifié, présenté par M. Fischer et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 75 *bis*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Les orphelins définis à l'article L. 185 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre bénéficient également des mesures de réparation visées à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2004-751 du 27 juillet 2004 instituant une aide financière en reconnaissance des souffrances endurées par les orphelins dont les parents ont été victimes d'actes de barbarie durant la deuxième guerre mondiale.

II. – Les taux prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts sont relevés à due concurrence.

La parole est à M. Fischer.

**M. Guy Fischer.** Il s'agit également d'un amendement de justice sociale.

Après avoir parlé des enfants de Buchenwald, je voudrais, monsieur le ministre, évoquer un sujet dont je me suis souvent entretenu avec votre directeur de cabinet.

S'il a été confirmé que le dispositif du décret de juillet 2004 s'appliquait aux orphelins de personnes massacrées dans des villages martyrs tels qu'Oradour-sur-Glane ou Vassieux-en-Vercors, et qu'il était étendu aux orphelins dont

les parents sont décédés peu après leur retour des camps, il reste une catégorie oubliée, les morts au combat. En effet, parmi les orphelins de guerre figurent les enfants de parents tués au combat contre l'ennemi, dans le cadre d'actions de Résistance, et qui ont été pour le moment oubliés ; c'est bien dommage.

Le décret de juillet 2004 a pris en compte, à l'origine, les orphelins dont les parents avaient été victimes de la déportation et des persécutions antisémites. Il me semble cohérent qu'aucune situation ne soit négligée dans le cadre de cette mesure de réparation et de reconnaissance de la nation

Je citerai l'exemple des frères Moulin : l'un a été tué, l'autre a même été décapité. Bien entendu, les enfants s'estiment aujourd'hui victimes d'une injustice.

J'ai déjà attiré votre attention et celle du Premier ministre à ce sujet. Je souhaite le faire de nouveau à l'occasion de ce débat. Conscient de la souffrance de ces enfants, il est normal que je me fasse leur porte-parole dans cette enceinte.

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

**M. Jacques Baudot, rapporteur spécial.** Nous avons bien entendu l'argumentation de M. Fischer. Nous sommes d'accord avec lui, mais nous sommes obligés de suivre l'avis du Gouvernement.

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

**M. Hamlaoui Mékachéra, ministre délégué.** Cette indemnisation visant les victimes d'actes de barbarie, l'élément fondateur de l'éligibilité est l'acte de barbarie. Or la catégorie de prétendants que vous venez de présenter, monsieur le sénateur, a été victime non pas d'actes de barbarie, mais de combats. L'adoption de cette mesure créerait un cumul d'éligibilité entre deux sphères parallèles.

Cette indemnisation est ouverte aux orphelins de victimes d'actes de barbarie, des déportés résistants, des fusillés ou des massacrés, comme ceux d'Oradour-sur-Glane, par exemple. Elle ne peut être étendue à d'autres prétendants.

C'est la raison pour laquelle je demande l'application de l'article 40.

**M. le président.** L'article 40 est-il applicable, monsieur le président ?

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Il l'est, monsieur le président.

**M. le président.** L'article 40 étant applicable, l'amendement n° II-251 rectifié n'est pas recevable.

Nous avons achevé l'examen des crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la nation ».

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinquante, est reprise à quinze heures vingt, sous la présidence de M. Philippe Richert.)

**PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE RICHERT****vice-président****M. le président.** La séance est reprise.

3

**DÉPÔT DE RAPPORTS EN APPLICATION DE LOIS**

**M. le président.** M. le Président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le rapport dressant le bilan de l'expérimentation du financement par dotation globale de fonctionnement dans les services tutélaires, conformément à l'article 17 de la loi n° 2004-1 du 2 janvier 2004 relative à l'accueil et à la protection de l'enfance ainsi que le rapport 2005 sur l'application du supplément de loyer de solidarité, établi en application de l'article L. 441-10 du code de la construction et de l'habitation.

Acte est donné du dépôt de ces deux rapports.

Ils seront transmis respectivement à la commission des affaires sociales et à la commission des affaires économiques.

M. le Président du Sénat a reçu de la Commission de régulation de l'énergie son premier rapport annuel sur le respect des codes de bonne conduite et l'indépendance des gestionnaires de réseaux d'électricité et de gaz naturel, établi en application des articles 6 et 15 de la loi n° 2004-803 du 9 août 2004 relative au service public de l'électricité et du gaz et aux entreprises électriques et gazières.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

Il sera transmis à la commission des affaires économiques.

4

**LOI DE FINANCES POUR 2006****Suite de la discussion d'un projet de loi**

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 2006.

TRANSPORTS

BUDGET ANNEXE : CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE :  
CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS  
DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** La Sénat va examiner les crédits des missions :

- « Transports » (et articles 90, 90 bis, 90 ter),
- « Budget annexe : Contrôle et exploitation aériens »,

– « Compte d'affectation spéciale : contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

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

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, mes collègues, mes chers collègues, nous souhaitons, mes corapporteurs et moi, être exemplaires au regard de l'esprit de la loi organique relative aux lois de finances, cette LOLF dont le président de la commission des finances, qui suit nos travaux sur la deuxième partie du projet de loi de finances avec beaucoup d'assiduité,...

**M. Charles Revet.** C'est vrai !

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** ... est en quelque sorte le gardien de la bonne application. Aussi nous limiterons-nous, dans nos propos introductifs respectifs, à des observations et à quelques questions, chacun d'entre nous étant supposé par ailleurs avoir lu l'ensemble des documents budgétaires et avoir pris connaissance des données chiffrées qu'ils contiennent. (*Sourires.*)

**M. Charles Revet.** Bien entendu !

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Je commencerai par deux observations de caractère général sur la mission « Transports », la première pour exprimer ma satisfaction de constater que la nouvelle présentation budgétaire nous apporte plus de clarté.

Ainsi, la prévision et l'évaluation des recettes tirées des fonds de concours offrent une vue complète des moyens financiers consacrés aux transports. Le montant est particulièrement important, puisqu'il atteint 2,5 milliards d'euros.

J'exprimerai cependant un regret : les incertitudes continuent de peser sur les financements précis des opérateurs du secteur. La première exigence de la LOLF, c'est la transparence ; or, dans ce domaine, nous avons encore du chemin à parcourir !

J'évoquerai maintenant les difficultés particulières auxquelles vos services, monsieur le ministre, ont dû faire face pour l'établissement du « bleu » de la mission « Transports », étant donné les transferts, en cours, des routes vers les départements, la réorganisation simultanée des services de l'équipement, des services centraux et des services déconcentrés.

Au nom des quatre rapporteurs spéciaux de la mission, permettez-moi, monsieur le ministre, de rendre hommage aux efforts accomplis par votre administration. En effet, nous critiquons parfois les administrations, mais nous savons aussi leur rendre hommage, lorsqu'elles le méritent, pour les efforts qui ont été accomplis. Nous mesurons d'autant plus l'ampleur de la tâche qui a été la vôtre que nous avons dû, nous aussi, en tant que rapporteurs, nous adapter aux nouvelles règles de la LOLF.

S'agissant des choix d'organisation que vous avez faits, nous vous faisons confiance *a priori*. C'est d'ailleurs l'essence de la loi organique. Nous vous accompagnerons tout au long de l'année pour analyser les avantages et les inconvénients des choix opérés, pour voir si ce sont bien les plus pertinents au regard de la lisibilité et de l'efficacité des politiques que vous menez, monsieur le ministre.

Je rappelle que la mission « Transports » comprend huit programmes et représente 91 783 emplois et 9,44 milliards d'euros de crédits de paiement.

Mon intervention se limitera à trois de ces programmes : les transports terrestres et maritimes, les passifs financiers ferroviaires, la sécurité et les affaires maritimes.

Sur le programme « Transports terrestres et maritimes », je formulerai une observation, en forme de regret, et une question.

Les objectifs et les indicateurs ne pourront être exploités, faute de données disponibles, avant 2007. Il est regrettable qu'aucun indicateur de maîtrise des écarts entre les coûts réels et les coûts prévisionnels n'ait pu être mis en place, notamment pour les gros investissements, avant 2007.

Cependant, la question centrale, monsieur le ministre, reste le rôle et la place des opérateurs du programme, au nombre desquels on compte Voies navigables de France, mais aussi et surtout l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, opérateur du programme « Réseau routier national ».

L'ensemble des crédits d'investissement du titre 5 pour toute la mission « Transports » représente 637 millions d'euros. L'AFITF disposera, à elle seule, de près de 2 milliards d'euros pour assurer le financement des grandes infrastructures terrestres, ferroviaires et fluviales ainsi que les contrats de plan État-région. Dès lors que l'agence devient un acteur à ce niveau d'engagement dans le financement des infrastructures, avec des évolutions intervenues aussi tardivement, sans définition suffisamment précise à nos yeux de son champ de compétence et de ses recettes, nous touchons aux limites de l'exercice budgétaire sérieux, et nous sommes aux frontières de la débudétisation admissible.

Un renforcement de l'information du Parlement est nécessaire. La loi de finances de l'an dernier a prévu un rapport sur le financement et le fonctionnement de l'agence. Il sera le bienvenu. Croyez bien qu'il ne manquera pas de faire l'objet de notre plus vive attention.

J'en viens au programme « Passifs financiers ferroviaires ». Il vise à contribuer au désendettement de Réseau ferré de France et de la SNCF.

Ce programme représente un total de crédits de 1,4 milliard d'euros et n'offre aucun indicateur de performance. Dans l'avant-projet de programme figuraient deux indicateurs ; nous ne les avons pas retenus, parce qu'il s'agissait d'indicateurs de moyens. La commission des finances en avait suggéré deux autres qui visaient à mesurer, d'une part, l'écart de coût de la dette gérée par Réseau ferré de France ou par le service annexe d'amortissement de la dette, le SAAD, et, d'autre part, la dette gérée par l'agence France Trésor. Il est regrettable que cette proposition n'ait pas été retenue.

Cependant, nous savons, monsieur le ministre, puisque vous l'avez dit à l'Assemblée nationale, qu'un rapport sur la gestion de la dette du SAAD nous sera fourni. Nous savons également que vous êtes favorable à ce que nous engageons, ensemble, une réflexion sur la meilleure façon de gérer ces dettes. Pourquoi ne pas envisager une gestion unifiée par l'agence France Trésor, par exemple. En tout cas, sachez que nous suivrons de près l'évolution de cette question.

Sur le programme « Sécurité et affaires maritimes », je formulerai encore deux observations.

En premier lieu, je formulerai un regret. Ne le prenez pas en mauvaise part, mais, après tout, autant parler de ce qui peut être amélioré dans les prochaines années. Oui, je regrette que les indicateurs, notamment l'objectif 7 : « Améliorer l'efficacité des dispositifs d'aide à la flotte de commerce »,

soient identiques à ceux qui avaient été retenus pour 2006 et 2005, voire 2004. Faut-il en déduire une certaine absence d'ambition pour la marine marchande française ? Ce serait très dommage alors qu'un nouveau registre international français vient d'être créé.

Ma seconde observation porte sur la forte progression – 70 % par rapport à 2005 – des crédits de l'action de soutien. Nous aimerions recevoir les éclaircissements nécessaires.

Sous réserve de ces observations et de celles des autres rapporteurs spéciaux, la commission des finances demande au Sénat de bien vouloir adopter les crédits de la mission « Transports ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

**M. Jean-Pierre Masseret,** rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je dois vous présenter les observations de la commission des finances sur deux programmes de la mission « Transports » : le programme « Météorologie », qui est confié à un opérateur extérieur bien connu, Météo-France, et qui ne représente que 2 % des crédits de la mission, et le programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement », plus important en volume budgétaire, puisqu'il rassemble 41 % du total des crédits.

Le programme « Météorologie » retrace la subvention versée par le ministère des transports à l'opérateur Météo-France. Ce programme représente 155 millions d'euros, mais l'établissement reçoit également, au titre de la mission interministérielle « Recherche », une subvention du programme « Recherche spatiale » d'un montant de 36,58 millions d'euros.

Ce programme appelle deux observations.

Tout d'abord, les objectifs retenus sont ceux qui ont été fixés par le contrat d'objectifs conclu entre l'État et l'établissement pour la période 2005-2008. Ce contrat prévoit, sur le plan financier, une réduction de 0,3 % par an en euros constants des subventions pour charges de service public versées par l'État à l'établissement.

L'opérateur est donc amené à atteindre son équilibre budgétaire par une augmentation de ses recettes commerciales propres.

Ensuite, la commission a apprécié la qualité et le réalisme des objectifs retenus par le programme « Météorologie ».

Elle se félicite également de disposer d'indicateurs de coût unitaire permettant de savoir si Météo-France rend le meilleur service au meilleur coût pour l'État.

Je rappelle que la commission des finances procédera, en 2006, à un bilan des mesures qui auront été prises par Météo-France et par sa tutelle, afin de donner suite à la communication réalisée par la Cour des comptes en 2005 sur la base de l'article 58-2 de la LOLF qui avait donné lieu au rapport d'information de la commission.

Le programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » regroupe les fonctions dites de « soutien » des différents programmes de la mission « Transports », en particulier, l'ensemble des charges de personnel pour tous les services déconcentrés du ministère de l'équipement.

Il s'agit, en quelque sorte, d'un programme « balai » du ministère. Cela explique son poids budgétaire. Les personnels affectés au programme représentent 97 % des effectifs de la mission. Leur nombre est en diminution de 1 % par rapport à 2005.

On notera que ce qu'il est convenu d'appeler « l'adaptation du réseau des implantations territoriales de l'équipement », c'est-à-dire la fermeture de certains centres, donnera lieu à la mise en œuvre d'une indemnité exceptionnelle de mobilité pour les agents, environ 8 000, qui seront concernés par un déplacement significatif de leur lieu de travail. Le coût de cette mesure est estimé à 9 millions d'euros.

Les objectifs et indicateurs retenus mesurent la qualité du service rendu aux responsables de programme et services déconcentrés et n'appellent pas, sur le fond, de remarques particulières.

Je dois souligner cependant la grande complexité du programme. Il comprend en effet au total 21 actions dont 15 sont des actions « miroirs » reflétant soit les contributions apportées par ce programme à l'exécution d'autres programmes, soit des contributions recueillies par des transferts en gestion en provenance d'autres missions.

Cette présentation rend plus difficile la lecture du programme. Ce n'est toutefois pas très gênant et c'est sans doute inévitable du fait de l'organisation même de la LOLF. Il conviendra sans doute de réfléchir à la présentation du programme pour les prochaines lois de finances.

À l'issue de l'examen rapide de ce programme, une question se pose, celle des conditions dans lesquelles seront réalisés les transferts d'effectifs entre services déconcentrés de l'État et départements et les principes qui régiront l'opération. C'est une question que les acteurs proches du terrain connaissent bien. Je m'inquiète, en particulier, du calendrier, qui est assez resserré.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous apporter des éclaircissements sur ce point.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances a approuvé les crédits de la mission « Transports ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

**M. Gérard Miquel,** rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il me revient de vous parler de deux des huit programmes de la mission « Transports » : « Réseau routier national » et « Sécurité routière ».

Le programme « Réseau routier national » représente, après les versements du programme de soutien, 29 % des crédits et 58 % des effectifs de la mission « Transports ».

Ce programme finance le développement et l'entretien du réseau routier national. Il représente 914,6 millions d'euros en crédits de paiement.

Avant de présenter mes observations, et surtout mes questions, sur ce programme, je veux, comme l'a fait avant moi M. Alain Lambert, souligner qu'il est indispensable de disposer d'informations définitives et précises sur les contributions respectives du budget de l'État et de l'Agence de

financement des infrastructures de transport de France sur le financement des infrastructures routières, qu'il s'agisse des grandes opérations ou des contrats de plan État-région.

Je constate avec regret que peu d'indicateurs de performance sont accompagnés d'une cible précise ou de prévisions de résultats, ce qui leur ôte une grande part de leur intérêt.

Mais ce programme inspire surtout des questions, auxquelles le « bleu » ne répond que partiellement, questions qui nous préoccupent tous d'autant plus que l'année 2006 sera celle du transfert d'une grande partie des routes nationales aux départements.

Au *Journal officiel* du 6 décembre 2005 est paru le décret relatif à la consistance du réseau routier national.

Aboutissement d'un long travail, la définition de ce réseau de 11 800 kilomètres de routes que l'État conserve sous sa responsabilité a donné lieu à une consultation des départements. Une large majorité d'entre eux ont donné un avis globalement favorable au projet qui leur était soumis. Ces départements ont cependant parfois assorti leur avis de réserves portant essentiellement sur la notion d'itinéraires présentant un intérêt supradépartemental marqué ainsi que sur la cohérence locale du réseau.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous nous confirmiez que ces observations ont bien été prises en compte ou qu'elles le seront lorsqu'il s'agira de reprendre un tronçon de route départementale permettant d'assurer la continuité d'un itinéraire.

Au-delà de la définition du nouveau réseau routier national, restent les questions bien concrètes de la prise en compte, budgétaire, du transfert aux départements et du calendrier du déroulement des opérations. Nous souhaitons que vous nous apportiez des indications sur ces deux points, car elles nous seront utiles.

Ma deuxième question sur ce programme concerne les contrats de plan État-région. Le retard imputable à l'État dans l'exécution du volet routier des contrats est patent. Pensez-vous pouvoir le rattraper en partie ? Comment s'effectuera le remboursement aux collectivités locales des sommes engagées pour la réalisation de travaux relevant de la part de l'État au sein de ces contrats ?

Sur le programme « Sécurité routière » et le programme « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » mes observations seront essentiellement formelles.

Le programme « Sécurité routière » représente 125 millions d'euros en autorisations d'engagement et 122 millions d'euros en crédits de paiement.

Le document de politique transversale sur la sécurité routière, qui nous a été transmis tardivement, pourrait être amélioré les prochaines années, car, manifestement, il reste des marges de progression, et ce document a toute son utilité.

Par ailleurs, je m'interroge sur les valeurs retenues pour les indicateurs, qu'il s'agisse de la diminution du nombre annuel des tués à un mois ou du taux de réussite à la première présentation aux épreuves du permis de conduire. Ces valeurs sont certes ambitieuses, mais ne risquent-elles pas précisément d'être source de déceptions ?

Pour le programme « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », qui s'inscrit dans le cadre d'un compte d'affectation spéciale doté de 140 millions

d'euros, dont les recettes proviennent d'une partie du produit des amendes du contrôle automatisé, je dirais simplement que les objectifs choisis, comme les indicateurs ou la justification des crédits, me paraissent bien légers au regard des enjeux.

Ainsi, il n'y a pas d'indicateur pour le dispositif du « permis à un euro par jour », dont le coût est estimé à 11 millions d'euros en 2006 pour 160 000 bénéficiaires, ni pour l'action « Fichier national du permis de conduire ». Je regrette que les 9 millions d'euros demandés pour cette action ne soient pas justifiés.

Monsieur le ministre, sous réserve de ces observations et des précisions que vous nous apporterez, la commission des finances demande au Sénat d'adopter les crédits de la mission « Transports ».

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

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Contrôle et exploitation aériens).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais consacrer le reste du temps de parole imparti à la commission des finances sur la mission « Transports » aux crédits liés au transport aérien.

Tout d'abord, et c'est une coutume finalement agréable, je tiens à féliciter, comme les années précédentes, les services de la direction générale de l'administration civile, la DGAC, pour leur efficacité dans le rendu des questionnaires et leur grande réactivité face à nos interrogations diverses et variées : certains de mes collègues des finances auraient souhaité disposer comme moi de l'ensemble des réponses avant la date limite !

En fait, je traiterai de deux sujets juridiquement séparés : d'une part, le programme « Transports aériens » de la mission « Transports » et, d'autre part, la mission « Contrôle et exploitation aériens », qui est un budget annexe dont la logique s'inspire de l'ancien budget annexe de l'aviation civile.

Si ces deux entités, le programme et la mission, sont séparées, il est cependant essentiel de les étudier simultanément pour des raisons de lisibilité évidente. En effet, c'est une seule et même administration, la direction générale de l'aviation civile, qui est chargée de l'exécution et du programme et de la mission.

Mon propos s'articulera autour de trois grands thèmes : la réforme de la DGAC, qui s'inspire très largement de la LOLF, les grands enjeux du transport aérien, enfin, la sécurité et la sûreté.

S'agissant tout d'abord de la réforme de la DGAC, l'article 18 de la LOLF impose que les budgets annexes soient financés à titre principal par des redevances, et ce pour des activités de prestation de services.

La réforme de la DGAC a consisté à séparer de manière stricte ce qui relevait des prestations de services, activités placées dans la mission « Contrôle et exploitation aériens », de ce qui relevait du domaine régalien, placé dans le programme « Transports aériens » de la mission « Transports ».

J'ajoute qu'à ce cadre national s'ajoutait une contrainte européenne, puisqu'il est recommandé désormais de séparer la fonction d'édition de la réglementation, d'une part, et la fonction de contrôle de l'application de cette réglementation, d'autre part.

Sans entrer dans le détail, le travail effectué par la DGAC a été extrêmement intéressant. Je tiens à saluer cette administration, qui a réellement joué le jeu de la LOLF, en ne se contentant pas de « mesurées » cosmétiques. Une vraie réflexion a été fournie sur les différentes activités et la manière de les exercer au mieux.

J'ajoute que les documents budgétaires sont extrêmement clairs et lisibles. Bref, là encore, je décerne des lauriers à la DGAC. Elle va finir par s'y habituer ! (*Sourires.*)

**M. Jean-François Le Grand.** C'est trop !

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial.** S'agissant maintenant des grands enjeux du transport aérien, je consacrerai mon propos aux charges qui sont actuellement supportées par les transporteurs.

Pour ce qui concerne les ressources du transport aérien proprement dites, nous avons adopté l'année dernière, dans le collectif budgétaire, un article 120 qui instaure un système complet de redevances. On observe donc une montée en puissance de ces nouvelles redevances, pour 35 millions d'euros, et, corrélativement, une baisse de la taxe d'aviation civile. Le passage est donc globalement neutre pour le transport aérien, mais il est conforme à l'article 18 de la LOLF.

S'agissant cependant de la taxation du transport aérien dans son ensemble, je me fais l'écho de certaines craintes à propos de l'article 18 du collectif budgétaire, qui institue une taxe de solidarité.

Nous savons que le secteur est durement frappé par la conjoncture et par la hausse des prix du kérosène. Même si Air France affiche des résultats positifs, et nous nous en félicitons, les compagnies françaises ne sont pas à l'abri de turbulences ! Cette taxe risque donc de constituer une nouvelle difficulté. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous éclairer sur l'impact de cette taxe ?

Pour conclure, j'évoquerai plus largement des préoccupations tenant à la sécurité et à la sûreté dans le transport aérien. Les événements dramatiques du mois d'août, notamment le crash au Venezuela, ont attiré l'attention sur la question du contrôle aérien. Il faut relever qu'un programme spécial du budget annexe, très clairement présenté, lui est consacré. Mais, au-delà des aspects strictement budgétaires, monsieur le ministre, quelles actions concrètes allez-vous engager pour améliorer le fonctionnement du système dans son ensemble ?

Monsieur le président, mes chers collègues, en me félicitant une nouvelle fois de l'excellent esprit qui règne au sein de la commission des finances sous la présidence de M. Jean Arthuis, je vous recommande d'adopter les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et de la mission « Transports ». (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

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

**M. Georges Guillot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais évoquer la politique de la sécurité routière.

Celle-ci se prête particulièrement bien à la nouvelle approche budgétaire en termes de mission, puisque les principaux objectifs en ce domaine sont aisément identifiables et quantifiables.

Avec 5 500 tués à trente jours et 18 700 blessés en France métropolitaine, nous enregistrons, en 2004, pour la troisième année consécutive, une baisse sensible de l'insécurité routière.

Par rapport à 2003, on relève en effet que le nombre de tués a diminué de 8,7 % et le nombre de blessés graves, de 9,2 %.

Le bilan des huit premiers mois de l'année 2005 fait également apparaître, par rapport aux huit premiers mois de l'année 2004, une baisse des accidents corporels de 3,7 %, une baisse du nombre des tués de 3,4 % et une baisse du nombre des blessés de 4,4 %.

Soulignons en particulier le fort impact psychologique de la mise en place des radars automatiques : le taux de dépassement de la vitesse autorisée de plus de 10 kilomètres par heure par les voitures de tourisme est passé de 34 % à la fin de l'année 2002 à 24 % à la fin de l'année 2004.

Sur les autoroutes, la baisse est plus spectaculaire encore, puisque la mortalité routière a baissé de 50 % entre 2003 et 2004.

Le projet de loi de finances pour 2006 prévoit quatre objectifs et neuf indicateurs en matière de sécurité routière. L'examen d'un projet de loi de finances n'est pas, on le sait, le moment de débattre de la définition des objectifs et des indicateurs. Cette discussion doit intervenir, au printemps, chaque année, à l'occasion du débat d'orientation budgétaire.

Qu'il me soit cependant permis d'émettre un vœu : il conviendrait, à l'évidence, s'agissant de la sécurité routière, de réduire la liste des objectifs et des indicateurs de performance. À tout le moins, il importerait de les hiérarchiser. On ne peut, en effet, mettre sur le même plan la baisse du nombre annuel des tués et des blessés graves sur le réseau routier national et l'évolution de la « sensibilité de l'opinion » quant à l'efficacité des différentes mesures prises par le Gouvernement dans tel ou tel domaine lié à la sécurité routière.

Et pourtant, en l'état, l'indicateur portant sur le nombre annuel de tués à un mois et celui qui touche au taux de satisfaction des usagers à l'égard des actions de gestion du trafic et d'information routière sont mis sur le même plan.

Ne serait-il pas préférable, dans un domaine aussi symbolique de l'action de l'État, de se concentrer sur un objectif unique, tel que la réduction du nombre annuel des tués et blessés sur le réseau routier, avec quelques indicateurs techniques permettant de mesurer avec précision les résultats obtenus ?

Mélanger ces indicateurs majeurs et d'autres instruments de mesure qui vont concerner, par exemple, l'effort des entreprises à l'égard de leurs salariés dans leur politique de communication sur la sécurité routière ou encore l'évolution du coût administratif de l'examen pratique du permis de conduire, me paraît sujet à critique.

Je souhaiterais également, monsieur le ministre, vous dire un mot sur la voie d'eau. Comme chaque année, l'effort de la nation en faveur de la voie d'eau restera, en 2006, très modeste puisqu'il représentera seulement près de 140 millions d'euros.

Le projet Seine-Nord-Europe progresse lentement. Il consiste, rappelons-le, en la réalisation d'un canal d'une centaine de kilomètres entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut qui permettra l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4 400 tonnes, reliant ainsi

les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau des canaux du nord de la France et donc à l'ensemble du réseau européen à grand gabarit.

Vos services, monsieur le ministre, nous assurent que c'est dans le courant de l'année 2006 que l'enquête publique devrait être lancée.

Soulignons que le projet Seine-Nord-Europe est intégré, depuis 2004, dans la liste des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Je voudrais dire au Gouvernement que nous suivons avec beaucoup d'attention le calendrier de réalisation de ce grand projet fluvial.

Je dois, enfin, me faire l'écho d'une inquiétude qui s'est exprimée au sein de la commission des affaires économiques à propos du transfert aux départements d'une partie du réseau routier national.

De nombreux départements craignent que cette opération n'ait un effet péréquateur aveugle, sans aucune prise en compte de leurs capacités contributives respectives, surtout que l'état du réseau routier national est loin d'être excellent, reconnaissons-le !

Par ailleurs, le problème de l'investissement se pose, car la loi de décentralisation ne prévoit de compensation que pour les opérations d'entretien. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter des apaisements à ce sujet ? Je vous en remercie par avance. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le volet ferroviaire de la mission « Transports » s'inscrit dans deux programmes : le programme « Transports terrestres et maritimes » et le programme « Passifs financiers ferroviaires ».

Le projet de loi de finances pour 2006 prévoit de doter le premier programme de 2,6 milliards d'euros. La quasi-totalité de ce programme est constituée par des dépenses d'intervention, soit 2,3 milliards d'euros, au bénéfice de la SNCF et de Réseau ferré de France, RFF. Avec les fonds de concours, on obtient une enveloppe globale d'un peu plus de 3 milliards d'euros.

Le programme « Transports terrestres et maritimes » comporte cinq objectifs et neuf indicateurs de performance intéressant le réseau ferroviaire.

Le programme « Passifs financiers ferroviaires » a pour unique objet le désendettement de Réseau ferré de France et de la SNCF. Il sera doté, en 2006, de 1,42 milliard d'euros.

Dans ces deux programmes, l'enveloppe consacrée au volet ferroviaire est néanmoins loin de refléter la charge annuelle globale que représente le système ferroviaire pour la collectivité. En effet, cette charge s'est élevée, en 2004, à environ 10,1 milliards d'euros, dont 6,4 milliards à la charge de l'État seul.

Qu'il me soit permis, à l'occasion de l'examen des crédits de la mission « Transports », de présenter quelques observations sur les perspectives à moyen terme du transport ferroviaire.

Tout d'abord, il importe de réaffirmer un certain nombre de principes. Notre souci premier doit être l'intérêt de l'utilisateur. En ce sens, le débat sur la pertinence de la libéralisation du marché ferroviaire ou sur le maintien du service public ne doit pas nous faire oublier que nous devons avant

tout œuvrer pour que la collectivité publique – qu'il s'agisse de l'État, de la région, du département, mais aussi des autres collectivités territoriales – puisse répondre aux besoins de transport collectif.

Le transport collectif est devenu une exigence à l'heure de l'asphyxie progressive du transport routier, des indispensables économies d'énergie, et dans exigences environnementales du protocole de Kyoto, auxquels il nous faut satisfaire.

**M. Daniel Reiner.** Très bien !

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis.** À l'évidence, les services ferroviaires de proximité, permettant d'assurer notamment les liaisons périurbaines et interurbaines, seront le grand enjeu des prochaines années.

Mais une réflexion sur le rôle des collectivités territoriales à cet égard n'apparaît-elle pas indispensable ? Les mesures qui ont été prises jusqu'à présent ne manquent-elles pas d'ambition ?

Les services régionaux de transport de voyageurs, qui dépendent des régions depuis 2002, ne répondent que partiellement à une demande de transport collectif qui s'exprime souvent au niveau infrarégional, voire au niveau infradépartemental.

De nombreux blocages freinent actuellement des initiatives locales qui répondent à un besoin objectif et apportent souvent des solutions de financement. Il faut faire bouger les mentalités !

L'avenir du secteur ferroviaire ne peut pas relever de la responsabilité du seul opérateur historique, ni, d'ailleurs, du propriétaire de l'infrastructure. Outil de service public et d'aménagement du territoire, ce mode de transport concerne l'ensemble des collectivités publiques, qui participent d'ailleurs largement à son financement.

**Mme Hélène Luc.** Très largement !

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis.** Je souhaiterais aussi que l'on s'interroge sur le devenir de Réseau ferré de France, chargé tout à la fois de désendetter le secteur ferroviaire et de financer le développement du réseau.

La solution consistant à assurer le fonctionnement de cet établissement public à coup de subventions de l'État, toujours aléatoires, est-elle durable ? Ne vaudrait-il pas mieux engager une réflexion sur les moyens d'assurer à RFF de nouvelles recettes assises sur la juste tarification d'un réseau ferroviaire en développement ?

On passerait, en quelque sorte, d'une logique d'assistance à une approche plus dynamique qui permettrait, en particulier, le redémarrage de nombreuses lignes ferroviaires secondaires, aujourd'hui abandonnées ou délaissées par l'opérateur historique. À cet égard, je suis persuadé qu'une revitalisation est possible autant que nécessaire.

Il me faut aussi souligner le retard que nous prenons dans l'entretien lourd du réseau, car cela peut poser très vite de gros problèmes de fiabilité et de sécurité. Peut-être sera-t-il nécessaire de revoir certaines priorités en termes d'investissement.

À brève échéance, l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs mais aussi l'implication croissante des collectivités locales dans un service ferroviaire de proximité pourraient offrir d'intéressantes perspectives. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

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

**M. Alain Gérard, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je centrerai mon intervention sur le volet maritime de la mission « Transports ». Cet aspect a, en effet, retenu toute mon attention.

Je vous dirai d'abord un mot des objectifs et des indicateurs qui figurent dans le projet annuel de performance du programme « Sécurité et affaires maritimes ». J'estime que ceux-ci devraient être quelque peu améliorés, car plusieurs d'entre eux, parce qu'ils fixent des cibles très proches, voire inférieures au niveau actuel des indicateurs, affichent un certain manque d'ambition. Je dois vous indiquer, monsieur le ministre, que nos débats en commission sont venus confirmer mon analyse personnelle sur ce point.

Je voudrais ensuite saisir l'occasion de ce rapport pour avis pour faire le point avec vous sur un dossier qui mobilise beaucoup d'entre nous : la sécurité maritime.

Voilà deux semaines, la Commission européenne a proposé un vaste programme législatif communément appelé « paquet Erika III ». Je rappelle que les paquets « Erika I » et « Erika II » sont à l'origine du renforcement de la politique de sécurité maritime en Europe.

Le « paquet Erika III » va beaucoup plus loin, et notre commission s'en félicite. En effet, si étonnant que cela puisse paraître, la situation européenne n'est guère brillante. En matière d'État du pavillon, on observe ainsi que trois pays candidats à l'adhésion à l'Union – la Slovaquie, la Turquie et la Roumanie – sont inscrits sur la liste noire prévue par le Mémoire de Paris, c'est-à-dire le traité sur le contrôle de sécurité des navires.

En outre, plusieurs États membres sont sur la liste grise du Mémoire – non seulement de nouveaux adhérents, comme Malte, Chypre, la Pologne et les pays Baltes, mais aussi la Belgique et l'Espagne. C'est dire que beaucoup reste à faire en la matière !

Les propositions de la Commission européenne portent sur tous les maillons de la chaîne du transport maritime, c'est-à-dire : le renforcement des contrôles par l'État du pavillon, que ce soient les contrôles menés par les administrations des États membres ou ceux des sociétés de classification ; les contrôles par l'État du port, qui seront renforcés et améliorés, l'objectif étant, à terme, le contrôle de 100 % des navires transitant par les ports de l'Union européenne ; l'aggravation des sanctions prises contre les navires en mauvais état ; la mise en place d'une liste noire pour les exploitants de navires, en plus de celle qui existe déjà pour les navires et les pavillons ; l'application de la législation communautaire sur les lieux de refuge des navires en difficulté ; la mise en place d'un système de rapports techniques sur les événements de sécurité, à l'image de ce qui se fait dans le transport aérien, comme nous l'avons vu encore tout récemment encore à l'occasion de la discussion du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.

La commission des affaires économiques a décidé d'y prêter une attention toute particulière au cours de l'année 2006.

En conclusion, au sein du nouveau cadre que constitue la LOLF, la mission « Transports » est un outil de travail intéressant, mais, pour cette première année, d'un manie-ment encore assez complexe.

Il convient, bien sûr, de reconnaître et de souligner l'importance des efforts fournis par le Gouvernement. Mais, monsieur le ministre, au cours de l'année 2006, il faudra

que vous précisez le contenu des programmes et que vous réduisiez l'importance du gigantesque programme transversal « Conduite et pilotage des politiques d'équipement ». Selon les informations dont je dispose, c'est bien ainsi que vous l'entendez. Pouvez-vous nous le confirmer ?

Enfin, je vous rappelle, monsieur le président, mes chers collègues, que la commission des affaires économiques est favorable à l'adoption des crédits de la mission « Transports ».

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Contrôle et exploitation aériens).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la LOLF crée une vaste mission « Transports ». Mais le transport aérien s'étend au-delà de cette mission, puisqu'il fait également l'objet de la mission « Contrôle et exploitation aériens », hors budget général de l'État ; cette dernière mission abrite le budget annexe de l'aviation civile, dont le périmètre, par ailleurs, a été réduit.

Au total, donc, il n'est pas aisé de saisir l'ensemble de l'effort public en faveur du transport aérien et de l'aviation civile, même si je me suis évertué à regrouper les différentes parties dans le rapport écrit et même si les observations budgétaires de la commission des finances, exprimées excellemment par notre collègue Yvon Collin, sont partagées par la commission des affaires économiques.

Mes chers collègues, je me concentrerai sur quelques observations de fond.

En premier lieu, je m'interroge sur le fait que le produit de la taxe d'aviation civile, la TAC, n'est pas intégralement reversé au budget annexe. La justification du redécoupage, au demeurant quelque peu complexe, de la structure budgétaire du transport aérien était bien de distinguer les fonctions régaliennes de l'État des activités de prestation de services. Il est logique que ce soient les bénéficiaires de ces services, c'est-à-dire les compagnies aériennes, qui en supportent le coût.

En revanche, on ne voit pas vraiment pourquoi le coût des missions régaliennes de l'État devrait être supporté par les seules compagnies aériennes et non par l'ensemble des contribuables. Certes, le problème n'est pas nouveau, mais la LOLF aurait dû permettre de le régler. Peut-être faudrait-il attendre un deuxième exercice pour approcher de la perfection ?

Je saisis cette occasion pour aborder une deuxième question qui n'est pas traitée directement dans le projet de loi de finances, mais qui est très proche de mon observation précédente, à savoir le projet du Gouvernement de mettre en place, à l'occasion de la discussion du projet de loi de finances rectificative, une taxe de solidarité en faveur de la lutte contre le sida qui prélevée sur les billets d'avion.

Monsieur le ministre, j'ai beaucoup de mal à souscrire à cette proposition, et cela pour deux raisons de fond.

Tout d'abord, il n'y a aucune raison que cet objectif, qui est, au demeurant, tout à fait louable et généreux, et sur lequel nous ne revenons absolument pas, soit financé par la taxation d'un seul secteur économique, à savoir les entreprises et les passagers du transport aérien.

**M. Gérard Miquel, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Je souhaitais attirer l'attention du Sénat sur ce point et suggérer deux pistes de réflexion.

Première piste : pourquoi ne pas envisager une taxation égale sur les lignes TGV concurrentes des lignes aériennes ? Cela éviterait une forme de distorsion de concurrence.

**M. Jean Arthus, président de la commission des finances.** Et les lignes à haute tension ?

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Monsieur le président de la commission des finances, puisque vous évoquez les lignes à haute tension, vous pourrez bénéficier de la générosité du département de la Manche !

**M. Jean Arthus, président de la commission des finances.** Je ne fais pas la manche ! (Sourires.)

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** En effet, pour avoir une ligne à haute tension, encore faut-il avoir l'unité de production ! La Manche a fait preuve de solidarité vis-à-vis de la nation et je me réjouis que vous puissiez, vous aussi, en bénéficier !

Seconde piste : ne pourrait-on imaginer un report pour retenir une meilleure approche partagée et convenable du dispositif ?

Cette parenthèse refermée, j'en reviens au transport aérien. Nous aurons l'occasion de revoir cette question d'une taxe de solidarité lors de la discussion du projet de loi de finances rectificative.

Je m'interroge sur un autre dossier d'actualité, celui de la sécurité du transport aérien. Cette question est très présente dans l'esprit de nos concitoyens depuis les accidents tragiques de l'été dernier.

Une liste noire commune se met en place à l'échelon européen. C'est une première réaction qui a le mérite non seulement d'exister, mais aussi de mobiliser les États membres.

Toutefois, une action résolue pour la sécurité aérienne ne peut s'inscrire que dans un cadre mondial. Il conviendrait par conséquent de mettre en place une instance mondiale de sécurité, une sorte d'autorité indépendante à qui reviendrait la tâche de dresser une liste des compagnies aériennes en fonction du niveau de sécurité et des garanties qu'elles offrent.

Il ne s'agirait plus d'une liste noire, une telle publication étant toujours, on le sait, plus ou moins contournée. Il s'agirait plutôt d'une liste positive sur laquelle figureraient les compagnies qui offrent un niveau satisfaisant de sécurité. Ce serait, me semble-t-il, plus efficace. En effet, pour rejoindre le peloton vertueux et pour ne pas être exclues, les compagnies seraient incitées à faire des efforts.

Monsieur le ministre, en dernier lieu, je traiterai très brièvement de l'aviation générale et de l'activité de taxi aérien.

Monsieur le ministre, est-il envisageable d'autoriser une TVA récupérable pour les avions de société ? En outre, la France compte-t-elle ouvrir le transport de passagers aux avions-taxis monoturbines, comme l'ont fait non seulement le Danemark et la Finlande, mais aussi, à l'échelon international cette fois, les États-Unis, l'Australie, l'Afrique du Sud et d'autres encore ? Ce serait une bonne nouvelle pour le dernier constructeur français d'appareils monoturbines, la société SOCATA de Tarbes.

En conclusion, nous pouvons prendre acte des efforts importants qui ont été fournis par le Gouvernement pour mettre en œuvre la LOLF, même si un certain nombre d'éléments doivent sans doute encore être affinés et précisés.

Pour ne pas être en reste, je m'associerai aux compliments que M. Collin a adressés à la DGAC, afin que le directeur général de l'aviation civile sache bien que les deux commissions, des finances et des affaires économiques, sont unanimes dans leur éloge. (*Sourires.*)

En conclusion, mes chers collègues, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Transports ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

5

### MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Mes chers collègues, j'ai une communication à vous faire concernant l'organisation de la discussion des articles de la deuxième partie de la loi de finances.

Comme vous le savez, la conférence des présidents a prévu que le Sénat siégerait le samedi 10 décembre, matin, après-midi et soir, et, éventuellement, le dimanche 11 décembre, après-midi et soir.

Compte tenu tant du grand nombre d'amendements déposés – plus de 230 – que de l'importance des sujets traités – réforme de la taxe professionnelle, « bouclier » fiscal, plafonnement des avantages fiscaux, pour ne citer que ceux-là –, il semble désormais inévitable d'utiliser toutes les possibilités ouvertes par la conférence des présidents.

En conséquence, le Sénat siégerait demain, samedi, l'après-midi et le soir, le matin étant consacré à la réunion de la commission des finances, qui, de la sorte, disposera du temps nécessaire pour procéder à un examen approfondi des amendements, et dimanche, l'après-midi et, éventuellement, le soir.

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

Il en est ainsi décidé.

La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier le Sénat de nous donner ainsi la possibilité d'examiner dans les meilleures conditions possibles les articles non rattachés de la seconde partie.

De fait, notre ordre du jour est particulièrement chargé, puisque nous sommes saisis, au titre des articles non rattachés, d'une très importante réforme de la taxe professionnelle, d'une non moins importante réforme du barème de l'impôt sur le revenu et de l'institution d'un bouclier fiscal. Cela nécessite un examen en profondeur, et un examen sérieux.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Ô combien !

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Au demeurant, l'organisation de nos travaux, telle que M. le président vient de vous la proposer, est parfaitement conforme au dispositif arrêté par la conférence des présidents, le 27 octobre, sur la proposition que je lui avais faite.

Je confirme que, dans ces conditions, demain après-midi, à la reprise de nos travaux, nous nous saisirons en priorité de l'article relatif à la réforme de la taxe professionnelle ainsi que des articles additionnels afférents. Ensuite, nous reprendrons dans l'ordre l'examen des articles non rattachés de la seconde partie.

J'indique aux membres de la commission des finances que nous nous réunirons demain matin à partir de neuf heures trente, compte tenu du nombre important d'amendements qu'il nous faut examiner.

**M. le président.** Mes chers collègues, comme vient de vous le dire M. le président de la commission des finances, nous aurons donc un point fixe demain, samedi, à quinze heures, pour la discussion par priorité de l'article 67, relatif à la taxe professionnelle, et des amendements portant articles additionnels après l'article 67.

Puis nous reprendrons, dans l'ordre normal, l'examen des articles non rattachés de la deuxième partie du projet de loi de finances.

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

Il en est ainsi décidé.

Mes chers collègues, si tout se passe bien cet après-midi, il se pourrait – à moins que l'on ne souhaite, sur certaines travées, prolonger la discussion – que le Sénat n'ait pas à siéger en séance de nuit, ce qui, je crois, ne serait pas de nature à nous déplaire ! (*Marques d'approbation.*)

6

### LOI DE FINANCES POUR 2006

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

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 2006, adopté par l'Assemblée nationale.

TRANSPORTS (*suite*)

BUDGET ANNEXE :  
CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS (*suite*)

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE :  
CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS  
DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE (*suite*)

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits de la mission « Transports » (et articles 90, 90 *bis*, 90 *ter*), du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe Union pour un mouvement populaire, 70 minutes ;

Groupe socialiste, 47 minutes ;

Groupe Union centriste-UDF, 23 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 19 minutes.

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

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Michel Billout.

**M. Michel Billout.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme chaque année, le Parlement se livre à l'exercice du vote du budget de la nation. M. le président vient de le rappeler, l'examen du projet de loi de finances se situe dans le cadre d'un débat de plus en plus contraint, limitant ainsi l'initiative parlementaire.

En outre, est-il légitime que les parlementaires soient amenés à se prononcer sur un budget pour lequel l'administration a déjà programmé des gels de crédit, gels qu'elle imposera dès le début de l'année prochaine ?

De plus, depuis l'entrée en vigueur de la LOLF, cet exercice est devenu encore plus formel.

**Mme Hélène Luc.** Ah oui, alors !

**M. Michel Billout.** La lecture des « bleus » budgétaires ne donne aucune indication sur les actions précises qui seront menées par le Gouvernement ; on y définit des grandes masses, laissant la possibilité à l'exécutif de réorienter les crédits à sa guise. La seule chose assez évidente, parce qu'il est difficile de la cacher, c'est la diminution progressive des crédits attribués à la mission « Transports ».

En la matière, mon intervention sera d'une tonalité quelque peu différente de celle dans rapports de mes collègues rapporteurs.

En effet, l'annonce de la hausse des crédits de la mission « Transports », qui atteignent 17 milliards d'euros, est faite sur la base de ressources exceptionnelles liées à la privatisation des concessions d'autoroutes.

D'un point de vue technique, l'exercice qui tend à accorder des subventions à l'AFITF, qui se retrouvent ensuite dans les fonds de concours, est un procédé pour le moins contestable.

Cette nouvelle agence va enfin disposer, selon le Gouvernement, de ressources exceptionnelles, à la hauteur des enjeux du rééquilibrage modal dans le secteur des transports. En effet, l'agence disposera cette année de 2 milliards d'euros de ressources pour réaliser ses objectifs, la clef de répartition devant être fixée ultérieurement par le conseil d'administration.

Si cette agence était initialement chargée du financement des grands projets retenus par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, le CIADT, elle se trouve également chargée de la mise en œuvre des contrats de plan État-région, depuis le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire du 14 octobre dernier.

Or, si l'on déduit du budget de l'AFITF les sommes consacrées à la réalisation des contrats de plan, l'agence ne disposera, en fait, que de 900 millions d'euros pour la mise en œuvre des infrastructures décidées par le CIADT, alors qu'elle disposait l'année dernière de 1,1 milliard d'euros. Mettre à la charge de l'AFITF l'exécution des contrats de plan permet donc d'augmenter artificiellement le budget de cette dernière ainsi que celui de la mission « Transports ».

Cette évolution modifie gravement la nature même de cette agence, et il conviendrait, pour le moins, de redéfinir la composition de son conseil d'administration, afin d'y intégrer des représentants des collectivités territoriales.

Concernant la subvention spéciale de 4 milliards d'euros annoncée à la suite de la privatisation des concessions d'autoroutes, dont 836 millions seraient versés cette année, peut-on avoir la certitude, monsieur le ministre, que le reliquat sera bel et bien crédité les années suivantes, et non pas utilisé pour réduire la dette ?

La question de la pérennisation des ressources de l'agence reste donc posée.

Par ailleurs, conformément aux décisions qui ont été prises lors du CIADT du 14 octobre dernier, l'AFITF n'honorera pas l'ensemble des contrats de plan, notamment le contrat de plan Île-de-France. En effet, sur les quarante-sept projets, vingt sont supprimés.

De la même manière, le projet de budget prévoit encore une diminution des crédits au titre du financement des contrats de plan.

Prenons l'exemple des transports collectifs en Île-de-France, financés par l'AFITF, au titre du contrat de plan État-région. Le CIADT proposait une enveloppe de 180 millions d'euros, alors que, dans le projet de budget, ne sont inscrits que 81 millions d'euros. C'est inadmissible !

Concernant le transport ferroviaire, comment ne pas constater la direction hasardeuse prise par le Gouvernement, puisque celui-ci propose une baisse des crédits de près de 1 milliard d'euros pour 2006 ?

Alors qu'un audit récent réclamait des augmentations pour les subventions relatives à la régénération du réseau, le projet de budget prévoit la même somme que l'année passée, soit 900 millions d'euros. Lors de l'examen de cette mission par l'Assemblée nationale, les députés ont pris la décision d'augmenter cette action de 70 millions d'euros, qui sont compensés par la cession d'actifs de Réseau ferré de France, RFF.

Considérant la crise actuelle du foncier et la spéculation acharnée en ce domaine, il est pourtant évident que RFF va perdre de l'argent puisqu'il est contraint d'agir dans la précipitation !

Par ailleurs, la contribution aux charges liées aux infrastructures connaît également une diminution de 75 millions d'euros ; elle n'atteindra que 1,169 milliard d'euros. Or, dans le même temps, on constate une augmentation de 60 millions d'euros des péages de RFF, soit, depuis 2003, une augmentation de 23 % des tarifs.

Globalement, on assiste à une diminution inquiétante des subventions accordées à RFF, alors même qu'un effort particulier devrait être consenti en faveur de l'amélioration des infrastructures ferroviaires ; sur ce point, je rejoins donc le rapporteur.

Concernant la SNCF, la contribution à la reprise de la dette est diminuée de 50 millions d'euros ; elle atteindra 627 millions d'euros.

La dette des deux entreprises nationales RFF et SNCF représente 41 milliards d'euros ; les frais financiers s'élèvent chaque année à 2,5 milliards d'euros. Le remboursement de la dette aurait mérité un meilleur traitement !

La contribution aux charges des retraites de la SNCF enregistre une baisse de 56 millions d'euros. La contribution aux tarifs sociaux de la SNCF pour assurer une meilleure équité sociale passe, quant à elle, de 109 millions d'euros à 89 millions d'euros.

Au total, dans votre projet de budget, monsieur le ministre, ce sont 136 millions d'euros en moins pour la SNCF !

S'agissant maintenant des transports collectifs, une fois encore, nous constatons que les crédits ne sont pas à la hauteur des besoins.

Ainsi, pour les années 2006 et 2007, outre les 45 millions dévolus à l'AFITF, vous avez prévu, monsieur le ministre, 100 millions d'euros en faveur des transports collectifs en province, alors que les besoins sont estimés à plus de 650 millions. En 2003, les crédits étaient de 138 millions d'euros, puis avaient chuté à 33 millions d'euros, en 2005.

Le projet de budget entérine ainsi la pérennisation d'un nouveau modèle de financement axé sur le désengagement de l'État.

Les objectifs du programme « Transports terrestres et maritimes » sont clairement énoncés : seules les activités rentables doivent être poursuivies, celles qui seront trop déficitaires seront abandonnées. En conséquence, dans le « bleu » budgétaire, trois objectifs sur quatre concernent le TGV. Une enveloppe de 11 milliards d'euros sera disponible pour financer quatre lignes TGV sur la période 2006-2011, mais il n'est nullement fait mention de l'avenir des trains grandes lignes, dont on a pourtant récemment montré l'importance. Serait-ce, là aussi, un signe du désengagement de l'État ?

L'État préfère laisser la place à l'initiative privée, en inaugurant notamment les fameux partenariats public-privé, les PPP. Ce procédé a d'ailleurs permis à l'Assemblée nationale de ponctionner 30 millions d'euros sur le budget des transports ferroviaires. Évidemment, les PPP ne sont envisageables que pour les infrastructures rentables, comme les TGV ou les liaisons comme Paris - Roissy-Charles-de-Gaulle. En quoi sont-ils pertinents au regard de l'aménagement du territoire et de l'égal accès de tous au service public ?

De plus, non content de confier la réalisation des infrastructures à des investisseurs privés, vous faites en sorte, monsieur le ministre, que la gestion puisse aussi être concédée. Or, même si vous assurez que la maintenance de sécurité restera dans le giron de la SNCF, s'agissant de l'entretien des voies, tout relève de la sécurité.

En réalité, c'est la logique de rentabilité économique qui guide une nouvelle fois ce budget : rentabilité économique, mais déclin du mode ferroviaire, ouverture à la concurrence mise en œuvre dans le domaine du fret, mais aussi ouverture à la concurrence du transport urbain et du transport des passagers, annoncée pour 2010 par le Conseil des ministres européens, mais prévue pour 2008, selon le Parlement européen.

Pourtant, les résultats du plan fret ferroviaire pour l'année 2005, avec plus de 10 % de retard par rapport à ce qui était escompté, devraient vous inciter, monsieur le ministre, à une plus grande prudence, en mettant notamment en place un bilan économique et social sur la déréglementation dans le secteur des transports.

La rationalisation des coûts et la pertinence économique sont les maîtres mots de ce budget. Mais n'avons-nous pas des exemples des dérives de ces politiques libérales en termes notamment de sécurité ?

Cette dérive est particulièrement marquée dans le secteur aérien. À propos de la succession des accidents d'avion, on a beaucoup parlé cet été de loi des séries, mais il n'existe aucune fatalité : ce n'est ni la loi des séries ni un mauvais coup du sort, c'est une conséquence de la loi du marché mise en œuvre au niveau international comme au niveau européen.

En effet, le règlement « ciel unique européen » entérine la déréglementation du secteur aérien et organise la séparation fonctionnelle entre les activités de sécurité et les activités régaliennes. Les activités de sécurité sont ainsi confiées au niveau européen à l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Par conséquent, le budget des transports aériens pour 2006, ainsi que la réorganisation de la DGAC, la direction générale de l'aviation civile, sont à l'image de la séparation entre les activités régaliennes, qui relèvent du budget général, et les activités liées à la sécurité et aux prestations, qui relèvent du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Ainsi, en ne considérant plus les missions de sécurité comme des missions régaliennes de l'État, on ouvre la voie à l'externalisation. Cela s'explique par le fait que les politiques ultralibérales retiennent les notions de « rentabilité » et de « libre concurrence » comme seuls modes de régulation. La recherche de la réduction des coûts peut alors très naturellement se faire au détriment de la sécurité, par l'externalisation et la sous-traitance de la maintenance des appareils. La nouvelle notion de « risque acceptable » illustre parfaitement cette dérive libérale dans le secteur des transports.

Il serait également opportun de consacrer des moyens supplémentaires à la DGAC et au BEA, le Bureau d'enquêtes et d'analyses. S'agissant de ce bureau, dont tout le monde reconnaît qu'il s'agit d'un excellent outil, les besoins en personnels supplémentaires sont estimés à 20 %. Or, vous n'octroyez, monsieur le ministre, qu'une augmentation des moyens de 8 %, avec un objectif limité à 75 % des enquêtes clôturées en 2009.

Si vous présentez un budget des transports aériens en hausse, c'est parce que vous y intégrez les transferts des immobilisations effectuées par ADP, Aéroports de Paris, pour la navigation aérienne.

Les crédits de l'ex-FIATA, le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, qui financent les subventions pour les dessertes d'aménagement du territoire, reculent une nouvelle fois, pour atteindre 19,6 millions d'euros en 2005, contre 28,1 millions en 2004. De plus, aucun engagement supplémentaire n'est prévu. C'est, une nouvelle fois, la conséquence du désengagement massif de l'État de ses missions relatives à l'aménagement du territoire.

Au final, en réduisant une nouvelle fois les ressources des entreprises publiques, en livrant à la concurrence les secteurs rentables, en assurant au patronat routier sa domination sur les autres modes de transport, en déposant le Parlement

de son rôle avec la création de l'AFITF et l'absence de maîtrise publique des financements, vous ouvrez la voie, monsieur le ministre, à la marchandisation des transports.

Pour notre part, nous estimons, au contraire, que les transports sont un élément essentiel du développement partagé et du progrès social au moyen de la reconnaissance d'un droit fondamental, celui de la mobilité pour tous sur l'ensemble du territoire. C'est pour cette raison que nous voterons contre les crédits de la mission « Transports ». *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Claude Biwer.

**M. Claude Biwer.** L'examen des crédits de cette mission nous permet d'aborder les grands sujets d'intérêt national, et il constitue également un moment privilégié qui nous autorise à attirer votre attention, monsieur le ministre, sur des préoccupations plus régionales.

Mon intervention portera plus particulièrement sur les infrastructures routières et ferroviaires.

Concernant les infrastructures routières, je souhaiterais revenir sur le transfert de près de 18 000 kilomètres de routes nationales aux départements.

Je regrette, tout d'abord, que nous n'ayons pas eu de débat au Sénat sur les modalités de ce transfert, qui sera effectif dans quelques semaines maintenant, la question orale de notre collègue Louis de Broissia ayant été retirée de l'ordre du jour.

Je regrette également que, ne tenant nullement compte des souhaits que nous, élus, avons émis, des itinéraires présentant un intérêt interrégional aient été abandonnés par l'État. En effet, si les conseils généraux ont bien été consultés, leurs avis, notamment celui du conseil général de la Meuse, dont je suis vice-président, ont rarement été entendus.

Par ailleurs, je continue à affirmer que les moyens consacrés jusqu'alors par l'État à l'entretien des routes nationales dites secondaires étaient d'une telle indigence que, très rapidement, les départements vont s'apercevoir qu'ils devront mettre la main au portefeuille, et, bien entendu, une fois de plus, c'est le contribuable local qui paiera !

Pour ma part, avec un très grand nombre de mes collègues parlementaires et présidents de conseils généraux, des Ardennes, de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle, j'avais plaidé pour le maintien, au sein du réseau routier national, des RN 43 et RN 18, dans le cadre d'une continuité interrégionale, depuis le Nord jusqu'à la Lorraine, voire au-delà, puisque la traversée de la Meuse posait des problèmes à caractère transfrontalier.

Votre prédécesseur n'a pas cru devoir réserver une suite favorable à cette demande, monsieur le ministre, et je le regrette, car cela signifie que la continuité n'est plus assurée dans la rocade Nord-Lorraine, chère au regretté sénateur Jacques Sourdilte, qui en a été à l'origine. Cette décision ne me paraît pas cohérente.

Il en est de même pour la RN 135,...

**M. Charles Revet.** La Voie sacrée !

**M. Claude Biwer.** ... dite, en effet, Voie sacrée, dont nous avons parlé ce matin, dans le cadre de l'examen des crédits de la mission « Anciens combattants, mémoire et liens avec la Nation ». Le transfert a bien été accepté par le département, mais, au-delà des besoins strictement routiers, il serait utile de mettre en valeur l'aspect historique de cette route,

qui lui donnera un atout supplémentaire, pourquoi pas touristique. M. le ministre délégué aux anciens combattants a confirmé ce matin son engagement en ce sens. Espérons !

Je suis également intervenu à de multiples reprises en faveur du doublement par l'ouest de l'autoroute A 31, qui est, comme chacun le sait, sursaturée.

Les majorités qui se sont succédé à la présidence du conseil régional de Lorraine ont adopté des positions contradictoires sur ce dossier, qui est pourtant crucial pour l'avenir du sillon lorrain.

Là encore, je persiste à penser que seule une voie rapide, qui ne serait pas nécessairement une autoroute, depuis le Luxembourg et la Belgique jusqu'à Toul, s'appuyant en tant que de besoin sur des infrastructures existantes comme, par exemple, la RN 18, constituerait la solution la plus raisonnable, la moins coûteuse et la plus efficace en termes d'aménagement du territoire.

J'aborderai maintenant un dossier spécifique, à savoir le contournement routier de Bar-le-Duc. Je vous ai écrit à ce sujet, monsieur le ministre. À quel moment les travaux de cette déviation seront-ils achevés ? Je rappelle que son ouverture à la circulation était programmée pour l'automne 2005 ! Il faudrait faire vite, si nous voulons tenir les délais !

Or, il m'apparaît anormal que le chef-lieu d'un département ne puisse pas être relié dans des délais raisonnables à une route nationale de qualité.

S'agissant des infrastructures ferroviaires, je ne peux que me féliciter de l'état d'avancement des travaux de la ligne à grande vitesse Paris-Lorraine, avant sa prolongation vers Strasbourg, qui « irriguera » également le département de la Meuse.

Je rappelle que cette ligne comportera une gare meusienne. À cet égard, j'ose espérer que cette gare TGV, qui devrait bénéficier de trois allers-retours quotidiens avec l'Île-de-France, dont deux avec la gare de l'Est à Paris, ne nuira pas trop aux gares de Bar-le-Duc, de Commercy et de Montmédy, et que celles-ci continueront à être correctement desservies.

Par ailleurs, de nombreuses collectivités territoriales de la Meuse et de la Marne ainsi que des associations d'usagers des transports souhaitent l'ouverture du raccordement ferroviaire de Saint-Hilaire-au-Temple, dans la Marne, lequel permettrait de rapprocher les villes de Verdun et de Reims et autoriserait la circulation des TER interrégionaux sur l'axe Metz - Conflans-en-Jarnisy - Verdun - Saint-Hilaire. Il est vrai que l'exploitation de ces lignes est du ressort de la région, mais il y a lieu aussi d'en prévoir les financements.

À cette fin, j'ai saisi le président de la SNCF de ce projet. Celui-ci m'a rappelé qu'il appartenait à RFF de réunir les financements nécessaires à la réouverture de cette ligne, dont le coût est estimé à 4,65 millions d'euros. Cela ressemble fort à la patate chaude qu'on se refile. Espérons que nous trouverons un jour des solutions.

Monsieur le ministre, je serais heureux que vous appuyiez notre démarche. Je me permets de rappeler combien la partie nord du département de la Meuse est mal desservie par les infrastructures ferroviaires. Même quand les lignes existent, elles sont désaffectées. Or, nous situant dans une zone transfrontalière qui comporte des infrastructures de qualité, il y aurait lieu de tenir compte de la dimension internationale de l'aménagement du territoire. Je rappellerai l'observation qu'a fort justement faite l'un de nos collègues députés : « S'agissant des infrastructures de transport et de

l'aménagement du territoire, il en va des territoires comme du corps humain : les muscles mal irrigués s'atrophient ! » Nous voudrions éviter qu'il en soit ainsi.

Je regrette notamment que la ligne Paris - Luxembourg *via* Reims, Charleville-Mézières, Sedan et Montmédy, dans la Meuse, ait été supprimée. Le prolongement des trains TGV jusqu'à Sedan permettrait de désenclaver le Nord-Meusien, mais jouerait également un rôle non négligeable dans le développement du fret ferroviaire transfrontalier jusqu'à Longuyon et Longwy, siège du pôle européen de développement.

Votre prédécesseur s'était engagé à demander à la SNCF d'examiner la possibilité d'élargir l'action de certaines entreprises ferroviaires en sous-traitance pour exploiter des dessertes terminales de la région Grand-Est, incluant le département de la Meuse, pour permettre de préserver les trafics ferroviaires. Je serais heureux de connaître l'état actuel de ces réflexions et la perspective de leur mise en œuvre.

S'agissant précisément du fret ferroviaire, je sais que celui-ci continuera à être soutenu par l'État dans le cadre du plan fret de la SNCF. Cependant, ce dernier comporte des mesures très rigoureuses visant à rétablir son équilibre économique et se traduit donc notamment par la suppression d'un certain nombre de gares de fret.

Relayant des préoccupations exprimées par le conseil général de mon département, je suis intervenu afin que soient préservées les gares de fret desservant la Meuse, et ce afin de ne pas pénaliser la filière bois, qui est un secteur économique très important pour notre département.

L'entreprise nationale envisageait en effet de supprimer une gare de fret sur deux, ce qui aurait entraîné inéluctablement un nouveau transfert d'activité du rail vers la route, alors même où le Gouvernement souhaite favoriser le ferroutage.

Monsieur le ministre, au moment où l'État se désengage du réseau routier national ainsi que du réseau autoroutier, au moment où la SNCF se désengage du fret ferroviaire, je constate que, s'agissant des infrastructures routières, autoroutières ou ferroviaires, nos voisins belge et luxembourgeois réalisent au contraire des efforts considérables en la matière, efforts qui ne sont évidemment pas sans conséquence sur la réussite de leur développement économique. La preuve est déjà faite – et elle devient chaque jour plus évidente – que routes et lignes ferroviaires buttent sur l'entonnoir français.

Comment s'étonner si, dans le même temps, notre région, qui semble être tenue à l'écart des priorités des pouvoirs publics, voit son tissu d'entreprises stagner, périlcliter ou se délocaliser ?

La présence d'infrastructures de transport de qualité constitue, en effet, l'une des conditions indispensables du développement économique. Monsieur le ministre, je compte sur vous, ainsi que sur l'ensemble du Gouvernement, pour que cette vérité d'évidence puisse également s'appliquer aux départements les plus faibles, qui, plus que d'autres, ont besoin d'oxygène et de voies de communication parfaitement tracées et utilisables. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

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

**M. Daniel Reiner.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons les crédits de la mission « Transports », ainsi que le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », douze programmes qui relèvent de la seule compétence de votre ministère.

Il s'agit là d'une mission stratégique pour l'organisation de la mobilité des personnes et des biens, et d'une mission très complexe car elle doit arbitrer entre différents modes de transports qui sont parfois concurrents, parfois complémentaires, ou les deux à la fois.

C'est, d'abord, une mission stratégique. Les modes de vie, les systèmes de production de plus en plus éclatés, le développement des échanges commerciaux, les évolutions technologiques des moyens de transport, tout concourt à la multiplication des déplacements. C'est un fait.

On peut s'en réjouir, car les transports sont un facteur déterminant de l'exercice par chacun de sa liberté individuelle et d'échanges. En cela, ils sont porteurs de progrès social et de développement économique.

On peut néanmoins le regretter, car le transport est un gros consommateur de temps ainsi que d'énergie et participe largement à la pollution de l'environnement.

Il faut donc, on le voit bien, des autorités organisatrices de transport.

C'est, ensuite, une mission complexe, car il faut arbitrer entre de multiples contingences. Selon nous, elle doit privilégier l'intérêt général plutôt que l'intérêt individuel – il faut éviter tout gaspillage –, la sécurité des usagers et des acteurs, la qualité du service plutôt que la recherche du moindre coût, le respect du long terme, c'est-à-dire l'économie d'énergie et la préservation de l'environnement. Il faut tendre vers un choix volontariste d'infrastructures nouvelles.

La concurrence seule ne peut « trier » entre les modes de transport, sinon la route l'emportera toujours. Il s'agit de jouer de la complémentarité plutôt que de la concurrence entre les modes.

On le voit, l'équation est complexe. Multiples sont les variables. L'une d'entre elles – nul ne peut l'ignorer – a trait aux moyens financiers qu'on veut ou qu'on peut y consacrer.

Gouverner, c'est choisir, dit-on. C'est à cette aune que l'on doit apprécier une politique publique de transport.

Pourrais-je dire ici, au risque de manquer à mon rôle d'opposant, que j'ai pu trouver dans les fascicules budgétaires, et ce grâce aux nouvelles règles de la loi de finances, nombre des idées que je viens d'évoquer rapidement sous la forme des objectifs d'action ?

Et, s'agissant de ces objectifs et de leurs indicateurs, permettez-moi de faire quelques observations.

Au programme « Transports terrestres et maritimes », le deuxième indicateur permet de mesurer le bénéfice socioéconomique des projets d'infrastructures alternatifs à la route. Il est intéressant, mais peut-être pourrait-on y ajouter un indicateur à dimension environnementale. Il faut regretter qu'il n'y en ait aucun. Souvenons-nous de notre engagement de Kyoto.

À propos de l'objectif 4, veiller à une concurrence loyale et harmonisée dans chaque mode de transport dans le cadre européen, je m'interroge : pourquoi la législation européenne est-elle seule visée, alors qu'on connaît son insuffisance, en particulier d'un point de vue social ? Pourquoi ne

« vise-t-on pas aussi la loi française ? J'ajoute que ces indicateurs, faute d'être interministériels, risquent d'être peu lisibles. Qu'advient-il de l'inspection du travail, de la douane, de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ? Craindrait-on de prendre la mesure de l'insuffisance du nombre d'inspecteurs ?

Enfin, je note que l'objectif 5 ne comporte aucun indicateur sur le transport de voyageurs, ce qui est tout de même assez surprenant. Quant au fret, l'indicateur – en fait, il y en a deux – porte uniquement sur le transport combiné.

Après ces quelques observations, venons-en aux chiffres, car, s'agissant du budget, l'essentiel, ce sont les chiffres !

Que traduit ce budget ? En premier lieu, il montre la poursuite du désengagement de l'État. Tel est le cas dans le transfert des routes nationales aux départements, bien sûr. Tel est également le cas, globalement, dans les montants financiers affectés : hormis les fonds de concours, que j'évoquerai plus loin, ils sont, à périmètre constant, et après le « rabotage » effectué par l'Assemblée nationale, en baisse par rapport à l'an dernier. Les huit programmes de la mission « Transports » diminuent de 6 %, passant, en loi de finances initiale, de 10,1 milliards d'euros en 2005 à 9,4 milliards d'euros. Et il n'est point nécessaire d'arguer des réductions de crédit en cours d'exercice puisque les prévisions pour 2006 sont du même ordre que celles qui se sont réalisées en 2005.

Voyons maintenant chaque secteur séparément. S'agissant de RFF, on note que l'État diminue sa participation aux charges d'infrastructures et sa participation au remboursement de la dette, laquelle passe de 800 millions à 730 millions d'euros, après l'amendement adopté par l'Assemblée nationale, alors que le risque est grand que les taux d'intérêt remontent d'ici peu. Et chacun sait ici que la dette globale ferroviaire – 40 milliards d'euros –, qui ne s'est stabilisée que depuis cinq ans, est une épée de Damoclès au-dessus du système ferroviaire français. Si la SNCF parvient à grand-peine à gérer sa part de la dette – environ 7 milliards d'euros –, ce ne peut être le cas pour RFF, non plus que, évidemment, pour le service annexe.

Je note l'insuffisance évidente du financement de la régénération du réseau, au regard des besoins tels qu'ils sont reconnus. Initialement, votre projet de budget reconduisait un crédit d'un montant identique à celui de l'an passé – 900 millions d'euros –, soit en fait 2 % de moins en tenant compte de l'inflation. Il a été porté à 970 millions d'euros par un amendement de l'Assemblée nationale. C'est un peu mieux, à la réserve que les 70 millions d'euros ont été repris sur le subventionnement de la dette, ce qui apparaît sinon comme une provocation, à tout le moins comme un artifice.

S'agissant de la SNCF, vous diminuez la participation de l'État aux tarifs sociaux dont bénéficient les familles, les élèves, les étudiants ou les salariés pour leurs trajets domicile-travail. Cette baisse de 20 % serait justifiée par la politique commerciale de l'entreprise. L'explication paraît un peu courte, car ce sont tout de même 20 millions d'euros qui sont en jeu.

Les crédits au transport combiné sont, encore une fois, insuffisants, même si vous nous dites que la situation s'améliore. Pourtant, ce mode de transport constitue à l'évidence une solution intéressante et nécessaire pour jouer de la complémentarité entre le routier, le ferroviaire et le fluvial.

Une récente étude européenne indique que le coût des « externalités environnementales négatives » – telle est la formule – est estimé à 88 euros par millier de tonnes et par kilomètre parcouru pour le trafic routier, et à 18 euros – cinq fois moins – pour le rail. Au total, pour l'ensemble du transport de fret, 94 % de ces coûts sont engendrés par le transport routier. Cela mérite une attention particulière.

Ces crédits s'élevaient à près de 100 millions d'euros voilà cinq ans ; ils se montaient l'an dernier à 16 millions d'euros. C'était la fin annoncée de ce type de transport.

Je veux voir dans la légère amélioration de cette année une prise de conscience, un regret de l'avoir abandonné et un signal positif pour pousser la recherche et les expérimentations sur quelques lignes prometteuses, ainsi que le souhaitait le Conseil national des transports dans le rapport qu'il a consacré à ce sujet.

Je note que l'État persiste à achever d'ici à 2008 son désengagement des transports collectifs urbains en site propre de province. C'est inéquitable par rapport à l'Île-de-France et en contradiction, d'une part, avec les objectifs affichés, d'autre part, avec les engagements qu'a pris l'État républicain : sur les 650 millions d'euros qu'il avait annoncés en 2001, l'État versera 200 millions d'euros à terme.

En outre, que voit-on dans ce budget 2006 : de bienvenus et bienheureux fonds de concours.

Je vise ici les fonds de concours traditionnels aux collectivités territoriales – dans le cadre des contrats de plan –, les participations européennes ou étrangères et ceux de l'AFITF. Ils s'élèveront à plus de 2 milliards d'euros en 2006. À ce propos, il serait bon que la liste complète de ces participations soit établie, avec leurs origines et leurs usages. Le document serait plus lisible et plus prospectif.

Je ne referai pas le débat qui s'est tenu il y a peu ici même. Toutefois, reconnaissons-le, la vente au privé des concessions autoroutières décidée par surprise, annoncée par le Premier ministre, en totale contradiction avec le précédent gouvernement et l'avis quasi unanime du Parlement, arrange bien ce budget des transports. Il fera de même l'an prochain et après... ! Après l'élection présidentielle ! Voilà une preuve évidente que vous avez fait le choix de privilégier le court terme au détriment de l'avenir.

Faut-il rappeler que les dividendes de ces sociétés garantissaient le financement d'un plan ambitieux d'infrastructures nouvelles pour notre pays jusqu'en 2020-2030 ?

Au lieu de cela, on va tenter cette année, avec plus de la moitié de cet argent – qui n'était pas prévu pour cela –, de rattraper le retard des projets de contrats de plan. Car il n'entraîne pas dans les missions de l'AFITF de financer des projets de contrats de plan. Il y a là un vrai détournement de destination.

Il est vrai que, à la fin de 2004, alors que le taux de réalisation de ces contrats de plan devait être de 70 %, on en était – vous connaissez les chiffres comme moi – à des taux de l'ordre de 30 % à 50 % selon le mode de transport.

Finalement, cette année, seul le solde du fonds de concours de l'AFITF ira au financement de projets en cours de réalisation du CIADT. Et le paradoxe – faut-il le rappeler ? – est que la grande part des financements de l'AFITF en 2006 sera affectée aux travaux routiers alors que, à sa création, cette agence avait vocation à financer à 70 % les infrastructures des modes alternatifs au routier. Vous le voyez, là encore, on est à rebours des intentions affichées.

Je souhaiterais maintenant vous interroger, monsieur le ministre, sur deux dispositions de ce budget.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue !

**M. Daniel Reiner.** Première question : pouvez-vous nous éclairer sur la teneur de l'article 48 ? Que signifie ce prélèvement de 350 millions d'euros sur la cession des biens de RFF ? Celle-ci correspond-elle à la valeur réelle des biens aliénables ? L'État rendra-t-il un jour à RFF ce qui aurait dû réellement lui revenir ? Ou bien cette opération est-elle inscrite, cette année, pour solde de tout compte ?

La seconde question concerne la sécurité routière. L'action des derniers gouvernements a été efficace en la matière, et nous pouvons tous nous en réjouir. C'est un bon point que je vous délivre volontiers. Le contrôle par le système automatisé des radars y a participé. Jusqu'à la fin de 2006, selon la loi, le produit de ces amendes est perçu au profit de l'État. Mais qu'en sera-t-il après ? La règle habituelle veut que le produit des amendes profite aux collectivités locales. Vous nous avez déjà dit que 40 % seront versés à l'AFITF, et 60 % à un compte d'affectation spéciale pour la sécurité routière. Le supplément, qui n'est bien sûr pas chiffré, mais qui est très important, ira au budget de l'État. Après 2006, qu'en sera-t-il des collectivités locales ?

En conclusion,...

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

**M. Daniel Reiner.** Je m'achemine vers ma conclusion.

Monsieur le ministre, votre budget est un budget d'apparence. Il est équilibré seulement par une décision à laquelle nous demeurons opposés : la privatisation totale des concessions d'autoroutes. Nous considérons que les chiffres traduisent mal les objectifs. Ils affichent d'abord et surtout votre choix de poursuivre et d'accélérer le désengagement de l'État.

Dans l'économie du transport,...

**M. le président.** Concluez, monsieur Reiner !

**M. Daniel Reiner.** Peut-être nous direz-vous quelle a été la position de la France au dernier Conseil européen, cette semaine. Nous savons, pour notre part, que laisser libre cours à la concurrence, c'est consentir à moins de qualité.

Vous n'en serez pas surpris, le groupe socialiste n'adoptera pas votre budget sur les transports. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Longuet. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. Gérard Longuet.** Monsieur le ministre, le groupe de l'UMP, au nom duquel je m'exprime en cet instant, soutient votre politique d'infrastructures.

La France a besoin d'infrastructures. Or, les dépenses en la matière ont décliné ces vingt dernières années, passant de 1,4 % à 0,8 % du PIB. À cet égard, le conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances ont réalisé, un travail remarquable, sur l'initiative de M. Jean-Pierre Raffarin. Il en est ressorti que, même si la croissance des besoins en transports – d'ici à 2025, elle sera de l'ordre de 40 % à 50 % – en kilomètres-passager était inférieure à la croissance économique globale, celle des infrastructures et de leurs capacités d'absorption devrait être de 1,8 % par an, ce qui est évidemment bien supérieur à ce dont nous avons hérité au cours des années 1997 à 2002.

Monsieur le ministre, nous avons des besoins globaux mais aussi des besoins sectoriels. Ces derniers s'analysent d'une façon extrêmement différente. Le routier interurbain s'équilibre économiquement, j'y reviendrai. Les secteurs urbain et périurbain, qui sont confrontés à un véritable défi, exigent une attention plus soutenue. Le secteur ferroviaire, enfin, requiert une très forte solidarité nationale.

Ces infrastructures sont indispensables. Le groupe de l'UMP a la conviction qu'une politique d'infrastructures doit être réaliste, respectueuse de l'environnement, et doit s'inscrire dans une perspective de long terme. De ce point de vue, M. Jean-Pierre Raffarin, en qualité de Premier ministre, avait lancé une idée forte, qui s'est inscrite dans une référence de base : le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, le CIADT, du 18 décembre 2003.

Ce programme était ambitieux. Il était également solidaire, puisque 75 % des dépenses publiques au service du rail seraient financés par 100 % des recettes provenant de la route. Pour ce programme à long terme, il y avait un outil, l'AFITF, dont il a été beaucoup question et qui devait disposer de ressources dédiées, M. Reiner vient de les rappeler.

Changement de gouvernement, changement, non d'orientation, mais de modalités.

Le CIADT du 18 décembre 2003 reste le rendez-vous des grandes infrastructures françaises. Nous avons vocation à mettre en œuvre cet ambitieux programme interurbain, qu'il s'agisse de la route, du rail, des voies navigables et des autoroutes de la mer.

En revanche, les circonstances budgétaires que nous connaissons hélas ! les uns et les autres ont amené le Gouvernement à faire un autre choix.

L'AFITF perd-elle pour autant sa responsabilité et son opportunité ? La démarche est utile et ne doit pas inquiéter, en particulier ceux de nos collègues qui, comme moi, sont attachés à l'orthodoxie et au contrôle budgétaire.

Quel est l'intérêt de l'AFITF ?

Elle est d'abord le conservateur des vertus collectives, définies au CIADT du 18 décembre 2003. C'est notre seule référence sous l'autorité du Gouvernement, et en particulier du ministre chargé des infrastructures. À aucun moment, l'AFITF ne se prend pour ce qu'elle n'est pas. Elle n'a pas à définir une politique, elle doit appliquer un programme établi, reconnu et adopté après un très vaste débat national, auquel le Sénat a d'ailleurs largement participé.

Ensuite, avec l'AFITF, nous avons une pérennité budgétaire. Celle-ci s'appuie non plus sur les dividendes, mais sur l'affectation, décidée par le Gouvernement, de ressources d'origine routière comme la taxe d'aménagement du territoire, la TAT, la redevance domaniale, ainsi que, *nemo auditur*, une partie du produit des recettes résultant des radars. Celle-ci devrait nous permettre d'équilibrer les 7,2 milliards d'euros de subventions prévues dans le CIADT de 2003 pour la période 2005-2012, à concurrence d'environ 1 milliard d'euros par an. L'équilibre est tenu sans endettement.

À cela s'ajoute une nouvelle mission, cher collègue Reiner : les contrats de plan État-région, les CPER, et les transports en commun en site propre. Personnellement, je m'en félicite.

Pour avoir été, dans un passé lointain, président d'un exécutif régional, je sais que les fins de CPER sont toujours difficiles à réaliser, monsieur le président du conseil régional de Lorraine. Le fait de disposer d'un interlocuteur identifié, avec un conseil d'administration mixte, est un atout. Tous ceux qui sont associés à la politique d'infrastructures, notamment les grands fonctionnaires de l'État, et qui n'ont pas toujours, par leur culture administrative spécifique, la même passion pour les infrastructures, sont solidaires face à des représentants élus à l'échelon national, régional ou départemental.

J'émettrai peut-être un bémol, monsieur le ministre, s'agissant de la composition du conseil d'administration de l'AFITF. La départementalisation du réseau national mériterait que la représentation des élus des départements soit renforcée. Si on devait un jour modifier le conseil d'administration, il y aurait là une ouverture légitime compte tenu du rôle que jouent les départements en matière de transports routiers. Les régions, quant à elles – je me tourne vers mon collègue Reiner –, sont les partenaires de l'État en matière de CPER et sont bien représentées, en termes d'élus, au conseil d'administration de l'AFITF.

Cette institution est donc originale, paritaire et ouverte sur les élus. Si l'achèvement des CPER n'est hélas ! pas envisageable au 31 décembre 2006, leur taux de réalisation sera néanmoins largement supérieur à celui du plan précédent.

Compte tenu des sommes affectées à l'AFITF en raison des privatisations de sociétés d'autoroutes, on peut estimer que les 2,3 milliards d'euros nécessaires à l'achèvement du volet infrastructures des CPER pourront être dégagés en 2006 et 2007. Il faut, pour cela – cette question mériterait d'ailleurs d'être soulevée – que les collectivités locales acceptent de faire le chemin qui leur est demandé pour accompagner les demandes de l'État.

Le système a changé de pied, mais il a le mérite d'instituer, à l'intérieur d'un budget nécessairement contraint, un lobby original en faveur de la permanence des dépenses d'infrastructures : l'échange entre les élus nationaux et régionaux et les hauts fonctionnaires compétents favorisera la réalisation des programmes.

L'AFITF n'a d'autre ambition que de mettre en œuvre une feuille de route. Nous ne disposons pas de l'autorité politique pour la choisir, et notre organisation administrative ne nous permet pas de la mettre en place techniquement. Je veux être très précis : L'AFITF n'est pas maître d'ouvrage ni gestionnaire des contrats du CPER, ce sont les administrations de l'État, notamment la direction des transports terrestres, qui doivent mettre en œuvre les CPER. L'AFITF est là simplement pour veiller à ce que les engagements publics ne soient pas rabotés, esquivés, dilués ou reportés, dans le cadre de deux contrats publics, le CIADT du 18 décembre 2003 et les CPER tels qu'ils ont été adoptés en 2000 et tels qu'ils doivent être conduits jusqu'en 2006.

Les transports en commun en site propre représentent, il est vrai, une ouverture. Je rappelle à cet instant les deux autres vocations L'AFITF : conservateur de programmes de long terme, elle veille à l'application des engagements de l'État ; elle compare les situations nationales et internationales et en tire des propositions.

Monsieur le ministre, je terminerai par deux types de propositions.

La première m'est suggérée par notre collègue député Hervé Mariton. Il a fait adopter par l'Assemblée nationale un amendement de réduction des dépenses prévoyant de retirer 30 millions d'euros à l'AFITF, au motif que cette dernière a la possibilité d'explorer les ressources nouvelles, en termes de financement et d'infrastructures, que représentent les partenariats public-privé, les PPP.

Oui, monsieur le ministre, l'AFITF souhaite être un acteur des PPP pour le compte de l'État et de votre politique. Nous souhaiterions simplement savoir comment vous comptez mettre en forme l'article 2 du décret qui fait de l'AFITF l'un des bras séculiers de l'État dans la mise en œuvre les PPP.

La seconde proposition concerne un sujet qui a été évoqué par de nombreux orateurs : le protocole de Kyoto. On a évoqué les indicateurs de performances. Comment intégrer dans le financement des équipements publics la monétarisation des économies d'émission de CO<sub>2</sub> ? Autrement dit, comment cette monétarisation pourrait-elle être intégrée dans le calcul de l'équilibre économique de chacun de ces projets ?

Mon collègue et ami Claude Biwer ayant évoqué avec talent la Meuse, je ne reviendrai pas sur mon département, dont la totalité de sa représentation sénatoriale est ici présente. J'indiquerai simplement, monsieur le ministre, que le groupe de l'UMP votera avec conviction votre budget. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du projet de budget des transports maritimes et, notamment, les mesures de soutien à notre flotte de commerce ne peut se faire sans revenir quelques instants sur le cas de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée, la SNCM, et l'application du registre international français, le RIF.

En effet, s'agissant de ce dernier, nous attendons que soient tenus les engagements écrits, pris le 25 avril dernier par M. Goulard, alors secrétaire d'État aux transports et à la mer, d'exclure du domaine d'application du RIF les navigations de passagers en Méditerranée sur les lignes desservant la Corse et l'Afrique du Nord.

De plus, il convient de rappeler que le relevé de décisions de sortie de conflit de la SNCM fait état de l'engagement du Gouvernement à saisir rapidement Armateurs de France pour rechercher un accord conventionnel permettant d'exclure du domaine d'application du RIF les navires à passagers de lignes régulières desservant le Maghreb, sachant que la loi du 3 mai 2005, portant création du RIF exclut *de facto* de son champ d'application les navires à passagers desservant la Corse.

Or, selon les dernières informations données par Armateurs de France, un accord de branche ayant été jugé impossible à mettre en œuvre pour le Maghreb, la négociation d'un accord d'entreprise aurait été recommandée par les repreneurs de la SNCM. Est-ce à dire, monsieur le ministre, que, s'agissant du Maghreb, la compagnie devra compenser cette mesure par des gains de compétitivité ? Comment le Gouvernement entend-il honorer l'engagement qui a été pris par le précédent ministre des transports ?

Par ailleurs, un mois et demi après la sortie de conflit, au terme d'après négociations entre le Gouvernement et les représentants des salariés de l'entreprise, le commissaire du Gouvernement auprès de la SNCM énonçait les principes du devenir de la compagnie, au travers du projet industriel

que l'État, le groupe Butler Capital Partners et le groupe Connex sont censés mettre en place, pour assurer la pérennité et le développement de l'entreprise.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous communiquer des éléments sur l'état d'avancement du dossier ? À notre connaissance, aucune réunion, aucun rendez-vous, aucun comité d'entreprise n'ont encore été programmés.

Or, l'État, toujours actionnaire majoritaire, est garant du respect des engagements pris. À ce titre, une communication relative au cheminement des mesures prévues pour effectuer le passage du secteur public au secteur privé serait la bienvenue, tant pour les salariés que pour les élus de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et de la collectivité territoriale de Corse. Les personnels de la SNCM attendent légitimement des engagements concernant leurs missions dans le cadre de la continuité territoriale entre le continent et la Corse.

Toujours dans le relevé de décisions, il était convenu que l'entrée des nouveaux partenaires n'interviendrait qu'en février 2006, soit après la publication du cahier des charges de la future délégation de service public, la DSP, pour la desserte de la Corse, et ce pour permettre à l'État d'assurer à la SNCM toutes ses chances d'obtenir le renouvellement de la DSP pour un service public « global » au départ de Marseille, s'agissant des liaisons avec la Corse.

Permettez-moi de rappeler que la création, en 1976, de la SNCM, assortie d'une convention, signée à l'époque pour vingt-cinq ans, et garantie par une dotation de continuité territoriale qui était inscrite sur une ligne particulière du budget de la nation, répondait à une double exigence : d'une part, réduire les handicaps liés à l'insularité et, d'autre part, mettre fin à une situation d'incurie et, consécutivement, au mécontentement des usagers, en confiant à une compagnie nationale le trafic fret et passagers entre le continent et la Corse, pour assurer un service public de qualité, efficace et régulier, douze mois sur douze, contribuant ainsi au développement économique et social de la Corse.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, compte tenu des choix effectués dans le cadre de l'Union européenne, au nom du principe de libre concurrence et après de longues et difficiles négociations entre le précédent gouvernement et la Commission européenne, un cahier des charges a été défini par la collectivité territoriale de Corse. Il a été soumis à l'approbation de la Commission européenne, qui l'a accepté. Dès lors, une nouvelle définition du service public a été assignée à l'Assemblée territoriale de Corse.

L'État verse à cette dernière une dotation de continuité territoriale, gérée par l'Office des transports de la Corse, s'élevant, pour 2004, à 168,5 millions d'euros, dont 33,70 % financent le transport aérien, 65 % le transport maritime et 0,7 % le fonctionnement.

C'est dans ce cadre que la SNCM et la Compagnie méridionale de navigation, la CMN, devaient assumer leurs missions entre la Corse et le continent, avec les ports de Marseille, de Nice et de Toulon. Cependant, tel n'est plus le cas à ce jour. En effet, seul le port de Marseille a été retenu pour assurer une mission de service public de continuité territoriale, alors que l'enveloppe budgétaire, elle, n'a pas diminué.

Quels enseignements le Gouvernement tire-t-il de cette expérience de quatre années et quelle place entend-il jouer dans l'élaboration du futur appel d'offres pour la période 2007-2012 ? Entend-il modifier aujourd'hui, en partie ou en totalité, le cadre établi en 2002 ? Si tel était le cas,

pouvez-vous nous en exposer les motivations et nous préciser la portée de ces modifications ? Pouvez-vous nous indiquer également quelle ligne budgétaire visera à assurer la continuité territoriale ?

Au moment où la collectivité territoriale corse prépare le renouvellement de la délégation de service public de desserte de la Corse pour 2007-2012, quelles garanties pouvez-vous apporter pour témoigner de la réelle implication du Gouvernement en faveur de la SNCM et de sa solidarité à l'égard d'une région dont le handicap d'insularité doit être compensé ?

En clair, monsieur le ministre, comment pourriez-vous ignorer la perversité d'un système qui conduit la collectivité territoriale corse, organisatrice de la délégation de service public, d'un côté, à subventionner la SNCM et la CMN pour l'exécution du contrat de service public et, de l'autre, à financer la Compagnie Corsica Ferries qui les concurrencent dans le domaine du transport de voyageurs et de fret ? Si l'on s'en tient au simple principe de bon usage des fonds publics et de la continuité territoriale, ce système doit être dénoncé !

Enfin, le relevé de décisions de sortie de conflit garantissait que le plan social serait limité à 400 suppressions d'emploi, sans licenciement sec. Vous conviendrez que les salariés, inquiets quant à leur avenir professionnel, soient légitimement impatients de connaître, dans des délais raisonnables, l'ensemble des dispositifs offerts, qu'il s'agisse d'un départ anticipé, des conditions de ce départ ou des possibilités de reclassement dans les groupes partenaires. Au moment où nous examinons le projet de budget des transports maritimes pour 2006, et alors que l'État s'est engagé à apporter, sous le contrôle de la Commission européenne, les financements nécessaires pour que tous les départs s'effectuent dans des conditions favorables, pouvez-vous nous apporter des précisions en la matière ?

Telles sont les nombreuses questions, monsieur le ministre, que vous pose le groupe communiste républicain et citoyen et, plus particulièrement, notre collègue Robert Bret, qui regrette vivement de ne pouvoir être ici pour vous interroger lui-même. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – M. Roland Ries applaudit également.*)

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

**M. Yves Krattinger.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'évoquerai, d'abord, le financement des grandes infrastructures de transport et, plus particulièrement, le financement et le rôle de l'AFITF, ensuite, l'avenir des CPER dans le domaine routier et, enfin, la compensation financière des transferts de 18 000 kilomètres de routes aux départements.

Tout d'abord, laissez-moi vous répéter notre déception face à votre choix – mais est-ce vraiment le vôtre ? – de vendre les parts de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes, et notre inquiétude pour l'avenir d'une AFITF, certes renforcée à court terme, mais extrêmement fragilisée sur le long terme.

Les dividendes autoroutiers devaient assurer la plus grande part des recettes de l'agence sur une période très longue, de 2005 à 2032 disait-on.

Elle ne disposera plus désormais de ces ressources fiables et croissantes sur le long terme.

L'affectation annuelle du produit de la TAT, de la redevance domaniale et d'une partie du produit des amendes de radars ne peuvent suffire à l'alimenter, ni en volume ni dans le long terme.

**M. Daniel Reiner.** Il a raison !

**M. Yves Krattinger.** Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des précisions sur les recettes espérées de ces fonds de concours, aujourd'hui, bien sûr, mais également dans cinq ou dix ans ?

**M. Daniel Reiner.** Oh là là !

**M. Yves Krattinger.** Ensuite, pouvez-vous répondre à l'inquiétude dont j'ai fait part au ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, lors du débat que nous avons eu ici même, sur la pérennité du financement des infrastructures de transport par le produit des amendes ?

Ce dernier est extrêmement volatil. En effet, selon le code général des collectivités territoriales, « le produit des amendes relatives à la circulation routière est partagé proportionnellement au nombre de contraventions entre les collectivités bénéficiaires. »

**M. Daniel Reiner.** Absolument !

**M. Yves Krattinger.** L'article 9 de la loi du 12 juin 2003, qui institue les radars automatiques, dispose : « Par dérogation aux dispositions de ce code, le produit des amendes perçues par la voie des systèmes automatiques de contrôle sanction sera versé, de 2004 à 2006, au profit du budget de l'État. »

**M. Daniel Reiner.** Eh oui !

**M. Yves Krattinger.** À vous entendre, le provisionnement de l'AFITF s'effectue à partir d'une ressource qui, normalement, doit réintégrer les budgets des collectivités territoriales dès 2007.

**M. Daniel Reiner.** C'est exact !

**M. Yves Krattinger.** Qu'advient-il ensuite ?

J'en viens aux contrats de plan État-région. Ils ont accumulé un retard important au cours des dernières années.

L'engagement de l'État, de l'ordre de 2,5 milliards d'euros pour achever les contrats actuels, a été estimé comme étant très insuffisant par les observateurs et partenaires avertis.

Les besoins financiers correspondant au volet « transports » des contrats de plan État-région et des contrats particuliers s'élèvent, selon les estimations généralement admises, à environ 4 milliards d'euros – 2,5 milliards à 2,8 milliards d'euros pour la route et 1,2 milliard d'euros pour le secteur ferroviaire.

Cela correspond presque exactement au montant que le Gouvernement versera à l'AFITF, provenant de la vente des parts de l'État dans les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, les SEMCA.

Ce montage financier doit être mis en relation avec l'allongement probable de la durée de mise en œuvre de ces contrats, jusqu'à 2008, disait-on hier, ou 2007, comme l'a indiqué aujourd'hui le président de l'AFITF. Peut-être nous donnerez-vous des précisions à ce sujet, monsieur le ministre ?

En tout cas, vous avez déclaré que ces moyens permettraient « d'accélérer la réalisation des contrats de plan État-région ».

Cette affectation permet donc à l'État d'honorer des engagements que je qualifierai d'« ordinaires ».

Cela ne nous rassure pas, monsieur le ministre, sur le financement des grands projets d'infrastructures, qui nécessitent, eux, des financements de long terme.

Pour ma part, j'aimerais être complètement rassuré sur la capacité de l'AFITF à financer, dans les délais prévus et sans retard supplémentaire, la liaison Langres - Delle, dont je vous ai déjà entretenu, et la branche Est du TGV Rhin-Rhône, dont le chantier devrait commencer l'année prochaine.

Vous avez précisé que, pour les contrats de plan État-région, vous vous étiez fixé l'objectif d'atteindre, à fin 2006, un taux d'exécution de plus de 75 % sur le volet routier, de près de 65 % sur les autres volets, notamment celui concernant le transport collectif en Île-de-France, ce qui représente des progrès considérables par rapport aux réalisations précédentes.

L'objectif est ambitieux, puisque le retard est estimé à un an et demi, voire deux ans, selon les domaines.

Le Gouvernement fait porter sur une « surprogrammation » le poids de ce retard. N'oublions pas que les collectivités locales, elles, versent souvent, à ce titre, des avances à l'État.

À cet égard, pourriez-vous me préciser pourquoi et comment l'État entend rembourser aux collectivités territoriales le montant des avances versées par ces dernières, soit 53 millions d'euros, pour la réalisation de travaux inscrits dans les contrats de plan sur le réseau transféré.

Pour la génération future de contrats de plan, afin que la parole de l'État ait plus de crédibilité, il semble indispensable que les crédits qui l'engagent soient sanctuarisés dans une loi de programmation.

S'agissant des contrats signés en 2000, les régions sont les plus gros financeurs en valeur nette : 4,7 milliards d'euros, contre 2,8 milliards d'euros seulement pour l'État, sur un montant net de 10,5 milliards d'euros, la part des départements s'élevant à environ 2,2 milliards d'euros.

L'hypothèse du décroissement des financements a tout simplement éludé la question du financement des régions, qui est pourtant majoritaire en ce qui concerne le développement du réseau transféré. Il ressort de cette présentation que l'hypothèse de la neutralité financière du décroissement n'est valide qu'à la condition d'une continuité, non acquise à ce jour, des financements régionaux.

Comment l'État compte-t-il aider les conseils généraux à rassembler demain, auprès des régions et des agglomérations, souvent concernées, les financements dont lui-même bénéficiait jusqu'à présent et qui sont nécessaires au développement du réseau transféré ?

L'Assemblée des départements de France a déjà eu l'occasion d'appeler l'attention sur les difficultés financières engendrées par le transfert des routes nationales d'intérêt local.

La compensation prévue, dans ce projet de budget, pour financer le transfert de charges s'élève à 185 millions d'euros alors que la commission d'évaluation des charges avait fixé un montant de 200 millions d'euros, montant corroboré d'ailleurs par le rapporteur de l'Assemblée nationale.

Voilà trois jours, le décret relatif au calcul de la compensation financière a été publié. Pouvez-vous nous faire un point précis sur la somme exacte qui sera versée et sur l'échéancier du versement de la compensation relative aux routes transférées ?

Enfin, je voudrais solliciter de votre part, monsieur le ministre, une explication concernant la discussion actuelle autour de la TVA des péages autoroutiers, discussion qui est en train de s'étendre dans la presse et au-delà. J'en conviens, vous n'êtes pas responsable de cette situation ; mais nous souhaiterions comprendre ce dossier (*M. Daniel Reiner opine*), qui paraît relativement complexe.

La plupart des rapporteurs, tant à l'Assemblée nationale qu'ici même encore à l'instant, ont critiqué les conditions de la préparation du budget de cette mission : des réponses au questionnaire budgétaire tardives et quelque peu insuffisantes ; certaines questions essentielles restées sans réponse ; un bleu « Transports » comportant, de l'avis général, de trop nombreuses erreurs ; des incohérences entre les différents documents dont les deux assemblées ont disposé...

Quant aux modalités du contrôle parlementaire, elles ne sont pas davantage satisfaisantes, vous en conviendrez. Le flou et l'incertitude entourent encore trop ce projet de budget, monsieur le ministre ! Des questions trop nombreuses demeurent en suspens, sur le présent, certes, mais surtout sur le financement à long terme des grandes infrastructures de transport,...

**M. Daniel Reiner.** Effectivement !

**M. Yves Krattinger.** ... sur les coopérations financières entre les collectivités territoriales et l'État, ainsi que sur les compensations financières du transfert des routes nationales d'intérêt local aux départements.

**M. Daniel Reiner.** Eh oui !

**M. Yves Krattinger.** Sur les quatre objectifs que vous fixez à la mission « Transports » – je les rappelle brièvement : réaliser efficacement le développement des réseaux de transport ; améliorer la sécurité routière, maritime et aérienne ; veiller à la qualité des réseaux de transport ; réussir la décentralisation –, il nous semble que trois au moins seront très difficiles, voire impossibles à atteindre avec les moyens dont vous disposez.

C'est pourquoi nous ne pourrions approuver les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. Daniel Reiner.** Très bien !

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

**M. Francis Grignon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai souhaité intervenir dans le cadre de la mission « Transports » afin de vous alerter sur la situation financière des aéroports régionaux situés à proximité d'aéroports étrangers et soumis de ce fait à une distorsion de concurrence en raison du montant très élevé des taxes aéroportuaires applicables en France, d'une part, et sur un sujet concernant le transport fluvial, d'autre part.

L'aéroport international de Strasbourg-Entzheim a une vocation européenne qui dépasse le strict cadre régional dévolu aux aéroports régionaux français en raison de la présence à Strasbourg d'institutions européennes et des représentations diplomatiques induites : ainsi, le seul Conseil de l'Europe compte 41 représentations à Strasbourg. Or, l'aéroport est confronté à une situation difficile due à une

distorsion de concurrence de la part d'aéroports voisins : il est l'un des rares à devoir affronter une concurrence directe, mais sur des bases économiques qui ne sont pas égales.

Alors que, ces dernières années, le trafic aérien a progressé grâce au développement des compagnies à bas coût, l'aéroport de Strasbourg n'est pas en mesure d'attirer celles-ci du fait du montant des taxes qui pèsent sur les billets de passagers. Cette distorsion a permis à l'aéroport de Bâle-Mulhouse de se développer avec la compagnie Easyjet, et à celui de Baden avec la compagnie irlandaise Ryanair. Bâle-Mulhouse attire fort astucieusement les compagnies aériennes vers la desserte de Bâle, ce qui permet d'échapper à la taxe d'aviation civile de 4,48 euros par passager applicable en France ; le passage de la frontière n'est ensuite qu'une formalité. Quant à Baden, l'aéroport, situé en Allemagne, n'est pas assujéti à cette taxe.

Le projet d'instauration d'une taxe « solidarité » viendra renforcer encore cette distorsion.

Aujourd'hui, notre objectif est bien sûr de réduire le montant des taxes qui pèsent sur l'aéroport de Strasbourg afin de pouvoir aligner la taxation des billets des passagers sur celle des plates-formes concurrentes que sont Bâle et Baden. Une telle diminution serait de nature à conforter la desserte par les compagnies traditionnelles et à favoriser l'arrivée des compagnies à bas coût.

Plusieurs pistes s'offrent au Gouvernement pour répondre à ces difficultés.

En premier lieu, il est possible d'alléger les taxes qui pèsent sur les aéroports régionaux distants de moins de cinquante kilomètres d'un aéroport étranger. Cela permettrait à l'aéroport d'Entzheim d'être attractif. Lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2006, nous avons présenté un amendement portant sur la taxe d'aviation civile ; il a été refusé ; je défendrai tout à l'heure deux amendements visant cette fois à offrir à nos aéroports la possibilité de baisser la taxe d'aéroport.

La desserte européenne à partir de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim s'effectue depuis 1995 en grande partie par des lignes aériennes sous statut d'obligation de service public, ou OSP, qui sont déjà financées par des fonds des collectivités territoriales et du ministère des affaires étrangères dans le cadre du contrat triennal « Strasbourg, Ville européenne ». Si le Gouvernement acceptait de diminuer les taxes d'aviation civile et d'aéroport, il serait peut-être envisageable de revenir sur le financement par l'État de ces lignes aériennes, qui, je le rappelle, lui ont coûté 12,5 millions d'euros pour la période 2003-2005. Ce serait moins de recettes d'une part, mais moins de dépenses d'autre part.

En deuxième lieu, je rappelle que le Président de la République et M. Schroeder s'étaient engagés à soutenir la création d'un eurodistrict entre Strasbourg et Kehl. Ne pourrait-on trouver dans ce cadre une forme de coopération transnationale à vocation fiscale, monsieur le ministre ?

En dernier lieu, je soulignerai que la Commission a clarifié la doctrine sur les aides d'État dans sa décision sur le cas Charleroi-Ryanair, donnant un signal en faveur de l'extension du modèle des compagnies à bas coût. En effet, c'est grâce à la libéralisation que la concurrence s'est développée dans l'Union européenne et a permis le développement de nouvelles compagnies à bas coût.

La décision de la Commission confirme également que « les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance

publique [...] ne rentrent pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'État ». Concrètement, cela signifie que Bruxelles autorise les États à financer de telles activités, qui comprennent notamment la sûreté. L'aéroport de Strasbourg ne pourrait-il pas bénéficier de ces avantages ?

La décision de la Commission ne s'oppose pas aux accords entre les aéroports régionaux et les compagnies à bas prix. Elle encourage toutes les initiatives qui permettent une meilleure utilisation des infrastructures aéroportuaires. Concrètement, cela veut dire que Bruxelles autorise les aides sous certaines conditions.

Par sa décision, Bruxelles a donné un signal clair en faveur de l'extension du modèle des compagnies à bas coût. L'aéroport de Strasbourg ne pourrait-il pas bénéficier de ces mêmes avantages.

Monsieur le ministre, je tenais à vous exposer ces difficultés. Des mesures d'allègement ou de coopération sont possibles pour renforcer l'attractivité des aéroports régionaux soumis à la concurrence directe d'aéroports étrangers. Il est important que le Gouvernement s'engage pour renforcer la compétitivité européenne de l'aéroport de Strasbourg. Il y va de son avenir et de tout ce qui y est lié.

Quelques mots maintenant sur le fluvial.

Nous avons tous été déçus par l'abandon du projet Saône-Rhin, et je n'y reviendrai pas ; une étude est en cours sur la liaison Saône-Moselle, c'est parfait.

Néanmoins, nous souhaiterions, dans cette partie de l'est de la France, revenir sur une étude stratégique qui concernerait la liaison Saône-Rhin. Donnée par M. Bussereau en 2004, confirmé par M. Goulard en 2005 et, récemment, par vous-même dans une réponse à Mme Grosskost, députée UMP du Haut-Rhin, un accord de principe existe pour une participation de l'État à cette étude.

En région, on nous oppose que ce financement ne peut pas être traité par un avenant au contrat de plan, alors que toutes les collectivités alsaciennes ainsi que les chambres de commerce et d'industrie ont donné leur accord pour participer à cette étude, qui serait portée par le conseil général du Haut-Rhin. Il s'agit, monsieur le ministre, d'environ 50 000 euros : serait-il possible d'avoir aujourd'hui une réponse claire et positive sur ce tout petit sujet ?

Je vous remercie par avance de toutes les réponses que vous apporterez à mes questions.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-France Beaufls.

**Mme Marie-France Beaufls.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. Michel Billout vous a déjà dit notre désaccord avec le projet de budget consacré aux transports. Mais s'il fallait retenir une seule raison à cette position, la non-prise en compte de l'impératif de rééquilibrage modal suffirait.

En effet, alors que les besoins de transport de marchandises ne cessent d'augmenter et que les enjeux liés à la politique de développement durable sont devenus des exigences citoyennes, la route reste le mode dominant puisqu'il transporte 79 % des marchandises hors transit. Or, les coûts externes sont considérables : sur 650 milliards d'euros dépensés à l'échelon européen, 83,7 % sont imputables à la route.

L'essor des transports alternatifs au « tout-routier » est un enjeu de société majeur. Les transports ferroviaires, fluviaux ou maritimes, dont le développement est conforme

aux engagements pris lors du sommet de Kyoto, sont une manière pertinente de réconcilier développement économique et social, protection de l'environnement et conservation des ressources naturelles. Tout le monde semble s'accorder sur ce constat, et cet objectif est réaffirmé à la moindre occasion : dans le Livre blanc des transports de l'Union européenne, par l'intégration de la charte de l'environnement dans la Constitution française, ou même dans les bleus budgétaires de la mission « Transports ».

Alors, pourquoi, à contre-pied des discours et des déclarations d'intention, la politique mise en œuvre par votre gouvernement ne se donne-t-elle pas les moyens d'aboutir à ce rééquilibrage modal ?

Elle est en effet plus que généreuse envers le patronat routier et les armateurs maritimes, à qui de nouvelles exonérations sont accordées. Ainsi, les exonérations au titre du versement « transport » des entreprises vont encore être augmentées et coûteront 60 millions d'euros, contre 55 millions l'année passée. Les dégrèvements de la taxe professionnelle pour les transporteurs routiers seront doublés, voire triplés, pour les véhicules les moins polluants. Le remboursement d'une fraction de la TIPP, la taxe intérieure sur les produits pétroliers, est étendu par la suppression du plafonnement du volume de consommation donnant droit au remboursement. Toutes ces mesures sont dites incitatives à la prise en compte des problèmes environnementaux.

Concernant les armateurs maritimes, 73 millions d'euros d'aides s'ajouteront aux 400 millions déjà accordés par l'État depuis 2004.

À l'inverse, les subventions au transport ferroviaire sont en nette diminution, puisque cette mission perd près de 1 milliard d'euros de crédits. Et même si la subvention au transport combiné atteint 32 millions d'euros cette année, c'étaient tout de même 92 millions d'euros qui étaient consacrés à son développement par le gouvernement de la précédente législature.

L'AFITF était initialement conçue comme un outil au service d'une politique ambitieuse d'équipement de la France pour construire une politique de transport durable en privilégiant les transports ferroviaires et fluviaux. Elle est aujourd'hui chargée de mettre en œuvre les contrats de plan. Or, sur les 1 080 millions d'euros qu'elle consacre à ces contrats, seulement 219 millions d'euros iront aux projets maritimes et ferroviaires. Pourtant, les programmes ferroviaires ont été retardés et le taux d'exécution des contrats dans ce domaine accusait à la fin de 2004 un plus lourd retard que celui du volet routier : 33 % contre 55,4 %. Pourquoi un tel manque d'ambition en faveur du rééquilibrage modal ?

Le rapporteur de la commission des finances de l'Assemblée nationale a déclaré que la politique des transports doit reposer sur une politique d'infrastructures ambitieuse qui favorise le rééquilibrage modal et l'aménagement du territoire, ainsi que sur une régulation de nature à assurer la concurrence équitable entre les modes, mais aussi, au sein de chaque mode, entre les opérateurs.

Mais la politique proposée par le Gouvernement s'appuie plus sur la libre concurrence que sur la concurrence équitable. La libre concurrence, qui est la recherche permanente du moindre coût, casse durablement l'outil de production lorsqu'il n'est pas jugé rentable et contrecarre le développement, par exemple, du fret ferroviaire ou du transport combiné.

La restructuration de CNC, la fermeture de plates-formes comme celle de Valenton en sont l'expression.

Cette logique est d'ailleurs particulièrement bien illustrée par le plan fret, qui tend à la contraction du réseau sur les axes dits « pertinents » d'un point de vue économique. La réorganisation des triages n'est pas sans soulever de nombreuses interrogations.

Que faites-vous donc des missions de l'État pour le développement économique, l'aménagement des territoires ? Que faites-vous des principes d'égal accès pour tous au service public ? Que faites-vous des engagements de Kyoto ?

Vous changez l'ancien comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, CIADT, en comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, CIIAT. Vous auriez plutôt dû choisir le mot concurrence que le mot compétitivité, étant donné ce qui est proposé. Aujourd'hui, répondre aux besoins de notre pays en termes de transport des marchandises suppose que l'on admette enfin que des modes de transport comme le train qui paient l'utilisation des infrastructures ne sont pas dans une situation de concurrence loyale face au transport routier particulièrement.

C'est pourquoi nous avons besoin d'un autre budget, d'une politique ambitieuse d'investissement pour le service public, notamment ferroviaire, afin de répondre concrètement aux besoins de mobilité des personnes et des biens et au développement de l'ensemble des territoires de la nation dans le respect de l'environnement. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

**M. Daniel Reiner.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je centrerai mon intervention sur le programme 226 du projet de loi de finances, intitulé « Transports terrestres et maritimes ».

Je note tout d'abord que les 2,602 milliards d'euros en autorisations d'engagement et les 2,671 milliards d'euros en crédits de paiement traduisent des diminutions très sensibles par rapport à la loi de finances initiale de 2005, respectivement de 26,52 % et de 22 %.

Cette première constatation ne peut pas ne pas nous amener à nous interroger sur le fossé qui sépare les déclarations d'intention du Gouvernement de la réalité budgétaire qui est censée permettre leur mise en œuvre concrète.

Je ne sais pas si M. le Président de la République, lorsqu'il déclarait, à Johannesburg : « la maison brûle, mais nous regardons ailleurs », songeait à nos débats budgétaires annuels. Force est cependant de constater que sa formulation s'applique rigoureusement à nos débats d'aujourd'hui : nous savons tous dans cet hémicycle que les logiques de mobilité des personnes et des biens appliquées actuellement nous conduisent droit dans le mur. Et pourtant nous n'en tirons aucune conséquence pratique dans les priorités budgétaires. Donc, nous regardons effectivement ailleurs.

Monsieur le ministre, vous le savez, aujourd'hui vingt-sept agglomérations ont des projets de transport en commun en site propre, TCSP, en cours de réalisation ou à un stade d'étude préalable suffisant pour permettre leur achèvement dans les années à venir.

Le montant global de ces investissements est estimé à 7,3 milliards d'euros. Comme cela a été dit tout à l'heure, 650 millions d'euros sont attendus par les autorités organisatrices, hors Île-de-France, pour les projets déjà pris en considération par l'État et pour lesquels le montage financier prévoyait l'aide de celui-ci sur la base de la circulaire du 10 juillet 2001.

Or, depuis le budget 2004, vous avez décidé de supprimer la ligne budgétaire d'aide aux TCSP de province. Depuis, on a le sentiment d'une navigation à vue, ou plutôt d'une errance dans le brouillard.

J'ai repris la liste de l'ensemble des projets – ils sont au nombre de treize –, et je me suis efforcé d'y voir clair dans les engagements successifs de l'État après le désengagement de 2004. Le collectif budgétaire de 2004 prévoyait globalement 57,5 millions d'euros pour l'ensemble de ces projets, et, déjà, les répartitions de cette enveloppe entre les différentes autorités organisatrices étaient étonnantes. Ainsi, Clermont-Ferrand obtenait pour son tramway sur pneus 6 millions d'euros sur les 62,5 millions demandés, soit 9,5 % de la subvention promise. Montpellier obtenait 5 millions d'euros sur les 100 demandés, soit 5 %. Nantes espérait 33,5 millions d'euros, elle percevra zéro euro pour son projet !

En décembre 2004, il y a eu un nouveau coup de pouce dans le cadre du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, le FNADT, qui bénéficie, lui, à trois agglomérations : Bordeaux a obtenu 20 millions d'euros, Marseille, 15 millions d'euros et Strasbourg, 10 millions d'euros.

Enfin, le 14 octobre 2005, dans le cadre du CIIAT, une nouvelle rallonge de 100 millions d'euros, par le biais de l'AFITF – est consentie, avec toujours autant de disparités entre les différentes autorités organisatrices.

En résumé, monsieur le ministre, après avoir supprimé en 2004 la ligne budgétaire qui permettait, sur la base de critères précis et objectifs, de subventionner les projets de TCSP de province, le Gouvernement en vient à traiter au coup par coup, et manifestement sans critère identifiable, les projets : rajoutant ici, stabilisant là et maintenant le compteur à zéro ailleurs.

Très sincèrement, je ne crois pas que la situation ainsi créée soit saine. En fait, elle est en train de créer une sorte de « course à l'échalote » entre les autorités organisatrices, avec, au final, des disparités énormes, comme je viens de l'évoquer.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire quels sont les critères qui ont servi de base à ces arbitrages successifs et, parallèlement, si ces subventions accordées sont aujourd'hui fermes et définitives ou si d'autres arbitrages intervenant en 2006 ou au-delà pourraient renforcer l'aide de l'État à ces différents projets, ou à d'autres aujourd'hui en gestation.

Par ailleurs, depuis maintenant plus de deux ans, des pistes extrabudgétaires de financement des projets de TCSP ont, semble-t-il, été explorées. Je veux parler de l'affectation de centimes additionnels de TIPP, de l'augmentation du taux de versement transport et de la dépénalisation du stationnement, pour ne citer que les pistes principales.

Apparemment, à ma connaissance en tout cas, aucune de ces pistes ne semble aujourd'hui susceptible d'être retenue. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer si ces pistes restent d'actualité ? Je pense en particulier à celle qui est liée aux recettes de stationnement, sans doute la plus

« vertueuse » dans la mesure où elle conduirait à faire prendre en charge par l'automobile le financement, au moins partiel, de son mode de substitution en milieu urbain.

M. Christian Philip, député du Rhône, dans son rapport de 2003 et moi-même, dans le rapport du Commissariat général du Plan de 2002, préconisons cette solution comme complément au produit fiscal du versement transport.

Il y a donc manifestement un blocage quelque part. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer s'il existe une perspective de déblocage sur ce dossier précis, qui permettrait aux autorités organisatrices d'alléger leur contribution fiscale directe aux financements de leurs projets à partir des recettes supplémentaires en provenance du stationnement ?

Permettez-moi, monsieur le ministre, pour terminer, de vous interroger encore sur le projet de chèque déplacements proposé par le Groupement des autorités responsables de transport, le GART, lors de son assemblée générale d'octobre dernier. Pour sa part, M. le Premier ministre a parlé, lors de son allocution de rentrée en septembre dernier, de la création d'un ticket transport utilisable dans le cadre des déplacements domicile-travail et, plus précisément, d'un chèque transport destiné « à atténuer la hausse des prix des carburants pour les ménages les plus dépendants de la voiture », une sorte de ticket transport sur le modèle du ticket restaurant.

Bref, l'idée est manifestement dans l'air, mais, elle aussi, semble avoir du mal à se concrétiser. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous éclairer sur l'état d'avancement de ce dossier, étant entendu que, de mon point de vue, le dispositif à mettre en place devrait inciter les personnes concernées non pas à choisir le mode de transport automobile, mais plutôt, dans la mesure du possible, à opter pour des modes de transport alternatifs à l'automobile ?

En résumé, le projet de budget de la mission transport pêche en ce qui concerne tant les réductions budgétaires, alors que les besoins sont énormes, que les orientations, qui ne me paraissent pas reposer sur des choix clairs de développement durable.

Si je partage les demandes de notre collègue Francis Grignon concernant l'aéroport de Strasbourg-Entzheim – et plus généralement la défense de la vocation européenne de Strasbourg –, je ne pourrai en revanche voter les crédits de la mission « Transports » qui nous sont proposés, pour toutes les raisons que je viens d'évoquer. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Hugues Portelli.

**M. Hugues Portelli.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais profiter de ce débat budgétaire sur les transports pour vous parler de la situation des transports aériens en Île-de-France, et notamment de leurs effets au sol.

Les succès de l'industrie aéronautique, la bonne tenue internationale d'Air France, les dizaines de milliers d'emplois générés dans ce secteur en expansion ne doivent pas faire oublier le revers de la médaille. Comme c'est souvent le cas dans notre pays, l'incapacité de concevoir et de mettre en œuvre des modèles de développement qui privilégient le respect de l'environnement et la gestion décentralisée des ressources aboutit à transformer un succès en illustration des défauts traditionnels de la technocratie française : centralisme hypertrophié, ignorance des riverains, mépris fréquent de l'environnement.

La situation du transport aérien en région parisienne est depuis longtemps inquiétante. Alors que le trafic d'Orly est saturé, Roissy poursuit imperturbablement son expansion, au grand dam des riverains de cet aéroport tentaculaire. Les pouvoirs publics, quelle que soit la majorité en place, ont enterré tous les projets de délocalisation d'une partie du trafic, pour le plus grand plaisir d'Air France, d'Aéroports de Paris et de la direction générale de l'aviation civile, dont les membres – qui se connaissent bien – ont clairement affiché leur volonté de « faire de Roissy-Charles-de-Gaulle l'aéroport européen de référence ».

Aujourd'hui, la situation est alarmante. Je citerai quelques chiffres concernant le trafic. En 2002, on dénombrait 510 000 mouvements d'avions. Entre 2003 et 2004, le trafic a progressé de 4,2 %, pour atteindre 526 700 mouvements d'avions ; l'augmentation du trafic de passagers a été de 6,43 % et a atteint, en 2004, 51 millions de passagers ; le fret a augmenté de 8,8 %, pour atteindre, en 2004, 1 876 900 tonnes. La croissance annuelle prévue pour les dix années à venir se situe entre 3 % et 5 %, pour atteindre 680 000 mouvements d'avions.

Un rapport de la Cour des comptes rendu public le 29 janvier 2003 évoque un gaspillage si le trafic de Roissy devait être plafonné à 55 millions de passagers par an, ce qui est pourtant l'engagement qui avait été pris par un gouvernement précédent. La Cour estime la capacité d'accueil des pistes de Roissy entre 85 millions et 100 millions de passagers, et à 40 millions pour Orly.

Pendant ce temps, les nuisances se sont développées.

L'aéroport de Roissy est devenu une source majeure de pollution sonore et chimique. Cette pollution est à l'origine de pathologies chroniques cardiovasculaires, psychiatriques, pulmonaires, susceptibles d'accroître la mortalité. Des recherches effectuées sur 2 800 enfants âgés de neuf à dix ans en Grande-Bretagne, en Espagne et en Hollande ont montré que les élèves inscrits dans un établissement scolaire situé près d'un grand aéroport ont davantage de difficultés d'apprentissage, en particulier dans l'acquisition du langage écrit, et ce quelle que soit la méthode utilisée.

Selon une étude réalisée en octobre 2004 par Airparif, les émissions totales de l'aéroport de Roissy sont de 30 % supérieures aux émissions du boulevard périphérique et sont équivalentes à celles des usines d'incinération des ordures ménagères de l'ensemble de la région d'Île-de-France.

Face à cette situation, la mobilisation des associations et des élus, toutes tendances politiques confondues, ne s'est jamais démentie. Leurs propositions portent sur le couvre-feu la nuit, la limitation du nombre de mouvements, le transfert des cargos sur une plate-forme spécialisée, l'amélioration des procédures d'approches et la construction d'un aéroport international à plus de cent kilomètres de Paris. Or aucune de ces demandes n'a été entendue.

Pourtant, l'ampleur de la situation met les pouvoirs publics face à leurs responsabilités. Ceux-ci ont trop longtemps sous-estimé les conséquences humaines du développement économique de cet aéroport. De nombreuses mesures n'ont fait qu'aggraver la situation. La dernière d'entre elles à avoir été annoncée, c'est le projet de la SNCF de construire une nouvelle ligne RER pour privilégiés afin de relier Paris à Roissy, alors que la modernisation des trains de banlieue, qui transportent le commun des mortels, avance, elle, au compte-gouttes et que la ponctualité de ces trains reste toute relative.

Certes, un plan d'exposition au bruit, un PEB, existe, mais son objectif réel consiste à vouer un territoire de plus de 500 000 habitants à une mort programmée. Il s'agit d'un document visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité aéroportuaire. Toutefois, s'il délimite à ses abords quatre zones de bruit à l'intérieur desquelles des restrictions d'urbanisme sont instaurées, il ne règle pas pour autant le problème des populations déjà installées.

Quant au nouveau PEB qui va être soumis à enquête publique, il organise la désertification des zones les plus proches de l'aéroport et le déclin programmé des autres.

Le rapport Gonnot de juillet 2003, qui définit les orientations de la politique aéroportuaire française pour les vingt prochaines années, ne prévoit ni l'arrêt des vols de nuit ni la limitation du nombre de mouvements. En revanche, il préconise la construction d'une cinquième, voire d'une sixième piste, qui pourrait entraîner la disparition de plusieurs communes du Val-d'Oise.

Enfin, la poursuite clandestine de l'expansion s'est traduite par le doublement du site de Federal Express grâce à la vente discrète de nouveaux terrains contigus à l'aéroport : autant de nouvelles et belles promesses pour le trafic de nuit qui a pris une importance dont tous les riverains pourraient témoigner !

Il existe pourtant des solutions alternatives, qui ont été proposées par les collectivités territoriales et qui devraient être examinées par les pouvoirs publics.

En 1996, une lettre du ministre de l'équipement et des transports adressée à l'ensemble des parlementaires du Val-d'Oise comportait un certain nombre d'engagements au rang desquels l'interdiction des vols de nuit pour les avions les plus bruyants, l'expérimentation de nouvelles procédures d'approche et, surtout, la décision d'implanter un troisième aéroport à Beauvilliers en Eure-et-Loir. Ce projet a été abandonné en 1997, au profit d'un plafonnement à 55 millions de passagers, qui ne sera jamais tenu.

En 2001, une nouvelle proposition d'un troisième aéroport international implanté à Chaulnes a été avancée, mais elle a, à son tour, été écartée en 2002.

Enfin, en 2003, le rapport Gonnot a définitivement enterré le troisième aéroport.

Devant l'ampleur des conséquences sanitaires de cette expansion, le président de la région d'Île-de-France a récemment annoncé la création d'un groupe de travail chargé d'approfondir les connaissances sur les questions de pollution et de développer de nouveaux outils métrologiques et épidémiologiques.

Dès lors, monsieur le ministre, au vu des enterrements successifs de tous les projets de troisième aéroport, faut-il en conclure que cette idée était tout simplement un leurre, destiné à occuper les riverains, les élus et les associations pendant que Aéroports de Paris poursuivait tranquillement et de façon méthodique son projet tentaculaire ?

Monsieur le ministre, ce projet disproportionné produit ses premiers effets nocifs pour des centaines de milliers de riverains, sur qui pèse la menace non seulement d'une « paupérisation » de leurs biens immobiliers et de la dégradation irrémédiable de leur cadre de vie, mais aussi et surtout d'une atteinte à leur santé. À cet égard, je tiens à vous rappeler, notamment, que depuis l'adoption de la Charte de l'environnement, qui a été élevée au rang constitutionnel, le non-respect en la matière du principe de

précaution est susceptible un jour d'engager la responsabilité de tous ceux qui auront laissé cette situation s'aggraver irréversiblement sans réagir. (MM. Laurent Béteille et Robert Laufoaulu applaudissent.)

**M. le président.** La parole est à M. Christian Cambon.

**M. Christian Cambon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens, avant tout, à saluer le remarquable travail de nos excellents rapporteurs qui ont examiné l'ensemble des programmes de la mission « Transports ».

Comme vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, l'ensemble des crédits programmés pour les missions gérées par le ministère de l'équipement s'élève à 17 milliards d'euros, soit une progression de 5,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2005.

Nous ne pouvons que nous féliciter de cet effort de l'État ainsi que des objectifs ambitieux que ce dernier s'est fixés : assurer efficacement le développement des réseaux de transports et veiller à leur qualité ; améliorer la sécurité routière, maritime et aérienne ; réussir, enfin, la décentralisation et, en particulier, la mise en œuvre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales pour le transfert de la gestion d'une partie du réseau routier national aux collectivités locales. Les dépenses de fonctionnement, d'investissement, d'exploitation et d'entretien du réseau routier transféré devraient permettre d'y parvenir.

Vous savez, monsieur le ministre, combien les représentants des élus locaux que nous sommes sont attachés à cette réforme. Et c'est bien parce que nous sommes favorables à ce projet, mais aussi parce que nous sommes attachés au respect des règles du jeu, que nous demeurerons vigilants quant à la sincérité et à la rationalisation des transferts de personnels.

Je suis certain, monsieur le ministre, que nous pouvons vous faire confiance et les réponses que vous avez apportées devant la commission des finances sont tout à fait de nature à ce que cet objectif soit atteint.

En tant qu'élus du Val-de-Marne, je souhaiterais aborder deux sujets particulièrement sensibles, je veux parler des conditions d'application du contrat de plan État-région dans le domaine routier et de la situation de l'aéroport d'Orly, seul aéroport réglementé, au regard du plan d'exposition au bruit, le PEB.

Le contrat de plan État-région est désormais financé par l'Agence de financement des infrastructures de transports en France pour les projets d'infrastructures de transports, l'AFITF.

Ce nouveau mode de financement est même assorti d'une priorité fixée à cette agence : améliorer le taux de réalisation des contrats de plan pour atteindre, à la fin de 2006, un taux d'exécution de 76,5 % sur le volet routier.

Cet objectif est le bienvenu quand on sait les nombreux retards qui se sont, hélas ! accumulés dans l'exécution des contrats de plan et les polémiques entre l'État et les régions qui en ont régulièrement découlé.

Monsieur le ministre, vous avez illustré cette priorité, en vous engageant, avec votre collègue M. le ministre délégué au budget, à ce que les moyens financiers de l'agence lui permettent d'honorer ses obligations, soit environ 2 milliards d'euros, pour les années 2006 et 2007 sur le volet « infrastructures ».

Il s'agit là d'un engagement ambitieux auquel je veux croire, notamment au regard des difficultés que rencontre la très lourde opération de réaménagement de la RN 19 dans mon département.

Dans le Val-de-Marne, vous le savez, ce chantier a pris un retard si considérable qu'il place, dans la meilleure hypothèse, la fin de cette opération vers 2011.

Or, il est urgent d'accélérer les travaux de déviation de cette nationale, en particulier dans la traversée de Boissy-Saint-Léger, et de sa mise en sécurité jusqu'à la Francilienne.

Il n'est plus de semaine, hélas ! monsieur le ministre, sans qu'un nouvel accident vienne allonger l'effroyable liste des victimes, morts ou blessés, sur ce tronçon de moins de dix kilomètres.

Déclarée d'utilité publique en avril 1999, cette opération est inscrite au contrat de plan, opération à laquelle le conseil régional a apporté un financement complémentaire grâce à un amendement que j'avais fait voter lorsque je siégeais dans cette assemblée.

Or les retards se sont accumulés. Pourtant, lors de sa visite sur le site en septembre 2003, le préfet de la région d'Île-de-France, M. Bertrand Landrieu, avait confirmé l'engagement de l'État de financer 70 % des 230 millions d'euros nécessaires à la réalisation de ces travaux, le solde du financement étant apporté par la région.

Certes, un certain nombre d'ouvrages ont bien ici ou là commencé, mais les retards enregistrés suscitent de la part des élus et des populations concernées de très vives inquiétudes, pour ne pas dire de l'exaspération.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous faire connaître avec précision le contenu et le calendrier des engagements de l'État dans ce domaine, ainsi que la part que l'AFIFT affectera à ce chantier ?

Le programme « Transports aériens » me conduit à aborder un second sujet sensible : l'impact des mesures environnementales autour de l'aéroport d'Orly.

Tout le monde ici connaît les conditions particulières d'exploitation de cette plate-forme aéroportuaire, la plus ancienne près de Paris, ce qui explique son étroite imbrication dans le tissu urbain des communes avoisinantes, à savoir Orly, Villeneuve-le-Roi, Ablon, Paray-Vieille-Poste, et bien d'autres communes dont sont élus nos amis et collègues de l'Essonne.

Cette situation a conduit l'État à fixer des conditions d'exploitation particulièrement strictes à cet aéroport : 200 000 mouvements par an et un couvre-feu entre vingt-trois heures trente et six heures, assurant aux riverains un répit salubre pendant la nuit.

Malgré ces contraintes, l'aéroport d'Orly remplit tout son rôle, puisqu'il assure une part prépondérante des liaisons avec les autres aéroports de métropole ou des départements d'outre-mer. Il contribue très largement, et nous nous en félicitons, à faire de ce secteur de l'Île-de-France un pôle économique important.

L'aéroport d'Orly réalise donc un équilibre, certes précaire et toujours perfectible, entre la protection des riverains et le nécessaire transit d'une part importante du trafic aérien de notre région et la protection de l'environnement des riverains.

Telle fut bien la priorité du Gouvernement qui, depuis son installation, a inscrit son action dans une logique de développement durable en alliant les deux volets indissocia-

bles de la politique aéroportuaire que sont la réduction des nuisances sonores et l'aménagement et la gestion des territoires environnants.

Loin de se désengager du traitement des problèmes suscités par les nuisances sonores, l'État a, au contraire, développé une politique très cohérente dans ce domaine, ce qui n'avait pas été fait sous les gouvernements précédents.

Dès juillet 2002, votre prédécesseur, monsieur le ministre, annonçait un ensemble d'orientations visant à promouvoir un développement durable autour des aéroports, et ce après avoir largement consulté les élus, notamment les parlementaires concernés, afin de limiter la gêne sonore globale, de réduire les nuisances la nuit, de garantir la transparence et de mieux répartir les retombées économiques liées aux activités aéroportuaires.

Deux instruments participent à cet objectif de réduction des nuisances sonores. Il s'agit, en premier lieu, du plan d'exposition au bruit, qui restreint le droit à construire près d'un aéroport afin d'éviter l'installation de nouvelles populations ; il protège les habitants et préserve l'éventuel développement ultérieur de l'aéroport. Il s'agit, en second lieu, du plan de gêne sonore, le PGS, qui permet d'indemniser les habitants situés dans ce périmètre et d'aider aux travaux d'insonorisation.

Il faut noter que ces deux dispositifs ne couvrent pas toujours les mêmes zones.

Au cours de la première lecture du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, un amendement présenté par notre collègue Charles Revet, accepté par le Gouvernement et voté par notre assemblée, visait à faire coïncider les deux périmètres de sorte que les zones éligibles aux aides soient obligatoirement comprises dans le PEB, cette nouvelle disposition devant s'appliquer au nouveau PEB actuellement soumis à révision.

Or, si l'alignement des PEB et des PGS relevait *a priori* d'une grande sagesse,...

**M. Charles Revet.** Merci !

**M. Christian Cambon.** ... notamment en milieu rural, mon cher collègue, nous n'en avons peut-être pas mesuré toutes les conséquences, singulièrement autour d'aéroports réglementés comme celui d'Orly.

En effet, l'extension du PEB jusqu'aux limites du plan de gêne sonore va entraîner, par voie de conséquence, le blocage de tout programme d'aménagement et de requalification de quartiers entiers dans près de trente communes ; je mentionnerai Villeneuve-le-Roi qui s'apprête, vous le savez, à mener des opérations ANRU absolument exemplaires.

De même, les riverains touchés par cette extension du PEB verront leurs biens immobiliers dévalorisés et privés de toute extension supplémentaire, alors qu'arrivent de nouvelles générations d'avions qui engendrent, et c'est heureux, de moins en moins de nuisances sonores.

Au moment même où le Gouvernement, appuyé par le Parlement – nous avons récemment discuté ici même du projet de loi portant engagement national pour le logement –, demande aux maires de s'engager résolument dans la réalisation de nouveaux logements, cette extension des PEB et donc des contraintes d'inconstructibilité porte une atteinte insupportable aux projets de développement de ces communes. Les élus de plus de trente communes s'en sont émus.

S'il faut, bien évidemment, parvenir à une meilleure articulation entre les PGS et les PEB, cela doit-il obligatoirement passer par leur alignement, quels que soient les aéroports ? Ne convient-il pas, plutôt, de tenir compte de la spécificité d'aéroports qui, tel Orly, font l'objet d'une réglementation extrêmement sévère quant au nombre de mouvements et à l'application du couvre-feu ?

Je vous serais donc reconnaissant, monsieur le ministre, de bien vouloir nous dire quelles sont les éventuelles atténuations que vous souhaitez apporter à ce nouveau dispositif, afin que la situation de chaque aéroport puisse être prise en compte en fonction de son histoire, de ses règles de fonctionnement et de son environnement. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Béteille.

**M. Laurent Béteille.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget que nous examinons ce soir traduit une volonté de rééquilibrer les différents modes de transport. Il montre que l'État n'entend pas relâcher son effort, en particulier en faveur de transports plus sûrs, la lutte contre l'insécurité routière demeurant un objectif prioritaire.

À cet égard, monsieur le ministre, je me félicite des progrès déjà réalisés par votre ministère, sous l'impulsion de Gilles de Robien et la vôtre. Les résultats parlent d'eux-mêmes et, surtout, nous apprécions que vous ne baissiez pas la garde et ne cédiez pas aux pressions de ceux qui trouvent toujours de bonnes raisons pour laisser libre cours aux comportements inadmissibles de quelques-uns !

Je n'insisterai pas plus longtemps sur ce thème : les rapporteurs ont déjà sollicité de nombreuses précisions, que j'écouterai avec beaucoup d'intérêt.

En fait, c'est sur le programme « Transports aériens » que je m'exprimerai à mon tour et, plus particulièrement, sur le problème des nuisances sonores de l'aéroport d'Orly qui, comme son nom ne l'indique pas, se trouve situé sur le territoire de l'Essonne, au moins pour ce qui concerne ses pistes ; le Val-de-Marne a conservé les aérogares, qui, eux, provoquent beaucoup moins de gêne et rapportent, à l'occasion, un peu d'argent ! (*Sourires.*)

L'Essonne compte donc parmi les départements les plus concernés par les nuisances d'Orly, et ses maires se sont mobilisés depuis longtemps, notamment depuis la mise en place du fameux couloir Eurocontrol.

À la suite de Christian Cambon, je ne puis éviter de rappeler que l'aéroport d'Orly a la particularité d'être situé en ville et entouré de tous côtés par des zones d'habitations denses, depuis longtemps déjà. Par conséquent, il ne peut être traité de la même manière que d'autres installations placées loin des agglomérations.

Dès lors, tout en reconnaissant l'intérêt économique de cette plate-forme, dont nous pouvons d'ailleurs regretter, au passage, la spécialisation plus « exotique » que véritablement économique, je tiens à réaffirmer combien les populations riveraines et leurs élus sont attachés à l'arrêté Pons de 1994, qui fixe un « couvre-feu » et limite le nombre de mouvements aériens à 250 000 par an.

À l'occasion de cette intervention, je tiens à vous entretenir, mes chers collègues, d'un amendement voté par notre assemblée, en première lecture, le 18 octobre dernier, à l'occasion de l'examen du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports. L'objectif de cet amende-

ment, tout à fait louable, était de mettre en cohérence le plan de gêne sonore, le PGS, avec le plan d'exposition au bruit, le PEB, au moment où ce dernier était révisé.

Cet amendement tendait, en apparence, à donner davantage de cohérence à la politique indispensable à la gestion – et, plus encore, à la réduction – des nuisances aériennes. Toutefois, une telle simplification n'est pas toujours possible, et, avec Christian Cambon, je signale au Gouvernement que cette disposition pose des difficultés importantes à certaines communes de l'Essonne survolées par les très nombreux avions qui décollent de l'aéroport d'Orly et y atterrissent.

Ces difficultés sont d'autant plus importantes qu'elles ne pouvaient être anticipées et qu'elles remettent brutalement en cause des plans d'urbanisme et des programmations d'équipements tenant déjà compte des contraintes réglementaires, techniques et environnementales complexes de ce secteur.

C'est pourquoi j'en appelle au Gouvernement afin qu'à l'occasion de la navette parlementaire, les 13 et 14 décembre prochain, à l'Assemblée nationale, soit reconnue la particularité de l'aéroport d'Orly, situé à proximité de communes qui, si ce dispositif n'était pas modifié, subiraient une restriction très contraignante de leur droit à construire.

Je vous remercie donc, monsieur le ministre, de bien vouloir répondre aux inquiétudes légitimes des élus riverains de l'aéroport d'Orly et de mesurer la spécificité de leur situation. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le ministre, votre budget est présenté au Parlement sous le signe de la sincérité. Je souhaiterais donc que vous m'aidiez à dissiper une certaine perplexité, causée par l'action n° 2, « Désendettement de la SNCF » du programme 173, « Passif financier ferroviaire ».

Dans ce « désendettement » figure le crédit que l'État, chaque année, alloue aux services annexes d'amortissement de la dette de la SNCF. Cet « OVNI financier » a vu le jour au début des années 1990, afin de désendetter la SNCF. Naturellement, le procédé est commode, puisque la dette n'est mentionnée nulle part. C'est une façon de désendetter la SNCF et le Trésor, mais l'État doit, chaque année, verser les fonds nécessaires pour faire face à la charge d'intérêts et au remboursement de l'emprunt !

J'ai noté que ce crédit s'élevait, en 2005, à 677 millions d'euros, alors que vous le ramenez, en 2006, à 627 millions d'euros, soit 50 millions d'euros de moins. Je sais que les taux d'intérêt sont historiquement bas, mais la Banque centrale européenne vient de lancer un signal qui, à mon avis, n'est pas de nature à apaiser la crainte de leur hausse !

J'aimerais que vous nous convainquiez que ces 50 millions d'euros de moins contribuent à la sincérité du budget.

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

**M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est la deuxième fois en quelques semaines que vous examinez les modes de financement des infrastructures de transports.

Le 12 octobre dernier, en effet, à l'occasion de la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, vous en aviez déjà débattu. Nous nous trouvons, aujourd'hui, dans un tout autre contexte, puisque l'entrée en vigueur de la LOLF, en 2006, nous permet d'examiner les crédits de ce qu'il est convenu d'appeler, désormais, la mission « Transports ».

Je voudrais, à cette occasion, avec beaucoup de sincérité, saluer le travail accompli par les différents rapporteurs et les en remercier.

Monsieur le rapporteur spécial, je crois que, en travaillant ensemble, très en amont, nous sommes parvenus à piloter de façon intelligente et efficace le nouveau processus que la LOLF nous conduit à mettre en pratique cette année. Les débats, particulièrement intéressants, des commissions des finances et des affaires économiques nous ont permis d'aborder les problèmes des transports sans faire systématiquement référence à des dépenses supplémentaires. Nous avons pu nous pencher sur l'ensemble de la dépense publique relevant de mon ministère et l'examiner en tant que telle, en discutant de sa pertinence et de l'efficacité des politiques publiques qui la sous-tendent.

Je note, d'ailleurs, que M. Masseret a exprimé sa satisfaction devant les indicateurs de Météo France, tandis que M. Collin soulignait que la DGAC « joue le jeu de la LOLF », faisant d'ailleurs rosir de satisfaction le directeur général de cet organisme. (*Sourires.*)

Toutefois, vous avez, à plusieurs reprises, souhaité améliorer les indicateurs qui vous sont proposés dans ce premier projet de loi de finances réalisé sous l'égide de la LOLF. Je vous en donne acte, bien volontiers ; je demanderai à mes services de revoir tous les points que vous avez soulevés. D'ailleurs, je crois possible, et souhaitable, de procéder ensemble à ce travail méticuleux, comme je l'ai souligné hier, à l'occasion de l'examen d'une autre mission relevant de mes attributions. Il s'agira d'améliorer la pertinence des indicateurs et des niveaux d'objectifs proposés, ainsi que la mise à disposition des chiffres.

Monsieur Miquel, il nous faut, bien entendu, introduire des indicateurs pour le programme « Permis à un euro » créé à l'Assemblée nationale par voie d'amendement.

Une partie de la complexité et du caractère quelque peu « atomisé » du projet annuel de performances tient à l'ampleur et à la diversité des compétences des services déconcentrés de mon ministère. Nous ne trouverons pas de solution d'ensemble à ce problème. Pour abonder dans le sens de M. Gruillot, je crois nécessaire de hiérarchiser les indicateurs. Ainsi, dans le domaine de la sécurité routière, la baisse du nombre des tués constitue, à l'évidence, notre principal objectif. Mais le souci de hiérarchiser n'implique pas que nous devions nous interdire d'examiner d'autres aspects d'une même politique.

Monsieur Miquel, pour ce qui concerne le compte d'affectation spéciale qui recueille une partie du produit des amendes issues du système « contrôle-sanction-automatisé », ou CSA, les indicateurs portent sur l'action relative au développement et au fonctionnement du dispositif. L'objectif premier et principal de l'installation de ces équipements est, je vous le rappelle, de faire baisser les vitesses moyennes pratiquées sur les routes, en faisant mieux respecter les limitations réglementaires.

S'agissant de la structure des programmes, pour répondre à M. Lambert et à plusieurs autres orateurs, j'indiquerai que la décision a été prise de regrouper provisoirement les masses salariales des personnels des services déconcentrés

sous le seul programme intitulé « Conduite et pilotage des politiques de l'équipement ». À l'évidence, cette structuration était nécessaire avant la décentralisation des services concernés. Lorsque la période de transition s'achèvera, nous distinguerons les crédits de façon plus pertinente, sans doute plutôt à l'occasion du budget pour 2008, car ce ne sera pas possible, me semble-t-il, dans le budget pour 2007.

Toujours pour répondre à M. Lambert, en ce qui concerne l'accroissement des dépenses inscrites dans l'action « Soutien au programme », je dirai que le chiffre de 70 % résulte d'une erreur dans la prise en compte du changement du périmètre du programme entre 2005 et 2006. L'augmentation réelle n'est que de 1,4 % et traduit donc, au contraire, une maîtrise des dépenses de soutien.

Je prends note, également, des remarques faites par M. Miquel sur la piètre qualité et la livraison tardive du document de politique transversale. Ces défauts s'expliquent, en grande partie, par le caractère de nouveauté que présente, pour les services, l'exercice de préparation des documents du projet de loi de finances pour 2006. Et croyez bien que, pour un ministère comme celui de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer, dont les fonctions sont très diverses et qui, en outre, dépend pour ses structures administratives de plusieurs autres ministres, ce qui ne facilite pas la tâche, cette préparation n'a pas été aisée.

Le changement d'organisation budgétaire a représenté une charge très lourde, et je suis convaincu que l'exercice se passera bien mieux, y compris en termes de délais, lors de la présentation du budget pour 2007.

La principale caractéristique des crédits de la mission « Transports », c'est d'attester, me semble-t-il d'un effort public significatif, dans un contexte budgétaire pourtant très tendu – la plupart des orateurs l'ont reconnu.

M. Longuet a très bien expliqué la finalité de ces moyens nouveaux. Il s'agit de faire en sorte que notre pays bénéficie d'une accélération de ses projets d'infrastructures, de répondre aux attentes quotidiennes des Français en matière de sécurité, de mettre en œuvre une politique de développement durable – ce point est très important –, enfin, pour le ministère, de poursuivre et de mener à bien ses réformes structurelles. À cet égard, j'évoquerai dans un instant le processus de décentralisation, qui, pour de nombreux membres de cette assemblée, constitue un sujet de préoccupation.

S'agissant des projets d'infrastructures, nous avons choisi de nous appuyer sur un outil, l'AFITF, et de nous donner des moyens et des objectifs, afin d'obtenir des résultats. Je salue d'ailleurs la présence parmi nous, aujourd'hui, du président de l'AFITF, Gérard Longuet.

Quelles seront les ressources de l'AFITF ? Elle ne touchera plus les dividendes des sociétés d'autoroute, mais gardera les redevances domaniales et, surtout, « gagnera » la taxe sur l'aménagement du territoire et une partie du produit des amendes radar. Pour répondre, sur ce point, à M. Krattinger, je précise que 60 % de ce produit, dans la limite de 140 millions d'euros, seront affectés à la sécurité routière, les 40 % restant, dans la limite de 100 millions d'euros, allant à l'AFITF. C'est l'objet de l'article 47 du projet de loi de finances. Si les recettes sont supérieures à 240 millions d'euros, le surplus ne sera pas versé au budget général, mais aux collectivités locales.

Cela fait, au total, 770 millions d'euros de recettes pérennes pour l'AFITF, donc reproductibles année après année.

Le Gouvernement a, en outre, décidé de doter le capital de l'AFITF de 4 millions d'euros, prélevés sur le produit des privatisations. S'y ajoute, dans le projet de budget qui vous est soumis, une subvention de 364 millions d'euros.

Ainsi l'AFITF disposera-t-elle en 2006 d'environ 2 milliards d'euros, contre 1,1 milliard en 2005 : il n'est donc pas indu de parler d'accélération à propos des infrastructures.

L'objectif est évidemment de réaliser les contrats de plan État-région dans de bonnes conditions, ce qui n'était pas absolument acquis avant que soient prises toutes les décisions que je viens de rappeler.

M. Miquel m'ayant interrogé sur nos ambitions en matière de taux d'avancement, je lui indique que la part État du volet routier des contrats de plan État-région s'élève à 5,1 milliards d'euros. Ainsi, les taux d'avancement, à la fin 2006 – je ne parle pas de ce qu'il en sera en 2007 et 2008 –, des différents volets des CPER démontreront une accélération et un redressement significatif de l'avancement des contrats. Le ferroviaire, qui accuse un certain retard depuis le début des contrats de plan, progressera ainsi de 18 points, pour parvenir à un taux d'avancement de 64 % et le volet routier devrait atteindre 76 %.

Je reviendrai plus en détail tout à l'heure sur la décentralisation, mais je voudrais dès à présent dire que celle-ci ne remettra pas en question le volet routier des contrats de plan.

L'article 24 de la loi relative aux libertés et aux responsabilités locales précise que les travaux routiers prévus dans ces contrats de plan et non réalisés au moment du transfert continueront d'être financés jusqu'à l'achèvement de ces opérations dans les mêmes conditions, dans la limite des enveloppes financières globales fixées pour les volets routiers des contrats. Les contrats s'appliqueront donc comme il était prévu, indépendamment de la décentralisation.

Au moment du transfert des routes nationales aux départements, il est possible que l'on constate, pour un certain nombre d'opérations, que les collectivités ont versé plus qu'elles n'auraient dû au regard de l'avancement des travaux. Dans ce cas, elles seront remboursées de cette avance sur le budget de 2006 : plus de 50 millions d'euros sont prévus à cet effet au budget du programme « Réseau routier national ».

Par ailleurs, à compter du transfert de la maîtrise d'ouvrage des travaux au département, l'État versera sa part de financement, le moment venu, sous la forme d'une subvention.

Pour répondre à M. Krattinger sur les avances des collectivités locales, j'indique que nous les avons effectivement diminuées en 2005 ; d'ici à 2007, nous devrions être revenus à la normale, c'est-à-dire que chacun apportera sa participation dans la proportion fixée au début du contrat.

L'AFITF financera, outre les contrats de plan dans les conditions que je viens d'évoquer, les grands projets du CIIACT, le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires. La liste en reste inchangée par rapport à celle du CIADT de 2003. Cependant, là aussi, nous voulons accélérer le rythme. Par exemple, il y aura trois lignes de TGV en chantier en même temps : TGV-Est, Rhin-Rhône et Perpignan-Figueras.

L'AFITF financera aussi des projets de transports collectifs urbains. Je précise à M. Ries que j'ai effectivement souhaité que, à l'occasion de cette réorganisation de notre système de financement des infrastructures, nous puissions revenir sur le

financement des transports collectifs urbains en site propre. C'est un sujet dont nous nous étions d'ailleurs entretenus. Une enveloppe de 145 millions d'euros sera effectivement mobilisée. Il faudra, bien sûr, poursuivre l'effort, de manière à respecter les engagements pris précédemment par l'État.

Enfin, l'AFITF innovera, comme l'a dit M. Longuet tout à l'heure. C'est ainsi qu'elle aura notamment recours aux partenariats public-privé. Je citerai quelques exemples d'opérations où de tels partenariats pourront être mis en œuvre.

Dans le domaine fluvial, ils permettront de renouveler des barrages à gestion manuelle associés à la production d'énergie hydroélectrique.

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

Dans le domaine routier, le partenariat public-privé peut nous permettre de réaliser des opérations qui, sans lui, seraient extraordinairement difficiles. Je pense, par exemple, au traitement du tronçon commun autoroutier A4-A86 dans l'Est parisien, qui provoque des bouchons cauchemardesques – les plus gros d'Europe ! –, à la rocade L2 à Marseille, entre les autoroutes A7 et A50, à la liaison Est-Ouest à Avignon, entre les autoroutes A9 et A7, à la RN88 entre Albi et l'autoroute A75.

D'autres projets devront parallèlement être accélérés en vue d'une délégation de service public. Il s'agit notamment de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique et de la liaison ferroviaire dédiée vers l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Faisant écho aux remarques de M. Longuet, je dirai que, selon moi, l'AFITF jouera au moins deux rôles dans ces financements innovants.

Elle peut d'abord favoriser le dialogue et l'émergence d'idées neuves, en s'appuyant sur son conseil d'administration. Plusieurs d'entre vous ont appelé à une réflexion sur la composition de ce conseil. Compte tenu de l'élargissement de son rôle, j'y suis tout à fait ouvert.

L'AFITF peut avoir aussi un rôle de financement puisqu'elle prendra en charge la part de l'État dans les loyers de ces infrastructures.

M. Lambert a souligné la difficulté d'articulation de l'AFITF, instrument devenu global du financement des infrastructures de transport, et de la LOLF. Il me semble qu'il y a effectivement là un sujet qu'il nous faut étudier en profondeur. Je sais que M. Longuet y réfléchit également. D'ores et déjà, au cours de l'année 2006, nous pourrions apporter au moins un début de réponse à travers le rapport que le Gouvernement déposera sur le bureau des assemblées pour rendre compte de l'activité de l'AFITF.

Je suis convaincu que, par ailleurs, la transparence des délibérations du conseil d'administration et les relevés de décision constitueront des éléments importants, et ces documents doivent bien sûr être portés à la connaissance des assemblées.

Je voudrais, à ce stade de mon exposé, répondre à ceux d'entre vous qui m'ont posé des questions plus ponctuelles.

M. Grignon m'a interrogé sur le financement de l'étude préliminaire de la liaison à grand gabarit Saône-Rhin. J'ai le plaisir de vous confirmer, monsieur le sénateur, qu'en 2006 l'État mettra en place 50 000 euros hors contrat de plan pour participer au financement de cette étude.

Monsieur Cambon, la déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger est effectivement inscrite au contrat de plan. Le lancement des travaux a été décidé en 2005, conformément aux engagements pris par mon prédécesseur. L'objectif est bien de poursuivre la réalisation de cette opération à un rythme aussi soutenu que possible.

M. Biwer a évoqué différentes questions concernant la Meuse. Il a été décidé que deux TGV supplémentaires entre Paris-Est et Metz s'arrêteraient en gare Meuse.

**M. Charles Revet.** Il n'y en a que pour la Meuse ! (*Sourires.*)

**M. Dominique Perben, ministre.** Il se trouve que la Meuse est très représentée ce soir : je suis bien obligé d'en tenir compte ! (*Nouveaux sourires.*)

Cette expérience sera conduite pendant une durée au moins égale à deux ans. Le nombre de TGV en gare Meuse passera de quatre, ce qui était initialement prévu, à six. Cela répond, me semble-t-il, au souhait de M. Biwer.

Je lui indique également que l'aménagement de la RN 135 entre Bar-le-Duc et Longeville est en cours de réalisation. Les financements permettant d'achever les travaux au troisième trimestre de 2006 seront mis en place.

S'agissant du tronçon de cette même route entre Longeville et Ligny-en-Barrois, les travaux commenceront l'année prochaine par la réalisation du créneau de Tannois, dont le coût est estimé à 2,5 millions d'euros et dont la mise en service est prévue pour la fin 2006. L'échangeur de Ligny sera ensuite réalisé : l'objectif est d'aboutir à une mise en service de cet échangeur, d'un coût estimé à 3,54 millions d'euros, à la fin de l'année 2008.

La Voie sacrée a suscité un débat compte tenu du transfert de cette route à la voirie départementale.

Le devoir de mémoire qui s'attache à cet axe doit rester indépendant de cet acte de décentralisation. Je sais que les collectivités locales, comme cela s'est d'ailleurs passé en Normandie, souhaitent à la fois développer une politique conforme au devoir de mémoire et faire en sorte que cette route présente les qualités requises pour accueillir le trafic qu'engendre le tourisme lié à l'histoire militaire. C'est pourquoi nous envisageons, parallèlement au transfert, de prendre des mesures de classement ou d'inscription de ce site, afin de consacrer le devoir de mémoire et de pérenniser cette appellation de « Voie sacrée », à laquelle, je le sais, beaucoup d'habitants de la Meuse sont très attachés.

M. Billout m'a interrogé sur la réalisation d'un complément au diffuseur de Quincy-Voisins, au sud de Meaux, sur l'A 140. Ce projet a été retardé en raison de problèmes de compatibilité avec le plan d'occupation des sols. La déclaration d'utilité publique devrait cependant être prononcée vers le milieu de l'année 2006. La SANEE, qui est maître d'ouvrage, prévoit un lancement des travaux à la mi-2006 et une mise en service au cours de l'été 2007.

Monsieur Krattinger, je peux vous indiquer que l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 19 fait partie des priorités au niveau national et a donné lieu à une convention spécifique. Pour permettre son accélération, le CIADT du 18 décembre 2003 a demandé que soit étudiée la mise en concession entre Langres et Vesoul. Un protocole global

est en cours de négociation entre l'État et les collectivités territoriales concernées pour l'aménagement de l'ensemble de l'axe. Je pense que cette négociation devrait trouver rapidement un aboutissement.

Monsieur Revet, vous avez souhaité que soit engagée une réflexion sur les moyens d'assurer de nouvelles recettes à RFF, assises sur une juste tarification d'un réseau ferroviaire en développement. Entre 1997, date de création de l'établissement public, et 2005, les péages d'infrastructure que perçoit annuellement RFF sont passés de 900 millions à 2,2 milliards d'euros, soit une hausse de 140 %. En 2005, ces recettes ont représenté 46 % du coût de l'entretien et du renouvellement du réseau. Les péages perçus sur le transport de fret, désormais ouvert à la concurrence, ont participé à cette augmentation. Il est en outre prévu que, sur 2006 et 2007, il y ait une nouvelle augmentation de 120 millions d'euros au total. Nous mettons donc en œuvre une politique qui va le sens de ce que vous souhaitez.

M. Gruillot a évoqué le canal Seine-Nord. Je lui confirme que le calendrier fixé par le CIADT du 18 décembre 2003 sera tenu. L'avant-projet sommaire me sera remis à la fin du premier trimestre de 2006, avec le bilan de la consultation des collectivités territoriales. Je serai donc en mesure d'approuver l'avant-projet sommaire à la fin du premier semestre de 2006. Le lancement de l'enquête d'utilité publique aura lieu au deuxième semestre de 2006, ce qui permet d'envisager la déclaration d'utilité publique pour 2007.

Quels résultats attendons-nous de cette accélération de la réalisation des infrastructures de transport ? D'abord, évidemment, des résultats en termes d'emplois, qu'il s'agisse d'emplois directs ou d'emplois indirects. De ce point de vue, le secteur du BTP sera le premier concerné. Sur le terrain, ce sont 94 projets que nous allons ainsi lancer en 2006 et 2007. J'en ai rendu la liste publique le 14 octobre dernier.

J'évoquerai maintenant le transport aérien, pour dire à M. Le Grand que le Gouvernement est attaché au soutien aux dessertes aériennes d'aménagement du territoire. J'entends bien poursuivre la politique instaurée avec la mise en place du FIATA. Aussi puis-je vous assurer, monsieur le rapporteur pour avis, que le programme « Transports aériens » comprend les crédits nécessaires pour que l'État honore tous les engagements qu'il a pris en cosignant les conventions relatives aux liaisons actuellement aidées. Je sais qu'il y a des inquiétudes à cet égard, et je vous remercie de me donner l'occasion d'apporter les assurances attendues.

La deuxième priorité de ce projet de budget est de répondre aux exigences des Français en termes de sécurité dans les transports.

Nous allons bien entendu, dans cette optique, améliorer la situation du réseau routier. Je mentionne tout particulièrement l'engagement des travaux de sécurité dans les tunnels routiers franciliens. Des études approfondies ont été réalisées et nous allons à présent entrer dans la phase des travaux. Il existe en effet de nombreux tunnels routiers en Île-de-France et des inquiétudes s'étaient fait jour à la suite de l'incendie dans le tunnel du Fréjus.

J'ai déjà évoqué le dispositif d'affectation des amendes radar ainsi que le permis à 1 euro ; je n'y reviens donc pas.

La sécurité aérienne a été évoquée par différents orateurs. L'augmentation du budget annexe de l'aviation civile de 10,6 % permettra de procéder à des recrutements sur des postes de sécurité. Ainsi, dans les aéroports, les effec-

tifs de contrôleurs compétents pour réaliser ces fameux contrôles sur les compagnies aériennes et les avions seront augmentés.

Parallèlement, nous consacrerons 73 millions d'euros à la modernisation des centres de contrôle aériens en route, ce qui est un point très important, et 53 millions d'euros aux équipements de navigation aérienne des aéroports.

Par ailleurs, nous développerons un certain nombre d'études amont sur les systèmes de sécurité de demain, notamment sur les technologies de nouvelle génération dans le domaine de la navigation aérienne, telles que les systèmes d'avionique embarquée et de freinage électrique.

Monsieur Grignon, je comprends la problématique de la taxe d'aéroport pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. J'ai tout à fait conscience qu'il n'est pas toujours facile d'avoir, à proximité, des concurrents qui développent une activité dans un contexte différent, avec d'autres charges et d'autres règles, notamment dans le domaine fiscal. Plusieurs aéroports français se trouvent d'ailleurs dans une situation un peu comparable.

Vous le savez, la taxe d'aviation civile est destinée à financer les missions régaliennes de l'État, avec un taux identique pour tous les aéroports français, qui est fixé par la loi. En outre, la taxe d'aéroport sert à financer les missions de sécurité et de sûreté : un taux est fixé chaque année par l'État, pour chaque aéroport, dans une fourchette définie par la loi.

Nous reviendrons sur le sujet lors de l'examen de vos amendements. Au demeurant, je ne pense pas qu'il soit envisageable de modifier le cadre législatif de ces taxes pour le seul aéroport de Strasbourg-Entzheim. Une telle mesure serait assez difficilement acceptable, compte tenu du principe d'égalité devant l'impôt.

Mon souci est que le taux de la taxe d'aéroport pour chaque plate-forme corresponde au meilleur équilibre économique possible. Si un abaissement du taux de cette taxe pour l'aéroport de Strasbourg était décidé, il nous faudrait alors trouver d'autres ressources pour assurer le financement de la sécurité. D'après mes informations, l'exploitant de l'aéroport vient de proposer des mesures incluant une réduction importante de certains tarifs de redevances. Nous allons donc travailler avec les gestionnaires de cet aéroport, pour essayer de trouver, de manière pragmatique, une solution à cette problématique de concurrence particulière. Cela étant, je ne pense pas qu'il faille passer par une modification de la loi.

Je voudrais revenir de façon plus générale sur l'amélioration de la sécurité aérienne au niveau international, comme m'y a invité M. Collin.

Dans ce domaine, la France a joué véritablement un rôle moteur, compte tenu à la fois de la qualité de son administration de régulation et de la volonté politique que j'ai exprimée, à la demande du Président de la République.

À la suite du *crash* survenu au Venezuela, nous avons pris un certain nombre de décisions à l'échelon national. Au niveau européen, le règlement sur l'information des passagers aériens, qui instaure une liste commune européenne des compagnies aériennes interdites, vient d'être adopté par le Conseil et le Parlement. J'ai en outre déposé un mémorandum sur la sécurité aérienne auprès des instances européennes. Il y a une très bonne articulation entre les initiatives françaises et la réactivité de la Commission. Le

Parlement européen est lui-même sensibilisé à ce dossier, grâce notamment à l'activité très importante déployée par certains parlementaires européens français.

Nous allons faire ainsi progresser significativement le fonctionnement du système de sécurité européen. Au niveau mondial, conformément à notre objectif, la place de l'Europe sera accrue au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI. Tout cela me paraît extrêmement important, car l'OACI doit jouer tout son rôle, en veillant notamment à ce que chacun des États où sont immatriculées des compagnies aériennes remplisse ses obligations en termes de régulation et de contrôle. C'est un point incontournable : l'OACI doit avoir la volonté et se donner les moyens de réagir et de sanctionner les infractions.

Toujours dans le domaine aérien, monsieur Le Grand, l'autorisation du transport de passagers par des avions-taxis équipés d'une monoturbine est effectivement un sujet quelque peu technique. La réglementation française est actuellement conforme aux règles des *Joint Aviation Authorities*, qui sont en train d'être rendues obligatoires par l'Union européenne. Ces règles permettent le transport de fret, alors que le transport public de passager est seulement autorisé en vol à vue. La France est favorable à l'évolution de ces règles. Nous étudierons les moyens d'y parvenir au niveau européen.

Mesdames, messieurs les sénateurs, parmi l'une de mes actions prioritaires figure la promotion du transfert modal et, notamment, le développement des activités dans le domaine ferroviaire.

Je rappelle que 2,1 milliards d'euros seront consacrés à l'entretien, à la sécurité et à la régénération du réseau ferré. Dans le prolongement de l'audit qui m'a été remis voilà quelques semaines, les présidents de RFF et de la SNCF doivent me proposer, pour la fin de l'année ou au tout début de 2006, un plan d'action. Sans attendre leurs propositions, j'ai prévu que soient mobilisés de façon accrue les actifs fonciers de RFF pour renforcer l'effort de régénération du réseau.

Le Sénat a déjà examiné l'article 48 du présent projet de loi de finances, que M. Reiner a mentionné. La création d'une société immobilière permettra effectivement d'accélérer la mise en valeur des terrains de RFF qui sont aujourd'hui inutiles pour le transport ferroviaire. Dans cette affaire, nous avons parallèlement deux objectifs prioritaires : d'une part, rendre disponible du foncier pour réaliser des logements sociaux dans les centres urbains ; d'autre part, donner à RFF des capacités de financement complémentaires.

**Mme Marie-France Beaufile.** Cela revient au budget de l'État !

**M. Dominique Perben, ministre.** Madame Beaufile, je le répète, l'État va apporter 2,1 milliards d'euros à RFF ! Le réseau n'aura donc aucun déficit de financement à supporter par rapport aux 70 millions d'euros qui seront récupérés sur les actifs fonciers de RFF. Il est vraiment excessif d'affirmer que l'État ne fait rien pour RFF, au regard des sommes effectivement affectées à cette mission dans le budget de l'État !

Monsieur Lambert, vous avez raison : réaliser les actifs ne dispense pas de bien gérer la dette.

La maîtrise de la dette constitue un objectif essentiel de pilotage du système ferroviaire. Le Gouvernement est évidemment prêt à travailler, en liaison avec les commissions des finances des assemblées, à la définition d'indicateurs qui mettent en rapport l'évolution de la dette – ou de

certaines « compartiments » de la dette, car la situation est complexe – avec l'évolution d'agrégats tels que l'excédent brut d'exploitation, la capacité d'autofinancement ou les fonds propres. Nous serons, me semble-t-il, tout à fait en mesure de présenter ces indicateurs dans le cadre du projet de loi de finances pour 2007. Cela nous permettra d'avoir une vision beaucoup plus claire pour débattre de cette question.

S'agissant du SAAD, le service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF, le Gouvernement transmettra aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat un rapport faisant le point.

Monsieur Arthuis, vous avez regretté que les crédits affectés au remboursement de la dette et au paiement des intérêts correspondants baissent cette année. Or les crédits que votre assemblée est appelée à voter ne prévoient pas explicitement que le montant affecté au SAAD soit diminué. Toutefois, c'est vrai, parmi les hypothèses économiques choisies pour déterminer les crédits de l'ensemble des programmes, nous avons prévu que la baisse des taux d'intérêt pourrait conduire à diminuer l'échéance annuelle, sans allonger pour autant la durée totale de remboursement.

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

**M. Daniel Reiner**. Vous êtes optimiste !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Pour avancer sur ce sujet, monsieur le président de la commission des finances, j'ai la conviction que nous devons avoir un diagnostic plus global sur le SAAD, comme je m'y suis d'ailleurs engagé devant l'Assemblée nationale et comme je l'avais évoqué devant votre commission. Je souhaite que nous puissions statuer sur cette question un peu complexe dès le début de 2006. Nous aurons donc l'occasion d'en reparler.

En ce qui concerne la sécurité maritime, 24 millions d'euros seront affectés à la sécurité des côtes. J'ai souhaité privilégier l'amélioration du contrôle des usagers de la mer par l'administration des affaires maritimes.

Monsieur Gérard, comme vous vous en doutez, la France accueille favorablement les sept projets de directive du paquet Erika III, qui vont incontestablement dans le sens du renforcement de la sécurité maritime. Le projet de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon, est, pour la France, un objectif prioritaire. En effet, la sécurité des navires relève au premier chef de la responsabilité des États du pavillon.

La France remplit quant à elle ses obligations en la matière. La flotte française figure sur la liste blanche du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port. Cette initiative obligera les États du pavillon à remplir leurs obligations internationales. Dès lors, le contrôle des navires par l'État du port viendra en complément du contrôle de l'État du pavillon dans l'application des normes de sécurité, tout au moins pour les flottes des États membres de l'Union européenne. Cette directive va dans le sens d'une meilleure responsabilisation, ce qui est très positif.

De même, la France estime que le projet de la Commission d'obliger, à terme, les propriétaires de navires de souscrire une police d'assurance ou toute autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir leur responsabilité en cas de dommages aux tiers en vertu des règles applicables, est une initiative tout à fait pertinente.

Enfin, le projet de directive sur les enquêtes après accidents de mer permettra d'harmoniser les leçons à tirer de l'expérience de tous les États membres dans ce domaine, ce qui conduira, j'en suis convaincu, à un renforcement de la sécurité.

Mesdames, messieurs les sénateurs, après avoir abordé la relance des infrastructures et la sécurité, je souhaite évoquer maintenant le développement durable, car ce projet de budget me semble porteur dans ce domaine.

Je viens de mentionner le développement du ferroviaire, qui permet d'éviter le « tout-routier ». Je vous citerai simplement une statistique, qui a également retenu l'attention de M. Longuet : le transport routier représente 85 % du trafic total. Ce qui fait 15 % pour les autres. Or le financement des investissements prévu par l'AFITF se répartit à part égale entre le routier et le non routier. C'est 50 % pour chacun.

**M. Daniel Reiner**. Non, c'est 70 % !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Vous pouvez même dire 100 %, monsieur le sénateur. Si tel était le cas, je ne répondrais à aucune question sur les aménagements routiers au cours du débat budgétaire.

**M. Daniel Reiner**. Il est écrit : 70 % !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Non, c'est 50 % ! C'est bien cela, monsieur Longuet ?

**M. Gérard Longuet**. C'est un peu plus compliqué !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Avec les contrats de plan, c'est 50 % !

**M. Gérard Longuet**. Voilà ! Avant les contrats de plan, c'était 70 %.

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Absolument ! Vous le voyez, monsieur le sénateur, je disais la vérité !

**M. Gérard Longuet**. Cher Daniel Reiner, certains projets routiers vous intéressent d'ailleurs particulièrement : la RN 59, l'A 4 !

**M. Daniel Reiner**. Et la RN 135 !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. Il y a effectivement des projets routiers qui sont fortement réclamés. Si les députés ont réduit les crédits, c'est tout de même après m'avoir expliqué qu'il fallait engager plus de travaux !

Dans la pratique, il nous faut, par exemple, améliorer les accès à Port 2000...

**M. Charles Revet**. C'est très important !

**M. Dominique Perben**, *ministre*. ... ou les accès des franchissements alpins sur l'axe Dijon-Modane.

Je veux souligner que, pour la première fois depuis des années, la SNCF va investir dans de nouvelles locomotives dédiées au fret. Vous l'avez sans doute lu dans la presse, elle gagne de nouveaux marchés, comme cela a été le cas au Luxembourg récemment. Le plan fret a, certes, connu des hauts et des bas, mais la situation actuelle nous conduit à être plus optimistes. Ces succès devraient grandement contribuer à la réussite du plan.

Je voudrais également souligner l'importance du projet Lyon-Turin. Mon collègue italien et moi-même avons confirmé, en juillet dernier, notre objectif commun de tout mettre en œuvre pour lancer l'opération en 2010.

Développer le transport combiné est l'une de mes priorités : les crédits inscrits à ce titre augmentent de manière significative dans le budget. Nous allons mettre en œuvre les autoroutes ferroviaires de Perpignan jusqu'au Luxembourg. Je signerai, lundi prochain, une convention sur ce sujet avec les principaux partenaires.

Je souhaite aussi que nous puissions accompagner la croissance du fret fluvial, qui est actuellement très forte. Outre les études pour le canal Seine-Nord que j'ai évoquées tout à l'heure, 20 millions d'euros seront consacrés à la part fluviale des contrats de plan en 2006.

Le développement durable doit être également abordé dans le cadre du transport aérien. Monsieur Portelli, vous avez notamment évoqué les nuisances causées par l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

En présentant, le 25 juillet 2002, des orientations pour un développement durable des aéroports parisiens, le gouvernement de l'époque avait clairement fixé les objectifs de réduction des nuisances sonores de cet aéroport. Les dispositions prises ont conduit au plafonnement de l'enveloppe sonore globale à son niveau moyen constaté entre 1999 et 2001, au retrait progressif des avions les plus bruyants et à l'instauration de volumes de protection environnementale, évitant ainsi la dispersion des vols et donc des nuisances.

Compte tenu des conséquences négatives du transport aérien nocturne sur le cadre de vie des riverains, le nombre de créneaux attribuables entre minuit et cinq heures du matin a été limité à 22 500 par an. Monsieur le sénateur, mes services contrôlent de manière stricte l'application de ces mesures.

Parallèlement, il convient de préserver l'avenir en évitant que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances. Tel est l'objectif de la révision du plan d'exposition au bruit qui a été engagée.

L'élargissement du plan de gêne sonore intervenu au mois de juillet 2004 a porté le nombre de logements éligibles à une aide à l'insonorisation pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle de 13 500 à 63 200. En conséquence, et conformément aux objectifs de protection des riverains contre les nuisances sonores, j'ai décidé de revaloriser la taxe sur les nuisances sonores aériennes finançant ces aides.

Comme vous le savez, le projet de troisième aéroport francilien a été abandonné par le Gouvernement en 2002, au profit d'une politique de développement durable des aéroports qui s'appuie sur un développement maîtrisé des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly, sur le développement des aéroports de province, avec notamment le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pour le grand Ouest, projet que le Gouvernement soutient activement, ainsi que sur la montée en puissance de plateformes spécialisées, comme celles de Châlons-Vatry ou de Châteauroux-Déols. Même si le trafic aérien connaît depuis un an une reprise vigoureuse, les études de trafic montrent que la création d'une troisième plate-forme pour la région parisienne n'est pas d'actualité immédiate.

Je veux maintenant aborder le plan d'exposition au bruit de Paris-Orly, à la demande de MM. Cambon et Béteille.

La procédure de révision de ce plan va être engagée, sur la base d'hypothèses de trafic explicites, correspondant à la limitation à 250 000 créneaux horaires attribuables annuellement et au respect du « couvre-feu ». Le nombre de passagers pris en compte à l'horizon ultime de développement de la plate-forme est de 35 millions.

S'agissant du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, je suis favorable à l'adoucissement des dispositions de l'article 7bis adopté au Sénat, tel qu'il a été proposé par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale cette semaine. Si l'amendement déposé par cette commission est adopté, cet article ne s'appliquera pas à l'aéroport de Paris-Orly. Le dispositif suggéré paraît satisfaisant. La question sera donc réglée par le projet de loi, tel qu'il devrait être adopté par l'Assemblée nationale.

Enfin, ce projet de loi de finances permettra de poursuivre en 2006 les réformes du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et de mobiliser ses personnels sur un certain nombre d'objectifs. Mon prédécesseur avait engagé une réforme de l'administration centrale et la création des directions interrégionales des routes. Les DDE resteront naturellement vos interlocuteurs privilégiés.

S'agissant du dossier du transfert aux départements d'une partie du réseau routier national et de la réorganisation des services déconcentrés de mon ministère, je souhaite faire un point précis sur son avancement à l'occasion de ce débat budgétaire, pour répondre notamment à MM. Miquel, Masseret, Gruillot, Biwer et Krattinger.

Il s'agit en effet d'une réforme importante par ses enjeux tant pour les collectivités territoriales que pour l'État. Comme tout grand changement, elle suscite évidemment des questions.

La publication, cette semaine, du décret définissant le futur réseau routier national me donne l'occasion de rappeler les principes qui président à cette réforme et de préciser les étapes à venir.

Le premier principe appliqué par le Gouvernement est celui de la concertation. Je souhaite le réaffirmer devant le Sénat, garant des intérêts des collectivités territoriales. Le processus de deux années d'explication, de consultation et de discussion qui a conduit à la définition du nouveau réseau routier national en témoigne. Comme vous le savez, 1 800 kilomètres de routes ont été ajoutés à la partie qui sera conservée par l'État, soit 20 % du total initial. Cette décision montre que la concertation n'a pas été vide de sens.

Le deuxième principe auquel je suis attaché est celui de l'équité. Il trouve notamment son application sur le plan financier. Même s'il subsiste dans quelques départements, peu nombreux, des questions financières non encore résolues pour lesquelles des discussions se poursuivent, je voudrais insister sur le fait que l'État ne se désengage pas. Deux éléments en témoignent, à savoir l'application du principe du décroisement, d'une part, et l'éligibilité au FCTVA des fonds de concours des collectivités territoriales aux opérations d'investissement, d'autre part.

Je souligne que cette dernière mesure est une disposition essentielle du volet routier de la loi de décentralisation du mois d'août 2004 qui contribue à son équilibre. Ces éléments constituent indubitablement un effort important du budget de l'État.

Pour ce qui concerne l'entretien, les crédits que mon ministère consacrait aux routes transférées seront intégralement versés aux départements sous la forme d'une augmentation de la dotation générale de décentralisation. Un acompte de 95 % sera payé le plus tôt possible, en début d'année prochaine, et le solde sera versé dès que les chiffres auront été ajustés.

Comment les choses vont-elles se passer à partir de maintenant pour ce qui concerne le transfert des compétences et le décompte des effectifs concernés par le transfert ?

Afin que ces routes soient transférées au 1<sup>er</sup> janvier 2006, le ministre de l'intérieur et moi-même avons rappelé aux préfets la nécessité de prendre les arrêtés préfectoraux constatant ces transferts avant le 30 décembre de cette année, à l'exception de ceux qui concernent des routes pour lesquelles il existe encore un doute sur leur vocation départementale ou communale. En effet, pour ces dernières, très peu nombreuses, un temps d'examen complémentaire est ménagé.

Cette signature rapide des arrêtés permettra d'assurer la lisibilité pour l'ensemble des acteurs et des usagers et de réduire la période d'incertitude.

Les DDE continueront d'assurer la gestion des routes nationales transférées jusqu'à ce que les services des départements soient en mesure de le faire eux-mêmes. Mais elles interviendront sous l'autorité des présidents de conseils généraux. Afin d'éviter toute charge induite aux départements, les agents resteront payés par l'État jusqu'à ce qu'ils exercent leur droit d'option entre les statuts de la fonction publique territoriale et ceux de l'État.

Dans le même temps, dans l'esprit de concertation et d'équité que je viens de rappeler, j'ai souhaité que les discussions en cours avec les conseils généraux sur les effectifs qui rejoindront les départements soient prolongées jusqu'au début du mois de mars 2006. Mesdames, messieurs les sénateurs, ceux d'entre vous qui occupent les fonctions de président de conseil général ont sans doute reçu la lettre que j'ai rédigée à ce sujet. J'ai estimé que le dossier ne pouvait pas être traité d'ici au 1<sup>er</sup> janvier prochain et qu'il était indispensable de disposer de deux mois au moins pour poursuivre les discussions.

Le calendrier des réorganisations à venir sera en conséquence le suivant. Au plus tard le 15 avril 2006, les organigrammes des services remaniés ou créés de l'État seront établis. Il est souhaitable qu'il en soit de même pour ce qui concerne les conseils généraux. En effet, pour que ces changements s'opèrent dans l'intérêt de tous, il est essentiel que les organigrammes indiquant les postes offerts aux agents tant par les départements que par l'État soient disponibles pour que ces personnels puissent alors exprimer leurs souhaits en toute connaissance de cause. La simultanéité de la parution des organigrammes me paraît indispensable.

Entre le 15 avril et le 1<sup>er</sup> juin 2006, les agents, ainsi informés, pourront faire part de leurs souhaits de positionnement. Les directeurs départementaux de l'équipement pré-positionneront leurs agents, à l'issue d'un dialogue social approfondi.

Lors du dernier semestre 2006, les décisions définitives d'affectation interviendront après les réunions des commissions administratives paritaires compétentes. Le transfert des services interviendra alors après publication des décrets de transferts correspondants.

Les agents auront deux ans à compter de cette publication pour opter pour le statut soit de fonctionnaire territorial soit de fonctionnaire de l'État. Dans ce dernier cas, ils seront placés en détachement sans limitation de durée, puisque ce dispositif a été introduit dans la loi, comme vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs.

Enfin, pour ne pas retarder les décisions à prendre pour les agents ou pour ne pas prendre de décisions arbitraires et mal préparées, il m'a paru nécessaire de dissocier les

discussions financières de celle qui sont liées aux effectifs à transférer. Aussi, le ministre de l'intérieur et moi-même avons demandé aux préfets que soit engagée, dès le mois d'avril 2006, à l'issue de la discussion sur les effectifs, une seconde période de concertation relative aux compensations financières. Elle concernera les dotations dues au titre du fonctionnement des services, des biens immobiliers et mobiliers mis à disposition et des emplois transférés. Il sera tenu compte des éventuels écarts avec les emplois présents au 31 décembre 2002. Le dispositif protecteur pour les départements, prévu par la loi, pourra ainsi être appliqué.

La méthode d'évaluation de la compensation des transferts de personnels et de services sera soumise à l'avis de la commission consultative d'évaluation des charges au cours du premier trimestre 2006, de façon que les concertations avec les départements puissent aboutir au mois de mai 2006.

Mesdames, messieurs les sénateurs, excusez-moi d'avoir traité un peu longuement de ce sujet, mais il ne m'a pas semblé inutile de clarifier la situation, surtout devant la Haute Assemblée. L'État comme les départements ont intérêt à ce que les choses se passent bien et à ce que les personnels concernés disposent d'un calendrier lisible, prévisible, ce qui assurera une certaine sérénité. C'est indispensable, dans l'intérêt de nos concitoyens.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la gestion des routes, onze directions interrégionales seront créées dans le courant de l'année 2006 pour adapter les services aux caractéristiques du nouveau réseau de l'État et assurer un service encore plus performant et totalement tourné vers les usagers. Les DDE seront, d'une part, chargées des missions régaliennes, centrées autour des quatre thèmes que sont l'urbanisme, l'habitat et le logement, l'environnement et la prévention des risques et, enfin, la sécurité. Elles seront, d'autre part, amenées à travailler au bénéfice des collectivités territoriales en matière d'aide technique aux communes qui le nécessitent, en particulier les communes de moins de 10 000 habitants, en matière d'instruction des permis de construire, d'études et de suivi de chantiers routiers, d'assainissement ou d'aménagement, de conduite d'opérations immobilières.

La diminution très importante des effectifs du ministère va s'accompagner d'un resserrement du réseau de ses implantations. À ce sujet, je souhaite également que soit engagée une concertation et qu'à cette occasion soient mis en place des chargés de mission territoriaux responsables de la commande de la prestation passée au bureau d'études de la DDE afin que le dialogue entre les collectivités territoriales et les services, en particulier le réseau scientifique et technique de l'équipement, soit facilité.

Je vais répondre maintenant à un certain nombre de questions, un peu éloignées du sujet principal de ce débat, qui ont également été évoquées.

En ce qui concerne la taxe de solidarité, il faut dire que le niveau des plafonds fixé par la loi semble tout à fait compatible avec le maintien d'une situation concurrentielle de nos compagnies aériennes et de notre système aéronautique.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous devons être imaginatifs en matière d'aide aux pays en voie de développement. On ne peut pas assister à des événements tels que ceux qui sont survenus au Maroc récemment consécutivement à la volonté d'un certain nombre d'hommes et de femmes d'Afrique d'entrer sur le territoire européen et penser que la situation peut être réglée sans aucun effort. Bien sûr, les efforts fournis ne sont pas toujours appropriés.

Mais, à un certain moment, des décisions allant dans le sens d'une plus grande justice à l'échelle de la planète doivent être prises. À défaut, la stabilité européenne ne sera pas de très longue durée.

Madame Didier, l'ouverture du capital de la SNCM était nécessaire pour éviter le dépôt de bilan. Chaque partie a bien voulu l'admettre, après des négociations difficiles. Aujourd'hui, la SNCM fonctionne. Les nouveaux partenaires et l'encadrement de cette société ont un dialogue approfondi avec les personnels. Cela devrait permettre aux instances paritaires de statuer le plus rapidement possible – j'espère dans de bonnes conditions de dialogue – sur le projet qui permettra de sauver cette entreprise. Les discussions avec la Commission européenne pour lui présenter en toute transparence l'état du dossier au fur et à mesure de son déroulement sont également en cours. Il s'agissait d'un point important des négociations.

S'agissant de la délégation de service public pour la continuité territoriale de la Corse, élément non négligeable pour ce qui concerne le chiffre d'affaires de la SNCM, je souhaite, comme vous, et dans le respect des compétences de chacun et des règles juridiques, qu'elle puisse être attribuée dans de bonnes conditions. Quant au registre international français, je vous confirme que l'État tiendra les engagements pris devant la Haute Assemblée par M. Goulard pour qu'il n'y soit pas fait recours sur les lignes transportant des passagers vers le Maghreb.

Monsieur Krattinger, le débat sur la TVA des transporteurs routiers est tout à fait d'actualité. Il est un peu complexe sur le plan juridique et vise la période allant de 1996 à 2000. En effet, depuis 2000, le problème ne se pose plus, les péages autoroutiers étant soumis à la TVA.

En raison d'une décision de la Cour européenne, puis du Conseil d'État, nous nous trouvons devant une situation difficile. Certaines organisations de transporteurs routiers ont demandé le remboursement de la TVA sur la période précitée. Or cette TVA n'a pas été payée.

En tout cas, elle n'a pas été perçue par l'État. Il y a dans cette affaire quelque chose d'un peu complexe, je l'avoue.

En fait, le vrai sujet est celui de l'aide que nous devons apporter aux transporteurs routiers pour leur permettre, d'une part, de traverser sans trop de difficultés une période conjoncturellement difficile en raison du prix élevé du gazole, d'autre part, d'améliorer leur compétitivité par rapport aux autres entreprises de transport routier européennes.

Depuis le mois de juin, nous travaillons sur le sujet avec les transporteurs routiers ; hier encore, en début d'après-midi, j'ai rencontré leurs délégués chez M. Thierry Breton, et des réunions de travail se sont tenues ce matin même dans mon ministère. Nous devrions parvenir à trouver une solution.

Pour conclure, mesdames, mesdames les sénateurs, je voudrais vous redire la volonté du Gouvernement de faire en sorte que nos infrastructures de transports soient en mesure, le plus rapidement possible, de rendre les services que l'on attend d'elles, mais aussi de favoriser notre croissance économique. J'ai, en effet, la conviction que le développement des infrastructures de transports sera source de création d'emplois et facteur de développement de notre capacité de croissance. C'est dire l'enjeu de ce budget ! *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

## Transports

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits de la mission « Transports », figurant à l'état B.

ÉTAT B

Autorisations d'engagement : 9 285 872 699 euros ;

Crédits de paiement : 9 384 867 699 euros.

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

Je mets aux voix les crédits de la mission « Transports ».

*(Ces crédits sont adoptés.)*

### Budget annexe : « Contrôle et exploitation aériens »

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », figurant à l'état B.

ÉTAT B

Autorisations d'engagement : 1 773 931 127 euros ;

Crédits de paiement : 1 727 871 127 euros.

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

Je mets aux voix les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

*(Ces crédits sont adoptés.)*

### Compte d'affectation spéciale : « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions du code de la route », figurant à l'état B.

ÉTAT B

Autorisations d'engagement : 140 000 000 euros ;

Crédits de paiement : 140 000 000 euros.

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

Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** J'appelle en discussion les articles 90, 90 *bis* et 90 *ter* ainsi que l'amendement n° II-186 tendant à insérer un article additionnel après l'article 90 *ter*, qui sont rattachés pour leur examen aux crédits de la mission « Transports ».

## Article 90

I. – Dans le second tableau du IV de l'article 1609 *quater* du code général des impôts, les tarifs : « de 2,6 à 9,5 € » sont remplacés par les tarifs : « de 2,6 à 10 € ».

II. – Le VI du même article 1609 *quater* est abrogé.

III. – Dans le dernier alinéa du IV du même article, les mots : « , sous réserve des dispositions du VI, » sont supprimés.

IV. – Au début du dernier alinéa du V du même article, les mots : « Sous réserve des dispositions du VI, » sont supprimés.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° II-283, présenté par M. Grignon, Mme Keller, M. Richert et Mme Sittler, est ainsi libellé :

Après le I de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le premier alinéa suivant le second tableau du IV du même article 1609 *quater* est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« Il fixe au montant minimum, au sein de chaque classe, le tarif par passager des aérodromes exposés à la concurrence d'un aérodrome étranger distant de moins de cinquante kilomètres. Un décret en Conseil d'État fixe la liste de ces aérodromes. »

La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Cet amendement porte sur les taxes d'aéroport.

J'ai longuement développé, lors de mon intervention, tout à l'heure, le problème qui se pose à certains aéroports, celui de Strasbourg en particulier. Vous avez compris notre préoccupation, monsieur le ministre, et vous avez répondu très en détail à mes questions ; je vous en remercie très sincèrement.

Par cet amendement, nous proposons de fixer dans la loi des tarifs minimum pour les aéroports qui ont des problèmes de concurrence. Tout en étant convaincu de la distorsion de concurrence qui existe, vous avez considéré, monsieur le ministre, que cette mesure engendrerait des difficultés d'application.

Pour gagner du temps, je retire donc dès maintenant cet amendement, gardant l'opportunité d'intervenir sur le suivant.

**M. le président.** L'amendement n° II-283 est retiré.

L'amendement n° II-284, également présenté par M. Grignon, Mme Keller, M. Richert et Mme Sittler, est ainsi libellé :

Après le I de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le premier alinéa suivant le second tableau du IV du même article 1609 *quater* est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il prend en compte, pour fixer ce tarif, l'exposition des aérodromes à la concurrence d'aérodromes étrangers distants de moins de cinquante kilomètres. »

La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Cet amendement mérite plus d'attention que le précédent.

Cette fois-ci, nous ne proposons pas que soit inscrite dans la loi une baisse automatique, nous souhaitons préciser que le ministre, lorsqu'il fixe les taxes d'aéroport, « peut prendre en compte » les conditions particulières liées à la distorsion de concurrence.

Je souhaite d'ailleurs modifier cet amendement, monsieur le président, pour permettre une réflexion supplémentaire. Je souhaiterais qu'il soit mentionné que le ministre « peut prendre en compte ». Cette disposition n'aurait ainsi aucune implication budgétaire pour le moment, mais elle permettrait de pouvoir agir par la suite si des cas particuliers se présentent et si des problèmes aigus demandent à être réglés.

Je prendrai deux exemples pour illustrer mon propos.

À Strasbourg, l'arrivée du TGV – à laquelle nous ne sommes bien sûr pas opposés – se soldera par une baisse de fréquentation de l'aéroport de l'ordre de 500 000 passagers sur les 2 millions qui le fréquentent actuellement. Or, sur une plateforme aéroportuaire, 500 000 passagers correspondent à cinq cents emplois. Dans un cas de ce genre, le ministre pourra, grâce à cet amendement, alléger les contraintes qui pèseront sur un aéroport concerné.

Par ailleurs, nous avons l'avantage, dans le cadre du contrat triennal, de recevoir des subventions de l'État pour des lignes répondant à une obligation de service public. Des balances pourraient être faites, ce qui donnerait de la souplesse au système.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° II-284 rectifié, présenté par M. Grignon, Mme Keller, M. Richert et Mme Sittler, et qui est ainsi libellé :

Après le I de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le premier alinéa suivant le second tableau du IV du même article 1609 *quater* est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il peut prendre en compte, pour fixer ce tarif, l'exposition des aérodromes à la concurrence d'aérodromes étrangers distants de moins de cinquante kilomètres. »

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission n'a bien entendu pas eu connaissance de la rectification de l'amendement ; elle souhaite donc entendre l'avis du Gouvernement, bien que M. le ministre se soit déjà clairement exprimé sur ce sujet dans sa réponse aux orateurs.

Nous avons longuement discuté de ce sujet lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, puisque cet amendement, non rectifié à l'époque, avait alors été déposé.

Je comprends parfaitement la problématique à laquelle vous vous trouvez confronté, mon cher collègue : une plateforme aéroportuaire directement soumise à la concurrence d'une autre plateforme aéroportuaire située à proximité immédiate.

Quelle que soit la forme que vous choisirez pour rédiger le dispositif auquel vous songez, il demeure que des éléments de fond posent problème sur le plan juridique. M. le ministre a, tout à l'heure, évoqué un certain nombre d'entre eux.

L'un d'eux n'a pas encore été cité mais il a néanmoins son importance, je veux parler de l'incompatibilité du dispositif avec le droit communautaire. Peut-on, sans risque d'être soupçonné d'aide indirecte, prévoir des dispositions dérogatoires ?

Au reste, monsieur Grignon, votre texte semble s'être dégradé du point de vue de sa qualité normative dans la version rectifiée : sa rédaction est désormais plus incantatoire que normative.

Ne prenez pas cette remarque en mauvaise part, mais il me reste un vieil attachement à Portalis et au rôle de la loi dans l'ordre juridique. Aussi, je pense préférable que vous continuiez à travailler avec le Gouvernement afin de dégager des solutions pratiques plutôt que d'introduire dans la loi un dispositif qui traduit plus une intention qu'une norme.

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

**M. Dominique Perben, ministre.** Je partage l'analyse de M. le rapporteur spécial quant au caractère peu normatif de cet amendement rectifié.

Je vais, monsieur le sénateur, vous faire une proposition que je crois honnête : nous pourrions étudier la situation de concert avec les gestionnaires de l'aéroport et les responsables de la direction générale de l'aviation civile. Je suis convaincu que nous parviendrons à trouver des formules qui, de manière pragmatique, permettront – peut-être pas dès 2006 mais, en tout cas, sûrement en 2007 – de faire évoluer les choses.

Je me méfie toujours de la rédaction des amendements ! Le cas d'un amendement qui s'est révélé finalement périlleux dans le domaine aéronautique a été évoqué tout à l'heure, la juste mesure des conséquences éventuelles qu'il pouvait avoir n'ayant peut-être pas été suffisamment prise.

Je vous demande donc de retirer votre amendement, monsieur Grignon. Je vous assure que, dès que possible, sera organisée, avec les gestionnaires de l'aéroport, une réunion de travail à laquelle vous serez convié. Nous pourrions alors analyser la situation, examiner les chiffres, les différences de tarifs avec les aéroports voisins, et essayer de trouver des solutions.

**M. le président.** Monsieur Grignon, l'amendement n° II-284 rectifié est-il maintenu ?

**M. Francis Grignon.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de prendre en compte notre problème. Fort de vos propositions, je retire bien évidemment l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° II-284 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 90.

*(L'article 90 est adopté.)*

#### **Article 90 bis**

Le Gouvernement remettra aux commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des finances, avant le 30 juin 2006, un rapport étudiant la possibilité de créer un programme qui regroupe les crédits de la gendarmerie du transport aérien au sein de la mission « Transports ». – *(Adopté.)*

#### **Article 90 ter**

Le Gouvernement remettra, avant le 30 juin 2006, aux commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des finances, un rapport sur les conditions de gestion et les perspectives d'évolution du service annexe d'amortissement de la dette, en particulier dans la perspective de la mise en œuvre des normes comptables IFRS à la SNCF. – *(Adopté.)*

#### **Article additionnel après l'article 90 ter**

**M. le président.** L'amendement n° II-186, présenté par M. Foucaud, Mme Beauvils, M. Vera et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 90 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« *Art L. 2531-4.* – Le taux de versement exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2531-3 est fixé par le syndicat des transports d'Île-de-France dans les limites de 3,5 % dans les départements d'Île-de-France. »

La parole est à M. Michel Billout.

**M. Michel Billout.** Alors que chacun connaît les enjeux énormes du secteur des transports du point de vue tant environnemental que social, l'automobile continue à gagner du terrain en Île-de-France.

Chaque année, sur sept milliards de déplacements mécanisés, cinq milliards sont effectués en automobile pour seulement deux milliards en transport en commun, et les choses sont loin d'évoluer dans le bon sens.

Les causes de ce non-sens économique et écologique tiennent, d'une part, au sous-investissement chronique dans les transports publics en Île-de-France depuis plus de vingt ans – l'Île-de-France investit seulement 0,4 % de son PIB annuel dans les transports en commun au lieu de plus de 1 % pour des métropoles comme Madrid ou Rome – et, d'autre part, aux tarifs trop élevés, qui visent à exclure les plus démunis et à faire payer toujours plus cher ceux qui habitent ou travaillent loin du centre de l'agglomération parisienne.

Il faut donc effectuer de profonds changements et mettre en œuvre une troisième grande phase historique d'investissements, après celle du métro au début du xx<sup>e</sup> siècle et celle du RER dans les années soixante et soixante-dix, la priorité étant donnée à de nouvelles grandes rocade, comme une rocade de métro rapide en proche couronne et des tangentielles en grande couronne, des prolongements nombreux des lignes de métro et la remise à niveau de toutes les lignes de RER et de transilien. Il faut aussi engager une politique de rééquipement en matériel roulant moderne, car la SNCF, en particulier, a sous-investi de façon dramatique depuis des années.

Une politique tarifaire d'égalité sociale et géographique doit être lancée, avec la gratuité des transports publics pour toutes les personnes aux revenus inférieurs au SMIC et une carte orange à zone unique.

Il faut, bien sûr, les moyens de faire fonctionner une offre de transport en commun beaucoup plus importante qu'aujourd'hui. Cela nécessitera, à court terme, des milliards d'euros de financements annuels supplémentaires pour les transports en Île-de-France.

Nous regrettons que le nouveau syndicat des transports d'Île-de-France, enfin décentralisé, ne se soit pas vu accorder des financements correspondant à ces enjeux. Ceux-ci nécessitent un juste réengagement de l'État, une taxation des plus-values immobilières générées par les infrastructures de transport, la contribution des secteurs des transports aériens et du transport routier de marchandises et la réévaluation du niveau du fonds d'aménagement de la région d'Île-de-France.

Bien entendu, il serait également juste de faire appel à ceux qui souhaitent bénéficier au premier chef d'un bon réseau de transport de commun, c'est-à-dire les acteurs économiques, ceux-là mêmes qui souffrent et vont souffrir toujours plus de la congestion automobile qui progresse continuellement dans cette région.

Il est donc nécessaire de réévaluer le taux plafond du versement transport au niveau de 3,5 % de façon à permettre au syndicat des transports d'Île-de-France de fixer des taux par zone afin de dégager de nouveaux financements.

Cette disposition permettrait également des contributions plus adaptées aux objectifs d'aménagement qu'il convient de mettre en œuvre en Île-de-France.

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

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission des finances a considéré que cette augmentation constituerait une charge trop importante pour les entreprises, pèserait sur le coût du travail et risquerait d'accroître le chômage.

Je demande donc à M. Billout de bien vouloir retirer cet amendement. A défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

**M. Dominique Perben, ministre.** Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement. En effet, la variation de taux suggérée, trop brutale, ne me paraît pas acceptable.

**M. le président.** La parole est à M. Jack Ralite, pour explication de vote.

**M. Jack Ralite.** Je souhaite soutenir cet amendement en prenant l'exemple de ma commune, Aubervilliers.

Les crédits nécessaires au financement d'importants travaux, qui avaient été dégagés, ont finalement été bloqués, ce qui a empêché les travaux de commencer.

Pourtant, le contrat de plan État-région avait été signé le 18 mai 2000. À la suite d'intenses concertations et réunions publiques menées avec la RATP, la région, le ministère, tout avait enfin été réglé : c'était la fête ! Il faut savoir qu'Aubervilliers est la seule ville limitrophe de Paris dont le centre-ville n'est pas desservi par le métro.

Depuis, l'État n'a pas honoré ses engagements !

De très nombreux projets ont ainsi été abandonnés. Mais ce prolongement de la ligne 12, de la porte de la Chapelle à la mairie d'Aubervilliers, qui devait desservir la Plaine Saint-Denis, c'est-à-dire une des zones industrielles les plus importantes de France et d'Europe, est capital ! Il concerne non seulement les 43 000 salariés qui travaillent dans cette zone de la Plaine Saint-Denis, mais aussi les 30 000 salariés qui travaillent dans la capitale et habitent en Seine-Saint-Denis. Cette ligne faisait d'ailleurs partie du projet olympique, mais comme celui-ci n'a pas abouti, elle a été mise de côté.

L'ensemble des industriels de cette zone manifestent leur colère. Depuis trois ans, ils font fonctionner à leurs frais une ligne d'autobus provisoire. Cela ne peut plus durer !

Tout était prévu ; cette ligne devait être construite en deux parties : la première station devait être terminée en 2010, et les deux dernières en 2014.

Nous avons donc exprimé notre colère, notamment auprès du syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, et nous avons obtenu un petit engagement de la part de l'État.

Je fais partie de ces gens qui pensent que même un petit engagement est bon à prendre. Mais il ne s'élève qu'à 17 millions d'euros, la région en prenant d'ailleurs à sa charge la part essentielle. Cette somme permettra seulement de déplacer les canalisations de fluides qui passent sous le boulevard extérieur et le boulevard périphérique.

Pour le reste, aucun engagement n'est pris, aucun calendrier n'est fixé. Lorsque nous discutons avec les techniciens, nous nous rendons compte que les échéances ne sont plus les mêmes qu'au départ : 2008 devient 2010, et 2010 sera plutôt 2014 !

Au moment du débat sur l'état d'urgence – peut-être vous en souvenez-vous –, j'avais dit que l'une des premières urgences, c'était que l'État respecte les engagements pris dans le cadre du contrat de plan État-région, qui concerne tant de villes de banlieue de la région parisienne. Or nous ne voyons rien venir !

Cet amendement est donc extrêmement important, et je vous demande, mes chers collègues, de le voter !

**M. le président.** Monsieur Billout, l'amendement n° II-186 est-il maintenu ?

**M. Michel Billout.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-186.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des crédits de la mission « Transports », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

La suite de la discussion du projet de loi de finances est renvoyée à la prochaine séance.

7

## TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi de finances rectificative pour 2005, adopté par l'Assemblée nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 173, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

8

## TEXTE SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur les conséquences de l'arrêt de la Cour du 13 décembre 2005 (C-176/03 Commission contre Conseil).

Ce texte sera imprimé sous le n° E 3022 et distribué.

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au samedi 10 décembre 2005, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 2006, adopté par l'Assemblée nationale (n<sup>os</sup> 98 et 99, 2005-2006). – M. Philippe Marini, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. – Moyens des politiques publiques et dispositions spéciales :

Examen de l'article 67 (réforme de la taxe professionnelle).

Examen des articles de la deuxième partie non rattachés à l'examen des crédits.

Aucun amendement aux articles de la deuxième partie n'est plus recevable.

### Délai limite pour les inscriptions de parole et pour le dépôt des amendements

Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, préalable au Conseil européen des 15 et 16 décembre 2005.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mardi 13 décembre 2005, à dix-sept heures.

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à la lutte contre le terrorisme et portant dispositions diverses relatives à la sécurité et aux contrôles frontaliers (n<sup>o</sup> 109, 2005-2006).

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 14 décembre 2005, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 13 décembre 2005, à dix-huit heures.

Projet de loi de programme pour la recherche (n<sup>o</sup> 91, 2005-2006).

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : jeudi 15 décembre 2005, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements : jeudi 15 décembre 2005, à seize heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-neuf heures vingt.)*

*La Directrice  
du service du compte rendu intégral,  
MONIQUE MUYARD*

## QUESTION ORALE

REMISE À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Conséquences de la maladie de la sharka sur le secteur arboricole*

884. – 15 décembre 2005. – **M. Bernard Piras** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la pêche** sur les conséquences de la maladie de la sharka sur les plantations d'arbres fruitiers à noyaux tels que les pêcheurs, abricotiers ou pruniers. Faute de traitement, cette maladie virale induit des épidémies rapides au sein des vergers, la seule solution étant l'arrachage et la destruction par le feu des arbres contaminés. Parmi les différentes régions touchées en France, Rhône-Alpes l'est particulièrement, et notamment au sein de celle-ci, la région valentinoise. Les effets de cette maladie sont dramatiques et ont conduit de très nombreuses exploitations arboricoles soit à disparaître rapidement soit à une lente agonie, les solutions proposées par l'État s'avérant totalement inadaptées à la gravité de la situation. Il ressort qu'à l'absence de moyens dégagés, s'ajoute désormais une volonté de l'État de transférer la charge aux collectivités territoriales, alors que ces dernières sont déjà des victimes de cette épidémie, leur économie locale ayant été fortement affaiblie. C'est la solidarité nationale qui doit jouer notamment au regard des incertitudes planant quant à l'origine de cette épidémie. Le sentiment d'abandon des arboriculteurs est très ancré, conforté par l'idée que l'État joue sur le temps, la disparition progressive et inexorable des exploitations arboricoles conduisant *de facto* à faire baisser la pression et, ainsi, à régler définitivement le problème. La dernière mission d'évaluation ministérielle n'a rien apporté de nouveau, si ce n'est reprendre des choses connues depuis longtemps. Le nouveau plan d'actions proposé, et qui en découle, est rejeté massivement par la base, laquelle est exaspérée. Dans le cœur du foyer de l'épidémie, le vide sanitaire s'impose : mais quels moyens financiers est-il prêt à engager pour la reconversion de ces zones qui vivent de l'arboriculture ? Tant d'autres questions n'ont à ce jour pas débouché sur des réponses claires : que peut-on espérer de la recherche ? À quelle échéance ? Quelles solutions ont été trouvées dans les pays confrontés également à ce virus, tels que l'Italie ? Il lui indique que la profession l'écoute très attentivement et que chaque mot employé sera traduit comme un signal d'espoir ou, à l'inverse, comme un signe d'abandon mais, dans cette dernière hypothèse, désormais officiellement déclaré.



## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>03</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>114,90</b>
<b>33</b>	Questions..... 1 an	<b>80,60</b>
<b>83</b>	Table compte rendu.....	<b>21,90</b>
<b>93</b>	Table questions.....	<b>17,40</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>	
<b>05</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>97,30</b>
<b>35</b>	Questions..... 1 an	<b>62,00</b>
<b>85</b>	Table compte rendu.....	<b>18,60</b>
<b>95</b>	Table questions.....	<b>12,30</b>
	<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>07</b>	Série ordinaire ..... 1 an	<b>576,80</b>
<b>27</b>	Série budgétaire..... 1 an	<b>69,30</b>
	<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>	
<b>09</b>	Un an.....	<b>527,10</b>

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande**

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

---

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15  
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

---

**Prix du numéro : 0,90 €**