

N° 78

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 2006

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 2007, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Philippe MARINI,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 32

TRANSPORTS

(Budget annexe : contrôle et exploitation aériens)

Compte spécial : contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route)

*Rapporteurs spéciaux : MM. Alain LAMBERT, Jean-Pierre MASSERET,
Gérard MIQUEL et Yvon COLLIN*

(1) Cette commission est composée de : M. Jean Arthuis, président ; MM. Claude Belot, Marc Massion, Denis Badré, Thierry Foucaud, Aymeri de Montesquiou, Yann Gaillard, Jean-Pierre Masseret, Joël Bourdin, vice-présidents ; M. Philippe Adnot, Mme Fabienne Keller, MM. Michel Moreigne, François Trucy, secrétaires ; M. Philippe Marini, rapporteur général ; MM. Bernard Angels, Bertrand Auban, Jacques Baudot, Mme Marie-France Beaufils, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Mme Nicole Bricq, MM. Auguste Cazalet, Michel Charasse, Yvon Collin, Philippe Dallier, Serge Dassault, Jean-Pierre Demerliat, Eric Doligé, Jean-Claude Frécon, Yves Fréville, Paul Girod, Adrien Gouteyron, Claude Haut, Jean-Jacques Jégou, Roger Karoutchi, Alain Lambert, Gérard Longuet, Roland du Luart, François Marc, Michel Mercier, Gérard Miquel, Henri de Raincourt, Michel Sergent, Henri Torre, Bernard Vera.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 3341, 3363 à 3368 et T.A. 619

Sénat : 77 (2006-2007)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT PROPOS	7
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOS RAPPORTEURS SPÉCIAUX	9
CHAPITRE PREMIER - MISSION « TRANSPORTS »	11
I. PROGRAMME 203 « RÉSEAU ROUTIER NATIONAL »	13
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 499 MILLIONS D’EUROS DE CP ET 2,2 MILLIARDS D’EUROS DE FONDS DE CONCOURS	13
B. L’AFITF, OPÉRATEUR CENTRAL DU PROGRAMME, HORS CRÉDITS BUDGÉTAIRES	15
C. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : LES REMARQUES DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES PRISES EN COMPTE.....	17
II. PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ROUTIÈRE »	19
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION.....	19
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME	21
III. PROGRAMME 226 « TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES »	23
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : LE POIDS DES SUBVENTIONS VERSÉES À RFF.....	23
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UNE VRAIE CLARIFICATION	25
IV. PROGRAMME 173 « PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES »	28
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : LE DÉSENDETTEMENT DE RFF ET DE LA SNCF	28
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UN EFFORT TIMIDE.....	28
V. PROGRAMME 205 « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES »	30
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION.....	30
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UNE RÉELLE CLARIFICATION.....	31
VI. PROGRAMME 225 « TRANSPORTS AÉRIENS »	33
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION.....	33
B. UNE MESURE DE LA PERFORMANCE GLOBALEMENT SATISFAISANTE	36

VII. PROGRAMME 170 « MÉTÉOROLOGIE »	38
A. LES CRÉDITS DESTINÉS À MÉTÉO FRANCE ET LEUR JUSTIFICATION PAR ACTION	38
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME	38
VIII. PROGRAMME 217 « CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES D'ÉQUIPEMENT »	40
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 3,9 MILLIARDS D'EUROS DE CRÉDITS POUR LA FONCTION SOUTIEN	40
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME	40
AMENDEMENT ADOPTÉ PAR VOTRE COMMISSION	43
CHAPITRE 2 - MISSION CONSTITUÉE DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE »	45
I. PROGRAMME 751 « RADARS »	47
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 116 MILLIONS D'EUROS POUR LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ	47
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME	48
II. PROGRAMME 752 « FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE »	50
A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION	50
B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME	50
CHAPITRE 3 - MISSION CONSTITUÉE DU BUDGET ANNEXE « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »	51
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS SUR LA MISSION	51
I. UNE MISSION EN PHASE AVEC LA LOLF	52
II. LES RECETTES DE LA MISSION « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »	54
A. LES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE	54
B. LES REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION	55
C. LA TAXE DE L'AVIATION CIVILE	55
D. LES EMPRUNTS ET L'ENDETTEMENT DU BUDGET ANNEXE	55

III. STRUCTURE DE LA MISSION « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AERIENS »	57
A. PROGRAMME 613 « SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L’AVIATION CIVILE »	57
B. PROGRAMME 612 « NAVIGATION AÉRIENNE »	59
C. PROGRAMME 614 « SURVEILLANCE ET CERTIFICATION »	62
D. PROGRAMME 611 « FORMATION AÉRONAUTIQUE »	63
LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L’ASSEMBLÉE NATIONALE SUR LA MISSION « TRANSPORTS »	65
EXAMEN EN COMMISSION	67

AVANT PROPOS

Le présent rapport expose les observations de votre commission sur trois des missions qui relèvent de la responsabilité du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer :

- la mission « **Transports** » ;
- la mission constituée du compte d'affectation spéciale « **Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route** » ;
- la mission constituée du budget annexe « **Contrôle et exploitation aériens** ».

Pour autant, le périmètre de gestion du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est plus large et inclut également la responsabilité de plusieurs programmes dans des missions interministérielles :

- dans la mission « Politique des territoires », les programmes « aménagement, urbanisme et ingénierie publique », « informations géographique et cartographique » et « tourisme » ;
- au sein de la mission « Recherche et enseignement supérieur », le programme « recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat » ;
- enfin, dans le cadre de la mission « Régimes sociaux et de retraite », les programmes « régimes sociaux et de retraite des transports terrestres » et « régimes de retraite et de sécurité sociale des marins ».

Au total, ces programmes complémentaires de l'action du ministère représentent 3.919 millions d'euros en autorisations d'engagement et 3.914 millions d'euros en crédits de paiement.

Dans la présentation de ses moyens pour l'exercice 2007, le ministère de l'équipement continue à raisonner selon une logique de département ministériel et non par mission et programme, ce qui serait pourtant conforme à la lettre et à l'esprit de la LOLF. Il procède également à des globalisations de crédits provenant de missions différentes¹ et assimile à des crédits de nature budgétaire, les ressources des opérateurs, en particulier de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France, même lorsque ces ressources proviennent de taxes affectées ou d'une partie des produits des cessions d'autoroutes.

Vos rapporteurs spéciaux observent que cette méthode de présentation des crédits ne facilite pas la lecture des documents d'accompagnement du projet annuel de performances.

¹ On notera, en particulier, un « domaine » de regroupement fusionnant les crédits de « Recherche (y compris de l'aviation civile), météorologie et IGN ».

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOS RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Observations se rapportant à la mission « Transports »

1. Les programmes de la mission sont particulièrement affectés par le transfert de la gestion des routes nationales aux départements et la place désormais accordée à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) ;

2. la présentation de la performance des programmes, les objectifs et les indicateurs ont été sensiblement améliorés.

Observations se rapportant à la mission constituée du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »

1. L'évaluation de la performance des programmes de la mission est soit inexistante, soit très insuffisante ;

2. les crédits inscrits pour 2007 au programme « radars » semblent sous-estimés alors que le programme d'installation pour 2007 doit augmenter leur nombre de 25 % par rapport à 2006.

Observations se rapportant à la mission constituée du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens »

1. La dette du budget annexe est désormais gérée de manière centralisée, comme le préconisait notre collègue Paul Girod dans son rapport d'information ;

2. la forte baisse des crédits du programme « navigation aérienne », qui se répercute sur l'ensemble du budget annexe, s'explique par l'emprunt très important contracté en 2006 par le budget annexe pour rembourser à ADP ses investissements en matière de navigation. Cet emprunt, dont le remboursement est étalé sur 10 ans, a donc « gonflé » les crédits de l'année 2006.

A la date du 10 octobre 2006, date limite fixée par la LOLF, **vos rapporteurs spéciaux n'avaient reçu que 50 % des réponses** au questionnaire qu'ils avaient adressé au ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ce taux est très inférieur à celui qui était observable les années précédentes, notamment pour l'aviation civile.

CHAPITRE PREMIER

MISSION « TRANSPORTS »

La mission « Transports » est la plus importante, en termes budgétaires, des trois missions ministérielles relevant de la compétence du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Elle représente :

1. En termes de crédits budgétaires : 8,883 milliards d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 8,809 milliards d'euros de crédits de paiement (CP).

Ces crédits seront complétés à hauteur de 2,883 milliards d'euros en AE et 2,907 milliards d'euros en CP, par des **fonds de concours** ;

2. En termes d'emplois : 90.717 emplois autorisés. Cet effectif est en diminution de 1.066 par rapport à 2006 ;

3. En termes de dépenses fiscales : 1,8 milliard d'euros ; les dépenses fiscales liées à cette mission sont peu nombreuses et leur volume estimé est concentré essentiellement sur le programme 225 « Transports aériens » (1,3 milliard d'euros sur un total de 1,8 milliard d'euros).

La mission « Transports » est composée de 8 programmes, dont les moyens sont récapitulés par le tableau ci-dessous :

Décomposition des moyens de la mission « Transports »

(en euros)

Programme	Crédits de paiement pour 2006	Crédits de paiement pour 2007	Evolution des crédits 2007/2006
Réseau routier national (203)	910.809.354	499.640 011	- 45,1 %
Sécurité routière (207)	121.474 377	111.861 159	- 7,9 %
Transports terrestres et maritimes (226)	2.697.450 707	2.392.721 423	- 11,3 %
Passifs financiers ferroviaires (173)	1.357.200 000	1.357.200 000	0,0 %
Sécurité et affaires maritimes (205)	142.171 803	147.740 964	3,9 %
Transports aériens (225)	164.757 063	170.746 492	3,6 %
Météorologie (170)	155.383 527	166.283 893	7,0 %
Soutien et pilotage des politiques d'équipement (217)	3.835.638 868	3.962.815 999	3,3 %
Total Mission « Transports »	9 384 885 699	8 809 009 941	- 6,1 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Les évolutions de crédits très contrastées sont principalement liées :

- aux compétences et crédits transférés à l'AFITF ;
- au transfert de la gestion de certaines routes nationales aux départements ;
- à la réintégration prévue des crédits d'un programme de soutien inclus précédemment dans la mission « politique des territoires ».

I. PROGRAMME 203 « RÉSEAU ROUTIER NATIONAL »

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

Les trois orientations majeures de la politique retenues par le ministre pour 2007 sont les suivantes :

- agir en faveur des **investissements** dans les infrastructures de transports, pour développer la croissance et l'emploi ;
- promouvoir la **sécurité** dans tous les modes de transports ;
- réussir la **décentralisation** et les changements sans précédent qu'elle induit sur la structure du ministère.

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 499 MILLIONS D'EUROS DE CP ET 2,2 MILLIARDS D'EUROS DE FONDS DE CONCOURS

Le programme représente 545 millions d'euros en autorisations d'engagement et 499 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits sont respectivement en diminution de 38,7 % et 45,1 % par rapport à la loi de finances de 2006.

Ces évolutions sont la conséquence du changement de périmètre du réseau routier dans le courant de l'année 2006 lié au transfert de 16.820 km de routes nationales d'intérêt local aux départements.

Les crédits consacrés au développement des infrastructures sont essentiellement constitués par le rattachement de **fonds de concours** correspondant pour une part aux participations des collectivités locales dans les contrats Etat-région (CPER) et pour une part à un abondement en provenance de l'AFITF. Les fonds de concours atteignent 2,22 milliards d'euros en AE et en CP, en progression de 275 millions d'euros soit une hausse de 14 % par rapport à 2006. **Ils sont donc quatre fois et demie plus élevés que les seuls crédits budgétaires.**

Fonds de concours rattachés au programme « Réseau routier national »

(en euros)

Développement des infrastructures routières	2.200.000.000
Entretien et exploitation	13.000.000
Politique technique, action internationale et soutien au programme	9.000.000

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Le programme comprend **trois actions** :

	CP 2006 <i>(euros)</i>	CP 2007 <i>(euros)</i>	Evolution 2007/2006
Développement des infrastructures routières	290.365.354	0	- 100 %
Entretien et exploitation	591.728.000	471.181.000	- 20,4 %
Politique technique, action internationale et soutien au programme	28.716.000	28.459.011	- 0,9 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

La première action « Développement des infrastructures routières » ne comporte aucun crédit.

Comme le précise le projet annuel de performances, « *ses ressources sont constituées uniquement de fonds de concours en provenance des collectivités territoriales dans le cadre des investissements contractualisés et de l'Agence pour le financement des infrastructures de France. Les fonds de concours versés par les collectivités territoriales à l'Etat devraient représenter environ 1,2 milliard d'euros. L'AFITF contribuera à hauteur de 970 millions d'euros en AE et 967,1 millions d'euros en CP au développement du réseau routier non concédé* ».

A cet égard, vos rapporteurs spéciaux constatent que le phénomène d'agencisation de l'Etat¹ aboutit à priver les parlementaires de toute possibilité de porter une appréciation sur une politique importante de l'Etat.

Ils souhaiteraient que les pouvoirs de contrôle du Parlement, « sanctuarisés » s'agissant des rapporteurs spéciaux par l'article 57 de la LOLF, puissent s'exercer pleinement par la transmission systématique de toutes informations sur l'exécution des actions des opérateurs.

Ils réitèrent leur observation sur la non transmission au Parlement du rapport prévu par l'article 127 de la loi n° 2004-1484 du 30 décembre 2004 de finances pour 2005 qui dispose que « *le Gouvernement dépose, chaque année, sur le bureau de l'Assemblée nationale et sur celui du Sénat, un rapport sur le financement et le fonctionnement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Ce rapport précise notamment le montant des recettes, les conditions du recours à l'emprunt et la nature des dépenses engagées dans l'année* ».

La deuxième action, « Entretien et exploitation » représente 517,484 millions en autorisations d'engagement contre 620,2 millions en 2006. Les baisses de crédits sont liées à la décentralisation d'une partie du réseau routier national.

¹ Pour reprendre le néologisme utilisé par notre collègue Philippe Marini, rapporteur général de la commission.

Le montant de la compensation pour les collectivités a été fixé à 185 millions d'euros pour 27.000 kms de routes selon les modalités suivantes :

- 182,3 millions d'euros de compensation seront versés aux départements au titre du transfert des routes nationales d'intérêt local. Cette compensation est réalisée par affectation de recettes fiscales : le niveau actuel de la fraction de taux de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance attribuée aux départements et le tableau de la répartition par département sont ainsi modifiés en projet de loi de finances pour 2007 ;

- 2,7 millions d'euros de financement de la compétence transférée par le fonds de compensation de la TVA (FCTVA). En effet, conformément à l'article 119 de la loi du 13 août 2004, le montant de la compensation est calculé hors TVA pour les dépenses d'investissement puisque les départements sont désormais éligibles au FCTVA pour les investissements réalisés sur leurs réseaux routiers. Ce montant s'ajoute aux 15,2 millions d'euros déjà intégrés dans la loi de finances pour 2006.

La troisième action « politique technique, action internationale et soutien au programme » comprend les dépenses de personnel du programme et des dépenses de fonctionnement courant de la direction générale des routes ainsi que les crédits d'études et de fonctionnement du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), du centre d'études des tunnels (CETU) et du centre national des ponts de secours (CNPS). L'évolution des crédits de cette action est maîtrisée.

B. L'AFITF, OPÉRATEUR CENTRAL DU PROGRAMME, HORS CRÉDITS BUDGÉTAIRES

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif, créé par le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004, modifié par le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006.

En application des décisions prises lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, sa mission consiste à concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement de grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer.

En 2006, **le domaine d'intervention de l'AFITF a été étendu au financement des contrats de plan Etat-Région** et des procédures contractuelles assimilées, des liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes régulières de transport de fret ainsi qu'à celui des transports collectifs, y compris l'acquisition de matériels de transport.

Cet établissement, en particulier son conseil d'administration, a été mis en place au début de l'année 2005 ce qui lui a permis d'être pleinement opérationnel durant toute l'année 2005.

Les moyens de fonctionnement de l'AFITF n'appellent pas de commentaires particuliers.

Les moyens matériels dont dispose l'agence sont pour une large part mis à sa disposition par son autorité de tutelle : le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ils consistent dans la mise à disposition à titre onéreux de locaux et de personnels.

Au total, les **dépenses de fonctionnement** de l'Agence au titre de l'exercice 2005 ont atteint 320.000 euros. En 2006, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 732.000 euros dont 334.000 euros de charges de personnel. Les dépenses de fonctionnement en 2007 devraient être du même ordre de grandeur.

Les ressources de l'AFITF ont connu des évolutions très sensibles depuis sa création en 2004 et l'article 60 de la loi de finances initiale pour 2005 qui avait affecté à l'agence le produit de la redevance domaniale, due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application du code de la voirie routière, et le produit des participations directes et indirectes de l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ressources de l'AFITF

(en millions d'euros)

	Budget initial 2005	Budget révisé 2005	LFI 2006	PLF 2007
Dividendes des sociétés d'autoroutes ⁽¹⁾	280	332,379		
Redevance domaniale versée par les concessionnaires d'autoroutes ⁽¹⁾	155	155,696	160	165
Dotations budgétaires ⁽¹⁾			158	
Produit des emprunts ⁽¹⁾				
<i>Dotation en capital (produit des privatisations d'autoroutes)</i>	200	450	937	1.385
<i>Produits de placements</i>		0,328		
<i>Taxe d'aménagement du territoire</i>			510	520
<i>Produit des amendes automatisées</i>			100	100
<i>Report de crédits non consommés</i>			26	
Total	635	938,4	1.891	2.170

⁽¹⁾ Catégories de ressources initialement prévues à la création de l'AFITF.

Source : ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

Vos rapporteurs spéciaux regrettent les difficultés rencontrées du fait de l'insuffisance des informations transmises par l'agence et son autorité de tutelle.

Ils suggèrent que l'AFITF, qui joue désormais un rôle majeur, prenne l'initiative de présenter son activité à travers un site internet, comme le font la quasi totalité des grandes agences de l'Etat et les autres opérateurs de la mission « Transports » (VNF, RFF).

C. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : LES REMARQUES DE VOTRE COMMISSION DES FINANCES PRISES EN COMPTE

S'agissant des **objectifs et des indicateurs qui les illustrent**, vos rapporteurs spéciaux notent avec satisfaction que les **remarques émises par la commission des finances à l'occasion de l'examen du budget 2006 ont été largement prises en compte. Les objectifs ont été redéfinis et la quasi-totalité des indicateurs est renseignée et ciblée.**

Le premier objectif « Améliorer le niveau de sécurité et de qualité de service du réseau routier national » est mesuré par trois indicateurs relatifs :

- au nombre de tués à 30 jours et blessés hospitalisés de plus de 24 heures sur le réseau routier national et sur l'ensemble des réseaux ;
- au nombre de vies « épargnées » par les aménagements de sécurité, rapporté au million d'euros investi ;
- à la satisfaction des usagers par rapport aux services offerts.

Le deuxième objectif « Moderniser efficacement le réseau routier national en maîtrisant les dépenses » est illustré par l'évolution du coût kilométrique de construction, la variation des coûts de construction des opérations par rapport aux prévisions, la mesure de l'intérêt socio-économique des opérations routières et, enfin, la mesure de la congestion des axes principaux de circulation.

Vos rapporteurs spéciaux s'étonnent, s'agissant de ce dernier indicateur, de **prévisions et de ciblage qui leur semblent très pessimistes**. Ainsi, le pourcentage de temps gêné sur les corridors principaux de circulation passerait de 9,9 % en 2006 à 14,5 % en 2010.

Le dernier objectif « Entretenir et exploiter le réseau routier national au meilleur coût » est mesuré par deux indicateurs relatifs à l'état des structures de chaussées et à celui des ouvrages d'art qui, toutefois, ne sont encore calculés que sur le réseau non concédé.

Vos rapporteurs spéciaux, enfin, se félicitent de l'introduction annoncée d'un nouvel indicateur de performance qui portera sur le coût de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier national.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 203 « Réseau routier national »**

- Le programme tire les conséquences du transfert de 17.000 kilomètres de routes nationales aux départements ;
- l'AFITF, opérateur du programme, est désormais le seul contributeur de l'action « développement des infrastructures routières », par voie de fonds de concours, aux côtés des collectivités territoriales ;
- la présentation de la performance du programme, objectifs et indicateurs, a été sensiblement améliorée.

II. PROGRAMME 207 « SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

Le programme 207 « Sécurité routière » met en œuvre l'action préventive et répressive de l'Etat pour réduire le nombre d'accidents de la circulation.

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION

Le programme « Sécurité routière » représente 106 millions d'euros en autorisations d'engagement et 111,8 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits sont respectivement en diminution de 15 % et 7,9 % par rapport à la loi de finances de 2006.

Le programme bénéficie de **fonds de concours** à hauteur de 1,6 million d'euros en AE et 12,8 millions d'euros en CP.

Les **effectifs** inscrits au programme (ceux de la direction de la sécurité et de la circulation routière) sont fixés à 195 contre 196 pour 2006.

La politique de sécurité routière, compte tenu de son caractère interministériel, fait l'objet d'un « **document de politique transversale** » (DPT).

C'est effectivement au regard de l'ensemble de l'action des différents services de l'Etat que cette politique doit être appréciée, dans les moyens mis en œuvre comme dans les résultats obtenus.

Ainsi, l'effort financier global pour la sécurité routière est-il évalué à 2,295 milliards d'euros en crédits de paiement et 2,307 milliards d'euros en autorisations d'engagement.

Ces contributions sont réparties entre 15 programmes.

Liste des programmes concourant à la politique transversale « Sécurité routière »

207 Sécurité routière
176 Police nationale
152 Gendarmerie nationale
203 Réseau routier national
751 Radars
752 Fichier national du permis de conduire
166 Justice judiciaire
140 Enseignement scolaire public du premier degré
141 Enseignement scolaire public du second degré
214 Soutien de la politique de l'éducation nationale
127 Contrôle et prévention des risques technologiques et développement industriel
190 Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat
204 Santé publique et prévention
219 Sport
226 Transports terrestres et maritimes

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 : document de politique transversale « Sécurité routière »

Le programme « Sécurité routière » de la mission « Transports » comprend **quatre actions** :

	CP 2006 (en euros)	CP 2007 (en euros)	Evolution 2007/2006
Observation, prospective, réglementation et soutien au programme	23.545.377	20.178.330	- 14,3 %
Démarches interministérielles et communication	34.514.000	29.500.000	- 14,5 %
Education routière	16.210.000	25.950.000	60,1 %
Gestion du trafic et information des usagers	47.205.000	36.232.829	- 23,2 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

L'action « Observation, prospective, réglementation et soutien au programme » regroupe les dépenses de personnel et finance le fonctionnement de la direction de la sécurité et de la circulation routière et diverses études. Vos rapporteurs spéciaux constatent la nette diminution des crédits de fonctionnement courant.

L'action « Démarches interministérielles et communication » enregistre une diminution des demandes de crédits liée notamment à la réduction limitée du nombre des campagnes de communication grand public (5 en 2007 contre 6 en 2006).

L'action « Education routière » fait l'objet d'une forte priorité dont vos rapporteurs spéciaux se félicitent. Toutefois, pour une large part, l'augmentation des crédits est liée à la prise en charge du coût du dispositif du permis à 1 euro par jour. Ce dispositif devait initialement être financé par le produit des radars automatiques, dans le cadre du compte d'affectation spéciale « **Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route** ».

Le permis à un euro

Le « Permis à un euro par jour » permet aux jeunes de 16 à 25 ans d'étaler le coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sans condition de ressources, l'Etat prenant en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques. 4 niveaux de prêts sont proposés : 600, 800, 1.000, 1.200 euros.

La consolidation du dispositif auprès des établissements financiers ainsi que son ouverture aux candidats au permis A conduisent à prévoir environ 150 000 prêts à délivrer en 2007.

T1 (dernier 2006)	trimestre	T2 (1er trimestre 2007)	T3 (2ème trimestre 2007)	T4 (3ème 2007)	trimestre
30 000		35 000	40 000	45 000	

Cette projection tient compte des variations saisonnières du nombre d'inscriptions en école de conduite. Pour 2007, le coût moyen par dossier de prêt est estimé à 80 € sur la base d'un taux d'intérêt de bons du Trésor à 2 ans de 3,5 %. Le coût total de la mesure au titre du PLF 2007 s'élèverait à 12 M€ pour la délivrance de 150 000 prêts.

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Enfin, l'action « **Gestion du trafic et information des usagers** » finance le fonctionnement des Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routières (CRICR) et des Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT), ainsi que le fonctionnement et la maintenance préventive des équipements de la signalisation routière. La baisse des crédits résulte de la décentralisation d'une partie de la signalisation routière qui sera compensée de la manière suivante :

- 7,47 millions d'euros de compensation versée aux départements au titre du transfert des routes nationales d'intérêt local. Cette compensation est réalisée par affectation de recettes fiscales ;

- 0,72 million d'euros de financement de la compétence transférée par le fonds de compensation de la TVA (FCTVA).

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME

La performance du programme « Sécurité routière » est mesurée au regard de quatre objectifs.

L'objectif « Réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes » est illustré par deux indicateurs relatifs au nombre annuel de personnes tuées à un mois et au nombre annuel de personnes blessées hospitalisées à plus de 24 heures.

Ces indicateurs permettent de mesurer les progrès réalisés, le nombre de tués à un mois étant passé de 5.753 en 2004 à 5.543 en 2005.

L'objectif « Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière » donne lieu à deux indicateurs. Le premier retrace l'évolution de l'opinion et des comportements à travers la diffusion et la popularité de « bonnes pratiques » comme le respect des limitations de vitesse ou le port de la ceinture de sécurité. Le second, qui est en cours de construction, doit suivre l'évolution des accidents routiers mortels du travail dans les entreprises ayant signé une charte de prévention du risque routier.

L'objectif « Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie » comporte quatre indicateurs. Les trois premiers mesurent :

- le pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 % ;

- la dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère des transports ;

- le nombre de conducteurs ayant moins de deux ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel.

Le quatrième indicateur a été ajouté au programme dans la mesure où celui-ci finance désormais le permis à 1 euro par jour. Il mesure l'écart entre le taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite participant au dispositif du permis à 1 euro par jour (écoles conventionnées) et le

taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite.

L'objectif « Garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier » vise à assurer la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic notamment par la surveillance automatisée du réseau et l'information des usagers.

A cet égard, les deux indicateurs retenus qui sont le temps perdu dans les encombrements sur les réseaux de voies rapides urbaines des deux principales agglomérations françaises et le rapport des taux de satisfaction comparés des usagers sur les actions de gestion du trafic et d'information routière sur les autoroutes gratuites et à péage, ne semblent pas nécessairement très pertinents, au moins pour le premier, car ils échappent assez largement aux capacités d'action du responsable de programme.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 207 « Sécurité routière »**

- L'effort en faveur de la sécurité routière doit être apprécié globalement du fait de sa nature interministérielle. Il atteint, au total, 2,3 milliards d'euros ;

- le programme finance désormais le coût du permis à 1 euro par jour, estimé à 12 millions d'euros pour 2007.

III. PROGRAMME 226 « TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES »

Le programme 226 « Transports terrestres et maritimes » doit contribuer à l'amélioration de la desserte des territoires grâce à la qualité des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes de voyageurs et de marchandises, favoriser le rééquilibrage des modes de transport et contribuer à la prospérité économique du secteur français des transports.

Ce programme est pour une part importante mis en oeuvre par des **opérateurs** : AFITF, VNF, RFF...

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : LE POIDS DES SUBVENTIONS VERSÉES À RFF

Le programme représente 2.390 millions d'euros en autorisations d'engagement et 2.392 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits sont respectivement en diminution de 9,1 % et 11,3 % par rapport au budget de 2006.

Il bénéficie de **fonds de concours** à hauteur de 506 millions d'euros en AE et 518 millions d'euros en CP, pour l'essentiel sur l'action infrastructures de transports collectifs et ferroviaires correspondant à la participation des collectivités aux contrats Etat-région.

Au sein du programme est ainsi mentionnée une **dépense fiscale** évaluée à 610 millions d'euros résultant des mesures suivantes :

- exonération d'impôt sur les sociétés des chambres de commerce maritime ;
- exonération de TVA sur les produits pétroliers utilisés par certains bateaux ;
- exonération de TIPP pour les carburants utilisés par les chauffeurs de taxi ;
- remboursement d'une fraction de TIPP sur le gazole utilisé par certains véhicules routiers et les exploitants de transport public routier en commun de voyageurs ;
- exonération d'une partie des primes de transport versées par les employeurs à leurs salariés. **A cet égard, vos rapporteurs spéciaux notent que les exonérations liées au chèque-transport mises en place dans le cadre du projet de loi sur la participation en cours d'examen par le Parlement n'ont pas été estimées. Elles devraient entraîner une dépense fiscale supplémentaire de 60 millions d'euros ;**
- dégrèvement de taxe professionnelle, compensé par l'Etat, en faveur des entreprises disposant de véhicules routiers ou de bateaux.

Le programme comprend **six actions** :

	CP 2006 <i>(en euros)</i>	CP 2007 <i>(en euros)</i>	évolution 2007/2006
Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2.382.694.707	2.097.000.000	- 12,0 %
Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des services de transports terrestres	152.285.000	118.157.067	-22,4 %
Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral	128.500.000	132.024.662	2,7 %
Régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux et maritimes	9.362.000	9.775.000	4,4 %
Inspection du travail dans les transports	45.000		- 100,0 %
Soutien au programme	34.564.000	35.764.694	3,5 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

L'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » ne comprend plus, pour 2007, que des dépenses d'intervention au bénéfice quasi exclusif de RFF du fait de la suppression de la subvention pour charges de service public versée précédemment à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). Cette subvention s'élevait à 394,3 millions d'euros en 2006, inscrite pour moitié au titre du programme « Transports terrestres et maritimes ».

Les crédits d'intervention de l'action se répartissent comme suit :

(en euros)

	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Contribution aux charges d'infrastructures (versement à RFF)	1.098.000.000	1.098.000.000
Subvention de renouvellement et de mise aux normes du réseau ferroviaire (versement à RFF)	992.000.000	992.000.000
Programme Gares	5.300.000	4.000.000
Programme Bruit	1.200.000	1.000.000
Infrastructures de transport combiné		2.000.000
Total des transferts aux entreprises	2.096.500.000	2.097.000.000

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Vos rapporteurs spéciaux notent une diminution importante des crédits disponibles pour la modernisation des gares soit 47 % en autorisations d'engagement et 48,4 % en crédits de paiement. L'année 2007 étant celle du dernier exercice correspondant à l'obligation, instituée par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 « Solidarité et renouvellement urbains », d'une contribution de l'Etat à l'effort de modernisation des gares à vocation régionale, ils attendent que le gouvernement établisse le bilan des demandes en suspens des collectivités.

Ils s'inquiètent également de la **baisse des crédits consacrés à la résorption de « points noirs bruit »** à hauteur de 81,5 % en autorisations

d'engagement et 76,7 % en crédits de paiement qui ne pourrait se justifier que par une mauvaise consommation des crédits inscrits en 2006.

L'action « Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des services de transports terrestres » n'a pas de réelle cohérence. Elle regroupe les financements de mesures très diverses qui sont pour l'essentiel destinés :

- à des crédits d'études ;
- au contrôle routier poids lourds ;
- à l'amélioration de la sécurité des tunnels et des passages à niveau ;
- à compenser les tarifs sociaux SNCF ;
- et, enfin, à subventionner le transport combiné.

L'action « Infrastructures fluviales et portuaires et aménagement du littoral » comprend la subvention à Voies navigables de France (VNF) fixée à 50 millions d'euros conformément au contrat d'objectif 2005/2008 signé avec l'Etat. Les **dépenses d'investissement sont en diminution** du fait de la part désormais prise par l'AFITF. Enfin, s'agissant des dépenses d'intervention, vos rapporteurs spéciaux notent que les crédits destinés à l'entretien des ports autonomes, d'un montant constant de 55 millions d'euros, seront complétés par une dotation de 10,6 millions d'euros pour couvrir les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des **ports maritimes d'intérêt national transférés** au 1^{er} janvier 2007.

L'action « Régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux et maritimes » intègre les dispositifs d'aide au transport combiné maritime et fluvial ainsi qu'aux transporteurs fluviaux de marchandises.

Conformément au souhait exprimé par votre commission des finances en 2006, les crédits de l'action « Inspection du travail dans les transports » qui ne s'élevaient qu'à 45.000 euros ont été rattachés à **l'action « Soutien au programme »**.

Ce programme résiduel comprend la masse salariale des agents affectés en administration centrale et dans certains organismes et structures rattachés au programme ainsi que les crédits de fonctionnement courant.

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UNE VRAIE CLARIFICATION

Votre commission des finances avait souhaité en 2006 une amélioration des objectifs et indicateurs du programme dont beaucoup étaient, en outre, non valorisés.

Un réel effort de clarification et d'explication des évaluations de performance a été réalisé par le responsable du programme.

L'objectif « Réaliser les projets de desserte ferrée, fluviale, intermodale, portuaire et maritime planifiés par l'Etat en maîtrisant les dépenses » est illustré par deux indicateurs mesurant, d'une part, l'évolution des coûts de construction des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires

par rapport aux prévisions et, d'autre part, la somme des bénéfices actualisés des opérations ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires par euro public investi.

Vos rapporteurs spéciaux se félicitent que ces indicateurs soient désormais valorisés et que la méthodologie de leur construction soit très précisément explicitée, en particulier avec l'insertion du tableau détaillé de l'évolution des coûts de construction pour toutes les opérations prises en compte.

L'objectif « Améliorer l'entretien et la qualité des infrastructures de transports ferroviaires, fluviales, portuaires et maritimes » est illustré par 5 indicateurs mesurant respectivement :

- le coût kilométrique moyen des opérations de régénération (coût total des opérations de régénération des voies rapporté au nombre de kilomètres concernés) ;

- le coût kilométrique moyen des opérations d'entretien (rémunération acquittée par Réseau ferré de France - RFF rapportée au périmètre de voies et installations faisant l'objet d'opérations d'entretien) ;

- le taux de disponibilité du réseau ferroviaire ;

- le taux de disponibilité du réseau fluvial (nombre de jours disponibles rapporté au nombre de jours d'ouverture) ;

- et, enfin, l'évolution du coût du dragage dans les ports autonomes qui a remplacé comme indicateur l'évolution du trafic des terminaux portuaires sous convention.

Vos rapporteurs spéciaux considèrent que **ces indicateurs sont trop nombreux. En outre, s'agissant des indicateurs de coûts, leur évolution résulte non seulement de gains de productivité éventuels mais aussi de facteurs extérieurs qui échappent largement à la compétence des responsables de programme.**

L'objectif « Assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des biens dans les transports terrestres et fluviaux » est mesuré par l'intensité du contrôle des transports routiers de matières dangereuses.

L'objectif « Veiller à une concurrence loyale et harmonisée dans chaque mode de transport dans un cadre européen » est illustré par deux indicateurs relatifs au taux de respect par les entreprises de transports de leurs obligations en matière d'évaluation / prévention des risques professionnels et aux infractions à la réglementation sociale européenne constatées lors des contrôles que l'on peut estimer redondants.

L'objectif « Développer des modes de transport complémentaires ou alternatifs à la route dans leur champ de pertinence économique » est, enfin, calculé par rapport au volume de transport combiné par fer, voie fluviale et cabotage maritime rapporté aux aides en transport combiné et à la part de marché des ports autonomes métropolitains français sur leurs façades respectives.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 226 « Transports terrestres et maritimes »**

- La majorité des crédits du programme est constituée par les dotations à Réseau ferré de France (2 milliards d'euros) : la contribution aux charges d'infrastructure et la subvention de régénération, sur lesquelles la marge de manœuvre est réduite ;

- les subventions aux programmes gares et résorption des « points noirs bruit » sont en forte diminution ;

- un effort notable de clarification des outils de performance (objectifs et indicateurs) a été réalisé mais les indicateurs restent encore trop nombreux.

IV. PROGRAMME 173 « PASSIFS FINANCIERS FERROVIAIRES »

Le programme 173 « Passifs financiers ferroviaires » a pour finalité de contribuer au désendettement des deux établissements publics ferroviaires : Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer.

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : LE DÉSENETTEMENT DE RFF ET DE LA SNCF

Le programme représente 1.357 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement.

L'évolution des dettes financières des deux établissements publics ferroviaires

(en milliards d'euros)

	Fin 2004	Fin 2005
RFF *	21	20,5
SNCF (SAAD)	8,5	8,3

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

**hors part correspondant au financement des investissements de développement du réseau et remboursée par les recettes de péage.*

Ce programme comprend **deux actions** :

	Crédits 2007 <i>(en euros)</i>	En % des crédits du programme
Désendettement de RFF	730.000.000	53,8
Désendettement de la SNCF	627.200.000	46,2

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Ces crédits sont stables par rapport à ceux ouverts par la loi de finances initiale de 2006.

Toutefois, compte tenu des conditions de taux actuelles, le maintien de ces dotations aboutit à reporter le délai prévisionnel d'amortissement des dettes.

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UN EFFORT TIMIDE

Sur **les objectifs et indicateurs**, vos rapporteurs spéciaux avaient regretté lors de l'examen de la loi de finances pour 2006 que l'action « passifs financiers ferroviaires » ne comporte **aucun indicateur de performance**.

Le projet annuel de performances pour 2007 fait l'effort de définir un objectif et un indicateur. Mais ceux-ci restent très largement perfectibles.

L'objectif retenu est d'« assurer *une gestion au meilleur coût de la dette ferroviaire* ». Il est mesuré par un indicateur de coût moyen du stock de dette.

Ce choix et la méthodologie retenue appellent plusieurs observations critiques :

- **l'indicateur est défini différemment selon chaque opérateur ferroviaire.** Pour RFF il est constitué de la moyenne du taux de chaque emprunt pondérée par les encours nominaux ; pour la SNCF il est le rapport entre les charges financières du SAAD et l'encours moyen de sa dette ;

- **l'indicateur ne comporte pas de cible** ce que le responsable de programme justifie par « *les difficultés à prendre des engagements qui dépendent de l'évolution des taux constatés sur les marchés financiers* ».

Vos rapporteurs spéciaux réitèrent leur souhait qu'un nouvel indicateur soit défini afin de prendre en compte l'écart de coût de financement (« *spread* ») de RFF et du SAAD par rapport à l'Etat. Selon le projet annuel de performances 2006, cet écart était de l'ordre de 6 à 7 points de base pour la SNCF et de 6 à 15 points de base pour RFF ; pour vos rapporteurs spéciaux, la cible à retenir devrait être au minimum, une stabilité de cet écart afin de garantir un effet incitatif.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 173 « Passifs financiers ferroviaires »**

- L'article 159 de la loi de finances pour 2006, adopté à l'initiative de l'Assemblée nationale avec l'accord du gouvernement, prévoyait la remise aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat avant le 30 juin 2006 d'un rapport sur les conditions de gestion du service annexe d'amortissement de la dette. Ce **rapport est toujours en attente de publication.**

- Compte tenu d'une part de l'évolution des taux d'intérêt et d'autre part de la réduction de la contribution de l'Etat confirmée par le présent projet de loi de finances, **le délai prévisionnel d'apurement de la dette du SAAD est repoussé de la fin 2023 à la fin 2027.** Pour la dette non amortissable de RFF, le délai prévisionnel d'apurement est estimé à 2046.

- L'unique indicateur de performance du programme n'a pas de caractère incitatif à l'amélioration de la performance de gestion de la dette.

V. PROGRAMME 205 « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES »

Par rapport à la version figurant au projet annuel de performances présenté pour 2006, le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes » a fait l'objet d'une **refonte importante** dont vos rapporteurs spéciaux se félicitent car elle a pris largement en compte les observations et les réserves qu'ils avaient formulées lors de l'examen de la loi de finances pour 2006.

Cette refonte a concerné les objectifs et indicateurs du programme mais également la présentation stratégique du programme qui place, de manière désormais beaucoup plus explicite, au « cœur de ses priorités » pour 2007, **la sécurité maritime**.

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION

Le programme représente 150,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et 147,7 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits sont respectivement en augmentation de 6 % et 3 % par rapport à la loi de finances de 2006.

Le programme bénéficie du rattachement de **fonds de concours** à hauteur de 3,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et 4 millions d'euros en crédits de paiement.

Y figurent également deux **dépenses fiscales** :

- **la première sur impôt d'Etat** est évaluée à 155 millions d'euros et concerne la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires ;

- la seconde sur impôts locaux compensés par l'Etat est évaluée à 23 millions d'euros et représente la charge des dégrèvements en faveur des entreprises d'armement au commerce.

Le programme comprend **cinq actions** :

	CP 2006 <i>(en euros)</i>	CP 2007 <i>(en euros)</i>	Evolution 2007/2006
Sécurité et sûreté maritime	23.942.400	27.207.416	13,64 %
Gens de mer et enseignement maritime	10.499.000	10.985.500	4,63 %
Flotte de commerce	73.100.000	74.000.000	1,23 %
Action interministérielle de la mer	9.857.000	9.841.126	- 0,16 %
Soutien au programme	25.449.000	25.706.922	1,01 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

La première **action « Sécurité et sûreté maritime »** connaît une forte progression des crédits liée principalement à l'installation de stations radio et Radars à Guernesey dans le cadre du programme permettant le renforcement de la

surveillance du trafic dans les dispositifs de séparation du **trafic des Casquets** ainsi qu'à la création d'un CROSS de plein exercice en **Polynésie**. On peut souligner également une restructuration des répartitions de crédits entre les titres 3 (dépenses de fonctionnement) et 5 (dépenses d'investissement).

L'action « **Gens de mer et enseignement maritime** » recouvre les dépenses de l'enseignement maritime secondaire et supérieur ainsi que les aides aux marins. A cet égard, on observe une augmentation des dépenses d'intervention prévues qui seront réalisées pour les gens de mer et qui correspondent essentiellement au paiement des allocations de **cessations anticipées d'activité** (CAA) et aux **allocations compensatrices de revenus** (licenciements économiques au commerce ou de sortie de pêche). Les montants réservés à cette action augmentent de 12 % et passent de 1,975 million d'euros à 2,210 millions d'euros.

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME : UNE RÉELLE CLARIFICATION

Lors de l'examen du précédent projet annuel de performances, vos rapporteurs spéciaux avaient regretté que les objectifs du programme soient trop nombreux et dispersés, et les niveaux retenus pour les indicateurs peu incitatifs.

S'agissant des objectifs, le nouveau projet annuel de performances a opéré une réduction de leur nombre et mieux mis en évidence les priorités retenues pour le programme.

Les objectifs sont désormais au nombre de 5, illustrés par 10 indicateurs.

Les objectifs du programme « sécurité et affaires maritimes

Objectif	Indicateurs
Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement	<p>Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS</p> <p>Taux de disponibilité des aides à la navigation et des moyens de surveillance</p> <p>Taux d'identification des navires à l'origine de rejets illicites et polluants en mer</p> <p>Taux de contrôle de navires étrangers faisant escale dans les ports français</p>
Promouvoir l'emploi maritime par la qualité de la formation et des conditions de travail.	<p>Taux des actifs maritimes (employés dans les domaines maritimes et para maritimes) parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime après 5 ans d'activité.</p> <p>Taux d'accidents du travail pour 1000 équivalents temps plein affiliés à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM)</p>

Améliorer l'efficacité des dispositifs d'aide à la flotte de commerce.	Evolution de l'emploi dans la filière du transport maritime Expérimentation fiscale : évolution du nombre de navires de commerce sous pavillon français armés par des compagnies ayant opté pour la taxe au tonnage comparée au nombre total de navires de commerce sous pavillon français.
Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche	Rapport du nombre d'infractions constatées à la pêche / nombre total de contrôles des pêches
Renforcer les moyens consacrés aux missions opérationnelles ou au contact des usagers par une rationalisation des tâches administratives.	Pourcentage des personnes affectées à des missions opérationnelles par rapport au nombre des personnes affectées à des missions de gestion administrative

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Vos rapporteurs spéciaux considèrent toutefois que ce dispositif de contrôle de la performance pourrait encore être simplifié.

Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux sur le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes »

- Le programme a été recentré dans ses objectifs et ses moyens, sur la sécurité maritime ;
- l'augmentation des dépenses d'intervention finançant les dispositifs sociaux en faveur des gens de mer témoigne de difficultés économiques et sociales persistantes ;
- le nombre des objectifs et indicateurs a été réduit mais reste encore trop important.

VI. PROGRAMME 225 « TRANSPORTS AÉRIENS »

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION

Le programme 225 « Transports aériens » couvre les **missions régaliennes exercées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC)** et exclut donc les activités de prestations de contrôle technique et de prestations des services de navigation aérienne et de formation figurant dans la mission constitutive du budget annexe « contrôle et exploitation aériens ». Dans le projet de loi de finances pour 2007, les crédits s'élèvent à **189 millions d'euros d'AE** et à **170,7 millions d'euros de CP, en hausse respectivement de 29 % et de 3 %**.

On note, pour ce programme, qu'y est rattachée une dépense fiscale de **1.300 millions d'euros** qui concerne l'exonération de TIPP pour les carburateurs utilisés à bord des aéronefs. Cette dépense fiscale, qui peut s'analyser comme **une subvention d'un montant équivalent au transport aérien**, a une double origine. La première est historique : au début de l'aviation civile, au siècle dernier, le choix avait été fait de ne pas taxer les produits utilisés par ce nouveau mode de locomotion. La seconde est juridique : l'article 24 de la convention de Chicago de 1944 impose la fourniture HT de carburants pour les vols entre Etats. En pratique, il serait extrêmement difficile d'imposer une « double taxation », pour les vols intérieurs et pour les vols internationaux.

Le découpage par actions est le suivant :

- Action 1 « Affaires techniques, prospective et soutien au programme » (56 millions d'euros de crédits de paiement)

Cette action retrace principalement les missions dévolues à la Direction des affaires stratégiques et techniques (DAST) : réglementation technique applicable en France dans le domaine de l'aviation civile, élaboration des orientations stratégiques du secteur et sûreté-défense. Cette action comporte également une composante générale relative **aux moyens de soutien de la DGAC non rattachables au budget annexe de l'aviation civile** : quote-part des frais généraux de la DGAC et des personnels de soutien, personnels et moyens de la direction des programmes aéronautiques et de la coopération, personnels et moyens de l'inspection générale de l'aviation civile.

A l'initiative de notre collègue député Charles de Courson, l'Assemblée nationale a adopté un **article 158** (rattaché à cette mission) à la loi de finances pour 2006. En effet, les crédits de personnels de la gendarmerie du transport aérien (GTA) ont été placés dans la mission interministérielle « Sécurité ».

Notre collègue député note que si les salaires des 968 fonctionnaires affectés à cette tâche sont bien inscrits sur la mission « Sécurité », les frais de fonctionnement et de casernement sont, eux, à la charge du programme « Transports aériens ». **Il estime donc que l'esprit de la LOLF, qui vise à regrouper les crédits en fonction des grandes politiques publiques, n'est pas respecté**. Il juge donc que les dépenses de personnels de la GTA **devraient être déplacées** dans la mission « Transport ».

L'article 158 vise donc à demander au gouvernement la remise d'un **rapport** aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat, avant le 30 juin 2006. Ce rapport étudierait « *la possibilité de créer un programme qui regroupe les crédits de la gendarmerie du transport aérien au sein de la mission « Transports »* ».

Vos rapporteurs spéciaux, qui estiment que cette réflexion est tout à fait intéressante, et traduit les inévitables ajustements des premières années de la LOLF, regrettent de n'avoir eu communication de ce rapport qu'au mois de **novembre 2006**.

Le rapport précise que la GTA est une formation spécialisée de la **gendarmerie nationale**, placée auprès de la DGAC et qu'elle est présente sur 33 aéroports où elle exerce à la fois des missions de sécurité dévolues traditionnellement à la gendarmerie nationale et des missions spécifiques au domaine aéronautique.

Il indique également qu'elle dispose d'une infrastructure immobilière importante **mise à disposition par la DGAC** (environ 20.000 m² de surfaces de locaux de service et techniques et 700 logements).

Les dépenses de la GTA sont réparties entre la DGCN et la DGAC à raison d'une clef de répartition proportionnelle à ses activités traditionnelles de gendarmerie d'une part, et ses activités de spécialisation aviation civile, d'autre part.

En 2006, les crédits ont été répartis ainsi :

Les crédits de la GTA

(en millions d'euros)

	Rémunérations	Fonctionnement	Investissement	Total
Programme 152 gendarmerie national (mission « sécurité »)	26	2,5	0,3	28,8
Programme 225 transports aériens (mission « transports »)	-	8,1	11,2	19,3

Le rapport tranche clairement en faveur du **maintien de la situation actuelle**.

L'avantage de simplicité résultant de la création d'un nouveau programme ne compense pas, en effet, les inconvénients qui sont multiples :

- le rattachement à la mission « transports » ne rend pas compte des activités traditionnelles de la GTA (police judiciaire, surveillance et enquêtes administratives) ;

- la sûreté du transport aérien ne dépend pas que de la GTA, mais fait intervenir aussi la gendarmerie départementale ;

- les personnels de la GTA sont attachés à ce que la gestion de leurs carrières soit intégrée au reste de la gendarmerie nationale ;

- le transfert de gestion de la GTA accroîtrait les charges administratives de la DGAC ;

- un nouveau programme de l'ordre de 50 millions d'euros aurait peu de sens.

Vos rapporteurs spéciaux saluent la pertinence du travail effectué, et estiment que les arguments avancés semblent, à ce stade, convaincants. Ainsi, **il serait vraisemblablement peu utile de mener une réforme qui serait susceptible d'engendrer une complexité supplémentaire et d'aller contre les souhaits du corps des gendarmes**, sans que les bénéfices soient évidents. On se trouve en effet dans un « cas limite » : la gendarmerie du transport aérien doit-elle dépendre de la gendarmerie, ou du transport aérien ? La réponse qu'a apportée le gouvernement à cette question semble la plus pertinente, même s'il conviendra d'entendre le ministre sur ce point.

- Action 2 : « Régulation du transport aérien » (28 millions d'euros en CP, 46 millions d'euros en AE)

Cette action est animée par la direction de la régulation économique (DRE) qui a en charge les questions économiques, juridiques et sociales relatives aux acteurs du transport aérien. En plus des crédits de fonctionnement et d'investissement (études, statistiques, informatique) correspondant à sa mission de régulateur avec les entreprises de transport aérien, cette action est principalement composée des crédits de **péréquation des lignes d'aménagement du territoire de l'ex-Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), budgétisé en 2005**. Ainsi, les dépenses d'intervention qui y sont consacrées représentent 38,7 millions d'euros en AE et 19 millions d'euros en CP. Il convient de relever que sur les 38,7 millions d'euros d'AE, **11,5 millions d'euros sont consacrés à la seule convention relative à la ligne entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada**.

- Action 3 : « Régulation des aéroports » (74 millions d'euros d'AE et 72 millions d'euros de CP)

Cette action est également animée par la direction de la régulation économique qui a en charge la politique aéroportuaire. L'action est majoritairement composée des crédits de **subventions de sécurité – sûreté aéroportuaires de l'ex-FIATA**. .

- Action 4 : « Enquêtes de sécurité aérienne » (12,7 millions d'euros en AE et en CP)

Cette action correspond au bureau d'enquêtes et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Les moyens du BEA (effectifs et crédits) étaient jusqu'à présent inscrits sur le BAAC. Cette mission régaliennne est désormais retracée sur le programme transports aériens.

- Action 5 : autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes ACNUSA (1,065 million d'euros en AE et en CP)

Cette action, d'un montant très faible, est dédiée à une **autorité administrative indépendante, l'ACNUSA**. Le rapport de la mission d'audit s'étonne qu'aucun indicateur n'y soit associé, et préconise d'y consacrer un programme entier, ou bien de regrouper toutes les AAI dans une même mission. Dans

sa réponse, la DGAC juge que le statut d'AAI de l'ACNUSA la préserve de la constitution d'indicateurs de performance. Au plan des principes, cela n'est clairement pas la vision de vos rapporteurs spéciaux : **l'indépendance des AAI ne concerne que leur fonction, en aucun cas la qualité de leur gestion**, qui doit pouvoir être mesurée devant le Parlement. A ce titre, on peut rappeler que le CSA et le Médiateur de la République, dont l'indépendance ne fait pas débat, sont pourvus d'indicateurs. Pour autant, compte tenu du montant modeste des crédits qui y sont affectés, un indicateur serait probablement « disproportionné », mais, il faut le souligner, **en aucun cas injustifié**.

B. UNE MESURE DE LA PERFORMANCE GLOBALEMENT SATISFAISANTE

En ce qui concerne la mesure de la performance sur les autres actions, vos rapporteurs spéciaux notaient l'année précédente que le travail de la DGAC avait été globalement satisfaisant.

Plusieurs remarques peuvent être faites, qui font suite aux observations formulées l'année dernière.

Ainsi, **les indicateurs sont maintenant tous renseignés**, ce qui n'était pas le cas et avait été souligné par vos rapporteurs spéciaux.

Un indicateur avait suscité une certaine perplexité, à savoir le « Ratio entre le coût annuel de l'intervention de l'Etat par rapport au gain de temps moyen par passager utilisant les liaisons subventionnées » de l'objectif 2 de ce programme, qui réalisait une mesure certes pertinente, qui était celle du coût pour le budget d'une heure gagnée sur les lignes aériennes subventionnées, mais dont la construction induisait comme objectif de faire dépenser de plus en plus d'argent pour faire gagner de moins en moins d'heures. **Il faut donc se féliciter que cet indicateur ait été supprimé et remplacé par l'indicateur n° 2 de l'objectif 2**, le « *montant moyen de l'intervention de l'Etat pour faire gagner une heure de trajet aux passagers qui utilisent es lignes subventionnées* ». La construction de ce dernier ne laisse plus place à l'ambiguïté.

La mission d'audit s'interroge enfin sur la possibilité de mesurer l'action de l'Etat sur la sûreté dans le transport aérien¹. Si l'idée est a priori tout à fait pertinente, compte tenu du sujet, il n'est pas certain qu'un indicateur soit capable d'en rendre compte. **La DGAC annonce cependant une étude sur les conditions de faisabilité de cet indicateur.**

¹ Rappelons que la « sûreté » désigne les actions de lutte contre les actes malveillants, alors que la « sécurité » regroupe les contrôles de nature technique.

Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux sur le programme 225

« Transports aériens »

- La réforme de la DGAC, dont le directeur général de l'aviation civile a rendu compte devant votre commission des finances le 26 février 2006, se déroule dans des conditions satisfaisantes.

- Les conclusions du rapport demandées par l'article 158 de la loi de finances pour 2006 suggèrent de ne pas modifier l'affectation des crédits de la gendarmerie du transport aérien. Votre rapporteur spécial estime également, à la lecture de ces conclusions, que le statu quo est la meilleure solution.

- Plusieurs points dans l'architecture du budget pourraient faire l'objet de modifications en 2007 :

- seule la modestie des moyens de l'ACNUSA peut justifier qu'elle ne soit pas dotée d'indicateur ;

- les conditions de faisabilité d'un indicateur mesurant la sûreté pourraient être étudiées.

VII. PROGRAMME 170 « MÉTÉOROLOGIE »

Le programme 170 « Météorologie » retrace la subvention versée par le ministère des transports à l'opérateur Météo France. Les priorités d'actions de l'opérateur sont fixées pour 2005-2008 par le contrat d'objectifs conclu avec l'Etat.

Le responsable du programme, l'établissement public Météo France, en est aussi l'opérateur unique.

A. LES CRÉDITS DESTINÉS À MÉTÉO FRANCE ET LEUR JUSTIFICATION PAR ACTION

Ce programme représente 166 millions d'euros en AE et en CP. Ces crédits sont en augmentation de 7 % par rapport au budget de 2006.

Cette augmentation résulte d'un **double mouvement** :

- une évolution de 1,5 % de la subvention en 2007, prévue par le contrat d'objectifs, soit une augmentation de 2,3 millions d'euros ;

- une augmentation de 8,5 millions d'euros de la subvention pour charges de service public résultant de mesures non prévues par le contrat : la compensation de l'augmentation décidée du versement de Météo-France au CAS pensions¹ pour 8,4 millions d'euros et la compensation de l'augmentation du versement de Météo-France au fonds national d'aide au logement (FNAL) pour 0,1 million d'euros.

L'établissement reçoit également, au titre de la **mission interministérielle « Recherche »**, une subvention du programme recherche spatiale reconduite à l'identique, pour 2006, à un montant de 33,73 millions d'euros.

Le programme comprend **deux actions** : l'observation et la prévision météorologique d'une part (88,75 % des crédits), la recherche dans le domaine météorologique (11,25 % des crédits) d'autre part.

Les **effectifs** de l'opérateur sont **en diminution** de 3.710 à 3.692 ETPT, conformément aux objectifs retenus par le contrat d'objectifs conclu entre l'Etat et l'établissement pour la période 2005-2008, qui prévoit au total 70 suppressions de postes sur 4 ans.

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME

Les **objectifs** retenus pour juger de la performance de l'opérateur sont inspirés de ceux qui figurent dans le contrat d'objectifs 2005-2008.

Ces objectifs et les indicateurs qui les illustrent sont trop nombreux et complexes, de l'avis de vos rapporteurs spéciaux.

¹ Cette mesure est mise en œuvre en 2007 sur tous les établissements publics afin de faire passer leur taux de cotisations aux charges de retraite de 33 % à 39,5 % de la masse salariale concernée.

Objectifs	Indicateurs
1 : Disposer du meilleur système de prévision météorologique à courte échéance sur l'Europe	- 1.1 : Comparaison des performances du modèle numérique Arpège de Météo-France aux autres modèles de prévision numérique du temps à l'échéance de 48 heures. - 1.2 : Indicateur de productivité - 1.3 : Taux de fiabilité des prévisions météorologiques publiées par Météo-France (bulletins départementaux pour le lendemain, prévisions sur la France à 3 et 7 jours, bulletins marine)
2 : Améliorer la prévention des risques d'origine météorologique	- 2.1 : Taux de pertinence de la procédure de vigilance météorologique et des bulletins marine de sécurité
3 : Développer les utilisations de la météorologie	- 3.1 : Taux de confiance et de satisfaction des usagers dans les prestations météorologiques - 3.2 : Evolution des recettes propres de l'établissement.
4 : Maintenir au niveau mondial, dans le domaine de la modélisation opérationnelle du temps et du changement climatique, le Centre national de recherche météorologique	- 4.1 : Nombre de publications de niveau international par les chercheurs de l'établissement public. - 4.2 : Nombre de contrats de recherche, en tant que chef de file et en tant que partenaire associé

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Transports »

Vos rapporteurs spéciaux **notent avec satisfaction que les résultats pour 2005 de l'indicateur relatif à l'évolution des recettes propres de l'établissement sont supérieurs aux prévisions.**

Ils souhaitent par ailleurs la poursuite de la mise en œuvre des engagements de réforme pris par Météo-France à la suite de l'enquête réalisée par la Cour des comptes à la demande de la commission des finances en application de l'article 58 2° de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF). Les conditions dans lesquelles s'est effectué le suivi de cette enquête, et la collaboration de Météo-France à ce suivi, laissent espérer des avancées significatives¹.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 170 « Météorologie »**

- L'établissement Météo France a pris des engagements de réforme qu'il met en oeuvre, à la suite du contrôle réalisé par la commission des finances du Sénat et la Cour des comptes ;
- les résultats pour 2005 de l'indicateur relatif à l'évolution des recettes propres de l'établissement sont supérieurs aux prévisions.

¹ Rapport n° 264 (2004-2005) sur le rapport de la Cour des comptes relatif à Météo France, présenté par M. Jean-Pierre Masseret au nom de la commission des finances. Rapport n° 43 (2005-2006) sur le suivi de son rapport d'information n° 264 (2004-2005), concernant l'enquête de la Cour des comptes relative à Météo France, présenté par M. Jean-Pierre Masseret au nom de la commission des finances.

VIII. PROGRAMME 217 « CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES D'ÉQUIPEMENT »

Le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » résulte de la fusion du programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » de la mission transports et du programme « Stratégie en matière d'équipement » de la mission politique des territoires.

Il assure, pour l'ensemble du ministère et au profit des services qui le composent, une triple fonction de définition, de pilotage des politiques et de gestion des moyens correspondants dont les crédits des personnels de l'administration centrale et des services déconcentrés.

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 3,9 MILLIARDS D'EUROS DE CRÉDITS POUR LA FONCTION SOUTIEN

Le programme de soutien représente 3.976 millions d'euros en AE et 3.962 millions d'euros en CP.

Il bénéficie du rattachement de **fonds de concours** à hauteur de 163,5 millions d'euros en AE et en CP essentiellement sur l'action « Politique et gestion des moyens généraux et de l'immobilier » pour l'essentiel.

Le programme comprend **22 actions** dont une grande partie sont des actions « miroir » reflétant les contributions apportées par ce programme à l'exécution d'autres programmes (de la mission « Transports » ou d'autres missions), notamment par la prise en charge de la gestion des crédits des personnels déconcentrés (ou des contributions recueillies -par des transferts en gestion- en provenance d'autres missions).

L'action 22, insérée nouvellement par le projet annuel de performances pour 2007, concerne les **personnels transférés aux collectivités territoriales** qui restent mis à disposition par l'Etat et donc rémunérés avant exercice de leur droit d'option.

Comme vos rapporteurs spéciaux l'avaient déjà relevé lors de l'examen du budget pour 2006, cette présentation rend assez difficile la lecture du programme

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME

Les **objectifs et indicateurs** retenus mesurent la qualité du service rendu aux responsables de programme et services déconcentrés

Objectifs	Indicateurs
1 : Apporter un soutien de qualité à la mise en oeuvre des politiques publiques de l'équipement	<ul style="list-style-type: none"> - 1.1 : Part des paiements globaux réalisés en dessous du plafond cible de 40 jours - 1.2 : Nombre de textes (dont le ministère est chef de file) transposés dans l'année / nombre de textes qui auraient dû être transposés avant l'année en cours
2 : Contribuer à une meilleure maîtrise des dépenses de fonctionnement des fonctions support	<ul style="list-style-type: none"> - 2.1 : Dépenses liées à la fonction immobilière par m² rapportées à l'indice de référence des loyers - 2.2 : Frais de gestion de ressources humaines - ETP gestionnaire de personnel / ETP gérés - 2.3 : Coût de la formation initiale d'un élève diplômé des écoles (ENTE, ENPC)
3 : Respecter les prévisions du schéma des emplois et des recrutements ministériel (SERM) en affectant la bonne personne au bon endroit au bon moment	<ul style="list-style-type: none"> - 3.1 : Ecart moyen, en ETPT, rapporté aux arbitrages opérés par programme, dans le schéma des emplois et des recrutements ministériel, par catégorie d'agents (A,B,C) - 3.2 : Ecart moyen en masse salariale - 3.3 : Nombre de journées-stagiaire rapporté à l'euro dépensé pour la formation
4 : Accentuer la diffusion des éléments stratégiques, prospectifs et statistiques au public, aux pouvoirs publics et aux acteurs des politiques du ministère et du débat public	<ul style="list-style-type: none"> - 4.1 : Croissance du nombre de consultations des informations publiées

Vos rapporteurs spéciaux sont particulièrement sensibles à l'intérêt des indicateurs relatifs aux dépenses liées à la fonction immobilière qui répond à une des préoccupations constantes de votre commission des finances dans l'examen des dotations budgétaires.

Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux sur le programme 217

« conduite et pilotage des politiques d'équipement »

- La présentation du programme, qui comprend 22 actions dont une grande partie d'actions miroir rend sa lecture assez difficile ;
- les objectifs et indicateurs sont particulièrement bien adaptés à un programme de soutien ;
- votre commission approuve la fusion réalisée entre les deux programmes de soutien des missions « Transports » et « Politique des territoires ».

AMENDEMENT ADOPTÉ PAR VOTRE COMMISSION

ARTICLE 34 et état B annexé

Mission « Transports »

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Réseau routier national Dont Titre 2				
Sécurité routière Dont Titre 2				
Transports terrestres et maritimes Dont Titre 2				
Passifs financiers ferroviaires		100.000.000		100.000.000
Sécurité et affaires maritimes Dont Titre 2				
Transports aériens Dont Titre 2				
Météorologie				
Soutien et pilotage des politiques de l'équipement Dont Titre 2				
TOTAL		100.000.000		100.000.000
SOLDE		- 100.000.000		- 100.000.000

OBJET

Cet amendement a pour objet de réduire de 100 millions d'euros les crédits du programme « Passifs financiers ferroviaires », l'économie ainsi réalisée devant être répartie à égalité entre l'action 01 « désendettement de RFF » et l'action 02 « désendettement de la SNCF ».

Alors que RFF et la SNCF sont les principaux détenteurs de réserves foncières dans les centres-villes, la vente de leurs actifs, devenus inutiles à leur activité, est freinée par leur incapacité à conclure un accord définitif d'identification et de partage des biens immobiliers.

La réduction de la contribution de l'Etat au désendettement de ces deux organismes doit les inciter à achever les procédures avant le 1^{er} janvier 2007. Ce n'est qu'à cette condition que pourra être examinée, dans des conditions satisfaisantes, la question de l'affectation des plus-values réalisées lors des ventes aux investissements de rénovation du réseau ferré.

CHAPITRE 2

MISSION CONSTITUÉE DU COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE »

Le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006.

Il retrace principalement :

- en recettes : une fraction, égale à 60 %, du produit des amendes infligées en raison d'infractions au code de la route et perçues par la voie de systèmes automatisés, dans la limite de 140 millions d'euros¹ ;

- en dépenses : les coûts relatifs à la conception, à l'entretien, à la maintenance, à l'exploitation et au développement de systèmes automatiques de contrôle et sanction, y compris les frais liés à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent sur leur permis de, ainsi que les dépenses d'investissement au titre de la modernisation du fichier national du permis de conduire.

Les objectifs et la structure d'origine de ce compte d'affectation spécial ont été **sensiblement modifiés pour tenir compte des observations formulées par le Conseil constitutionnel** dans sa décision n° 2005-530 DC du 29 décembre 2005 sur la loi de finances pour 2006.

En premier lieu, le financement du permis à un euro ne figure plus dans la liste des actions financées par ce compte d'affectation spéciale, le Conseil constitutionnel avait, en effet, considéré *« que les recettes de ce compte ne sont pas, par nature, en relation directe avec la dépense induite par la décision des pouvoirs publics de verser aux établissements de crédit une compensation au titre des prêts souscrits en vue de faciliter le financement de la préparation au permis de conduire ; que, dès lors, avait été méconnue l'exigence fixée par le I de l'article 21 de la loi organique du 1^{er} août 2001 en ce qui concerne la relation qui doit exister entre les recettes et les dépenses d'un compte d'affectation spéciale »*.

En second lieu, la mission après avoir comporté un seul programme, puis quatre à l'initiative de notre collègue député Hervé Mariton, en comporte désormais deux, pour tenir compte de l'opposition du Conseil constitutionnel aux missions « mono-programme ».

Le Conseil constitutionnel, estimant que la présentation des missions mono-programme *« s'inscrivait dans le cadre de la mise en place d'une nouvelle nomenclature budgétaire et souhaitant laisser aux autorités compétentes le temps de procéder aux adaptations nécessaires et de surmonter les difficultés inhérentes à*

¹ Une autre fraction des recettes est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF), cette part étant fixée à 40 % du produit des amendes, dans la limite de 100 millions d'euros.

l'application d'une telle réforme », avait accepté que la mise en conformité des missions mono-programme et des nouvelles règles organiques pourrait n'être effective qu'à compter de l'année 2007.

En conséquence de ces modifications, la mission, qui était en 2006 sous la seule responsabilité du ministre des transports, est devenue interministérielle, le programme « radars » continuant de relever du ministère des transports, alors que le programme « fichier national du permis de conduire » relève désormais du ministère de l'intérieur.

Les moyens de ces deux programmes sont récapitulés par le tableau ci-dessous :

Décomposition des moyens de la mission

« Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »

(en millions d'euros)

	Crédits de paiement pour 2007	Part des crédits de la mission	Evolution des crédits 2007/2006
Programme 751 « Radars »	116	83 %	- 11 %
Programme 752 « Fichier national du permis de conduire »	24	17 %	167 %
Mission « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »	140		0 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Comptes spéciaux »

I. PROGRAMME 751 « RADARS »

La finalité du programme « Radars » est de conforter les dispositifs du contrôle automatisé et de poursuivre leurs développements. Il ne comprend qu'une seule action qui finance l'ensemble de la chaîne de contrôle et de sanction des infractions au code de la route :

- en investissement, les dépenses correspondant au déploiement de nouveaux radars et aux développements du centre national de traitement du contrôle automatisé ;

- en fonctionnement, les dépenses liées à l'entretien des équipements, aux réparations liées aux actes de vandalisme et au fonctionnement du centre national de traitement du contrôle automatisé.

Après le déploiement de 1.000 radars automatiques entre 2002 et 2005, 500 nouveaux radars devaient être installés en 2006.

Le conseil interministériel de sécurité routière du 6 juillet 2006 a décidé de poursuivre ce rythme d'installation en implantant **500 nouveaux dispositifs de contrôle sanction automatisés en 2007**. Ce programme d'installation devrait comprendre 450 dispositifs « vitesse » (250 radars fixes et 200 radars mobiles) ainsi que 50 dispositifs « autres infractions » (inter-distances, feux rouges).

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION : 116 MILLIONS D'EUROS POUR LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Le tableau suivant retrace l'évolution des crédits destinés au programme « Radars » :

Evolution des crédits dévolus aux radars

(en millions d'euros)

	Crédits de paiement pour 2007	Variation 2007/2006
Programme et action « Radars »	116	-15 %
dont fonctionnement (titre 3)	62	24 %
Investissement (titre 5)	54	- 23 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Comptes spéciaux »

L'évolution contrastée des crédits de fonctionnement et d'investissement est globalement imputable au transfert vers le titre 3 des dépenses d'informatisation.

Justification par action des crédits de paiement pour 2007 du programme « Radars »

(en millions d'euros)

	LFI 2006	PLF 2007
Dépenses de fonctionnement		
Maintenance des radars	11,2	10
Traitement du vandalisme	4,5	11,2
Centre national de traitement (CNT)	33,3	40,8
Dont évolutions informatiques		8
Soutien au programme, autres études et actions de communication		7
total	50	62
Dépenses d'investissement		
Acquisition de radars	45,4	41,05
Autres dépenses d'investissement	24,60	12,95
Dont informatique	12	
Total	70	54

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Comptes spéciaux »

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME

L'unique objectif du programme est d'assurer « l'efficacité du système de contrôle-sanction, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion ». Il est mesuré par quatre indicateurs qui appellent des appréciations différentes.

Les deux premiers indicateurs mesurent les résultats de la politique de sécurité routière à un niveau qui est celui d'une politique interministérielle et ne peut être directement et exclusivement rattaché au programme « radars ». Ils retracent respectivement l'évolution des vitesses moyennes et l'évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h. Pour satisfaisants que soient les résultats obtenus au titre de ces indicateurs, ils ne peuvent être imputés au bénéfice du seul programme « radars ».

Le troisième indicateur mesure le pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars. Les résultats mis en évidence par cet indicateur sont mauvais et inférieurs aux prévisions en ce qui concerne l'année 2005.

Pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	47,9	50	49	60	70	80

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Comptes spéciaux »

Les explications fournies par le responsable de programme font état des « difficultés d'identification du titulaire du certificat d'immatriculation (environ 50 %) ». Elles indiquent également que « s'ajoutent d'autres facteurs, tels que la qualité des photos et la lecture des plaques. Les processus de traitement font l'objet de constantes améliorations, afin de diminuer cet écart. Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent par ailleurs plus de la moitié de cet écart. Ce problème, qui ne peut être réglé que par des accords bilatéraux entre Etats, fait actuellement l'objet d'études et de concertation avec les pays frontaliers. C'est ainsi que des accords ont été signés avec le Luxembourg et l'Allemagne ».

Vos rapporteurs spéciaux observent que l'amélioration que la mise en œuvre des accords bilatéraux ne manquera pas d'entraîner des surcoûts, notamment en fonctionnement.

Ils s'interrogent par ailleurs sur la crédibilité qui peut s'attacher aux valeurs, très élevées, des cibles retenues pour les années 2006 à 2010.

Le dernier indicateur évalue la « dépense moyenne relative à la gestion d'un radar ». La méthodologie de construction de cet indicateur est insuffisamment précisée pour permettre d'en apprécier la validité. On regrettera en tout état de cause qu'aucune cible ne soit définie au-delà d'une prévision de diminution de ce coût pour l'année 2007.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 751 « Radars »**

- **Les crédits inscrits pour 2007 semblent sous-estimés.** Ils sont en diminution de 15 % alors que le programme d'installation de radars pour 2007 aboutira à une augmentation de leur nombre de 25 % par rapport à 2006 ;
- deux des indicateurs du programme, trop généraux, ne permettent de juger qu'imparfaitement de la validité des choix budgétaires ;
- les objectifs de performance ne sont pas atteints en ce qui concerne la fiabilité des infractions détectées par les radars ;
- le calcul de la dépense moyenne de gestion d'un radar fait l'objet d'un indicateur dont la méthodologie est approximative ;
- le suivi des 4 indicateurs du programme n'est pas réalisé par l'administration mais confié à un prestataire extérieur pour un coût de 1,5 million d'euros.

II. PROGRAMME 752 « FICHIER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE »

La finalité du programme « fichier national du permis de conduire » s'inscrit dans la perspective générale de conforter le respect du code de la route. Ses propres objectifs sont liés à la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé.

Il ne comprend qu'une seule action qui finance la gestion du droit de conduire (retraits et restitutions de points) via l'actuel fichier national du permis de conduire (FNPC), ainsi que le financement du développement d'un nouveau système national des permis de conduire (projet FAETON).

A. LES CRÉDITS ET LA JUSTIFICATION PAR ACTION

Le tableau suivant retrace l'évolution des crédits destinés au programme « fichier national du permis de conduire » :

Evolution des crédits dévolus au fichier national du permis de conduire

(en millions d'euros)

	Crédits de paiement pour 2007	Variation 2007/2006
Programme et action « fichier national du permis de conduire »	24	167 %
dont fonctionnement (titre 3)	9	100 %
Investissement (titre 5)	15	- 67 %

Source : annexe au projet de loi de finances pour 2007 « Comptes spéciaux »

B. LA PERFORMANCE DU PROGRAMME

L'unique objectif du programme est de « moderniser le système informatique du fichier national du permis de conduire du point de vue du contribuable ». Il est mesuré par un unique indicateur qui ne présente aucun intérêt du point de vue de la performance puisqu'il se contente d'illustrer l'échéancier des engagements juridiques du projet de modernisation.

Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux sur le programme 752 « Fichier national du permis de conduire »

- Du fait de la modification de structure du compte d'affectation spécial faisant suite à la décision du Conseil constitutionnel, l'intégralité des dotations prévues pour le permis à un euro sont désormais affectées au projet de modernisation du fichier national du permis de conduire ;
- l'évaluation de la performance du programme est inexistante.

CHAPITRE 3

MISSION CONSTITUÉE DU BUDGET ANNEXE « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS SUR LA MISSION

1. La réforme de la DGAC, qui a été présentée devant votre commission par son directeur général, le 28 février 2006, entre en phase de stabilisation.

2. Le principal mouvement budgétaire, à savoir **une forte baisse des crédits du programme « navigation aérienne »** qui se répercute sur l'ensemble du budget annexe, s'explique par l'emprunt très important contracté en 2006 par le budget annexe pour rembourser à ADP ses investissements en matière de navigation. Cet emprunt, dont le remboursement est étalé sur 10 ans, a donc « gonflé » les crédits de l'année 2006.

3. Sur cette question des emprunts, il faut se féliciter que **les recommandations de notre collègue Paul Girod dans son rapport d'information¹, qui préconisait que la dette du budget annexe soit gérée par l'AFT, aient été suivies.** L'économie réalisée est de l'ordre de 80.000 euros par an.

4. Il conviendra de suivre avec attention la montée en puissances des **nouvelles redevances** introduites par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004. En effet, selon les premiers résultats fournis pour 2006, les objectifs de recette ne seraient pas atteints.

5. La question du maintien, au sein du programme « Navigation aérienne », d'une action « Formation » de 113 millions d'euros, alors qu'il existe un programme dédié doté de 67 millions d'euros, doit être posée. **La mission du comité d'audit des programmes recommande de regrouper ces crédits dans le programme « Formations aéronautiques », ce qui semble pertinent à votre rapporteur spécial.**

6. La discussion du programme « Surveillance et certification » pourra être l'occasion pour le ministre d'exposer les résultats de sa politique de coopération, et notamment la constitution des « listes noires ».

7. La LOLF permet par ailleurs de faire **apparaître le coût extrêmement élevé d'un élève pilote de ligne, soit 120.000 euros par an.** Ce chiffre appelle réflexion, quand on le compare, par exemple, aux 6.300 euros engagés pour un étudiant d'université.

¹ « Pour une gestion consolidée des dettes de l'Etat », rapport d'information n° 476 (2004-2005).

I. UNE MISSION EN PHASE AVEC LA LOLF

La mission « Contrôle et exploitation aériens » retrace, sous forme de budget annexe, l'activité de **prestation de services** de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), alors que le programme « transport aérien » de la mission « Transports » regroupe l'activité proprement **régalienne**.

Cette structuration, effective depuis l'année 2006, a été rendue nécessaire par la conjonction de deux facteurs :

- **d'une part, l'article 18 de la loi organique du 1^{er} août 2001 (LOLF)**, qui dispose que *« des budgets annexes peuvent retracer, dans les conditions prévues par une loi de finances, les seules opérations des services de l'Etat non dotés de la personnalité morale résultant de leur activité de **production de biens ou de prestation de services** donnant lieu au paiement de **redevances**, lorsqu'elles sont effectuées à titre principal par lesdits services »* ;

- **d'autre part, la place croissante du droit international** dans le domaine du transport aérien, qui implique la séparation fonctionnelle entre les activités de prestation de service et les activités régaliennes.

La DGAC a donc connu une profonde réforme de son organisation interne, réforme dont vos rapporteurs spéciaux ont rendu compte dans les précédents rapports spéciaux, et qui a été menée de manière pertinente, en associant très en amont les salariées et les partenaires.

La réforme de l'Etat mise en œuvre à la DGAC : l'audition par la commission des finances de M. Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile, le 28 février 2006

Dans le cadre de sa réflexion sur la mise en place de la LOLF dans les administrations, la commission des finances a réalisé, au premier semestre de l'année 2006, une série d'auditions de responsables de programme, dont M. Michel Wachenheim, le 28 février 2006.

« M. Michel Wachenheim a présenté les conditions concrètes de mise en place de la LOLF au sein de la direction générale de l'aviation civile. Il a indiqué que cette réforme avait été dictée par trois événements, et ce, dès le début de l'année 2003 :

« - la réforme de l'Etat et la nécessité de recentrer son action sur les missions les plus utiles ;

« - l'évolution du cadre réglementaire européen, notamment dans le domaine de la navigation aérienne, avec l'adoption de plusieurs dispositions relatives au « ciel unique européen » ;

« - l'évolution du secteur, que devait prendre en compte une administration qui n'avait pas connu de réforme depuis 30 ans.

« Il a indiqué que la réflexion menée avait conduit à une analyse fonctionnelle des métiers, qui avait amené à séparer les prestations de services de l'autorité de surveillance. Il a exposé que l'activité de la DGAC était désormais séparée en deux entités budgétairement distinctes :

« - un pôle « régalien », qui était le programme « Transports aériens » de la mission « Transports » ;

« - un budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », qui constitue une mission au sens de la LOLF, pour les activités de prestations de services, de surveillance et de certification ».

Cette nouvelle structure des budgets annexes a entraîné deux conséquences importantes :

- au niveau des **recettes**, les ressources du budget annexe doivent être dorénavant composées **principalement** de redevances. Ainsi, en complément des redevances de navigation aérienne, **l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004** a institué un ensemble de redevances pour les **prestations de contrôles techniques** effectuées par la DGAC. La « montée en puissance » de ces dernières a conduit, dans la loi de finances pour 2006, à une baisse des tarifs de la taxe d'aviation civile (TAC) et de sa fraction affectée au budget annexe, conformément à l'engagement pris de ne pas accroître la charge pesant sur le transport aérien ;

- au niveau des **dépenses**, le budget annexe est maintenant une mission « **Contrôle et exploitations aériens** » au sens de la LOLF, et est structuré en **quatre programmes**.

II. LES RECETTES DE LA MISSION « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »

Les recettes du budget annexe sont de quatre types, détaillées dans le tableau suivant.

On peut se féliciter de la clarté de la présentation du « bleu budgétaire », qui inclut désormais une présentation des recettes.

Les recettes du budget annexe

(en millions d'euros)

Type de ressource	Montant prévu en 2007	Progression par rapport à 2006
Redevances de navigation aérienne	1.281,6	+ 2,6 %
Redevances de surveillance et de certification	38,0	+ 8,6 %
Taxe de l'aviation civile	167,0	+ 16,4 %
Autofinancement et emprunts	186,3	- 2,8 %

A. LES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Il existe **deux redevances** perçues en matière de circulation aérienne : la redevance de **route** et la redevance pour **services terminaux de la circulation aérienne** (RSTCA).

La redevance de route constitue la rémunération du coût encouru par l'Etat au titre des installations et des services de contrôles en route, ainsi que des coûts d'Eurocontrol. En 2007, elle serait d'un montant de **1,0376 milliard d'euros**.

La RSTCA est perçue à l'arrivée et au départ des principaux aéroports, pour compenser les coûts de sûreté induits. En 2007, elle serait d'un montant de **213,5 millions d'euros**, auxquels il convient d'ajouter **30,5 millions d'euros** perçus en outre-mer.

Les deux redevances sont censées couvrir un coût. En conséquence, le taux et le montant sont déterminés une fois estimée la charge pour l'Etat des différentes missions couvertes par ces redevances.

L'outre-mer est un cas particulier. En effet, le coût complet des services de navigation aérienne serait très élevé pour les départements et collectivités à statut particulier. En conséquence, une fraction du budget annexe est alimentée par la taxe d'aviation civile, **c'est-à-dire une ressource de nature fiscale**, qui représente en partie la charge non facturée aux usagers se rendant ou partant d'outre-mer. Ainsi, la RSTCA « outre-mer » s'élève à **30,5 millions d'euros en 2007**. L'objectif n° 5 du programme « Navigation aérienne » est ainsi « *d'améliorer le taux de couverture des coûts de service de la navigation aérienne en outre-mer* ». L'indicateur associé est particulièrement intéressant, puisqu'il montre que **ce taux de couverture s'établit en 2007 à 27 %, avec un objectif de 35 % en 2010**. En conséquence, on peut assimiler cette facturation partielle à une forme de subvention d'un montant de **80 millions d'euros environ**.

B. LES REDEVANCES DE SURVEILLANCE ET DE CERTIFICATION

L'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004 a créé 15 nouvelles redevances, dont 5 sont affectées au groupement d'intérêt économique GSAC (groupement pour la sécurité de l'aviation civile).

Les 10 autres redevances sont perçues par le budget annexe, et sont acquittées par les bénéficiaires directs des prestations.

En 2006, il était prévu que ces redevances s'élèvent à 35 millions d'euros. Selon les informations transmises à votre rapporteur spécial, il semblerait que les recettes soient en fait **de 20 millions d'euros**.

Compte tenu de cette difficile montée en puissance, le choix d'inscrire **38 millions d'euros pour l'année 2007, soit presque un doublement, paraît ambitieux**. Le ministère précise que le choix a été fait d'un « lissage » de la perception de ces redevances, voire d'un moratoire, comme pour les pratiquants de l'aviation légère et sportive. Par ailleurs, 3 nouvelles redevances seront perçues en 2007. **Il n'en reste pas moins que des doutes subsistent sur le montant de cette recette.**

C. LA TAXE DE L'AVIATION CIVILE

La taxe de l'aviation civile, perçue sur les passagers et le fret à bord d'un vol commercial, est affectée pour partie au budget annexe, et pour partie au budget général, suivant des modalités rappelées dans le commentaire de **l'article 19 du présent projet de loi de finances**.

Pour l'année 2007, **167 millions d'euros** seraient ainsi perçus au bénéfice du budget annexe.

Il convient de rappeler que ce financement par une ressource de nature fiscale ne peut être justifié, au sein d'un budget annexe, que par l'existence de **missions d'intérêt général** et qui, en conséquence, ne peuvent être facturées au coût complet. En l'occurrence, le montant retenu s'explique pour partie par l'outre-mer, pour partie par l'insuffisance, à l'heure actuelle, des ressources fournies par les redevances de certification.

D. LES EMPRUNTS ET L'ENDETTEMENT DU BUDGET ANNEXE

Le projet de loi de finances pour 2007 autorise le budget annexe à un emprunt d'un montant de 103,692 millions d'euros, soit 152 millions d'euros de moins que l'année précédente.

La dette du budget annexe s'établirait en 2007 à 874,8 millions d'euros.

Encours de la dette du budget annexe depuis 1997

(en millions d'euros)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (prévision)
579,1	687,2	745,7	663,1	708,6	726,1	761,1	760,1	739,9	874,9	874,8

Les événements de septembre 2001, qui ont fortement fragilisé l'activité du transport aérien, ne pouvaient pas ne pas avoir de conséquences sur l'endettement du BAAC compte tenu de leur effet sur le niveau des recettes affectées à ce budget annexe. Une légère progression de l'endettement a donc été constatée sur la période 2001-2003.

L'année 2004 a été caractérisée par une stabilisation de l'endettement du BAAC obtenue, en particulier, par un effort de resserrement des moyens de paiement en capital.

L'année 2005 a permis un désendettement de 2,7 % du budget annexe. Sur une autorisation d'emprunt de 103,6 millions d'euros en loi de finances pour 2005, le besoin de financement a été établi à hauteur de 80 millions d'euros. L'agence France Trésor a octroyé au BAAC une avance de trésorerie de 80 millions d'euros qui sera consolidée en prêt dans les deux ans à venir. Parallèlement le remboursement d'emprunt (100,2 millions d'euros dont 15,2 millions d'euros de remboursements anticipés) a été supérieur à l'emprunt, de 80 millions d'euros. L'encours au 31 décembre 2005 représentait 739,9 millions d'euros.

Cette baisse de l'endettement en 2005 doit être appréciée en tenant compte de **la reprise par le budget annexe, à compter du 1^{er} janvier 2006, des investissements de navigation aérienne auparavant financés par l'établissement public Aéroports de Paris.** Cette reprise, que vos rapporteurs spéciaux ont évoquée dans le rapport spécial de l'année dernière, s'est traduite en 2006 par **un fort accroissement de l'endettement du budget annexe**, avec deux emprunts :

- le premier, au maximum de 103,6 millions d'euros, permet classiquement l'autofinancement des opérations en capital ;

- **le deuxième, spécifique, à hauteur de 149,8 millions d'euros, a été contracté afin de financer le transfert à la DGAC des immobilisations effectuées par Aéroports de Paris pour la navigation aérienne.**

En conséquence, la hausse de l'encours de la dette du budget annexe en 2006 est une conséquence de ce « dénouement » des liens entre ADP et la DGAC.

Il convient de souligner que la dette de la DGAC est désormais assurée, comme le reste de la dette de l'Etat, par les services de l'Agence France Trésor (AFT). Cette simplification, qui permet, en mutualisant la dette, d'obtenir des taux plus avantageux, est une conséquence directe du rapport d'information de notre collègue Paul Girod¹. **L'économie obtenue grâce aux taux d'intérêt plus favorable négociés par l'AFT s'élève à 80.000 euros par an.**

¹ « Pour une gestion consolidée des dettes de l'Etat », rapport d'information n° 476 (2004-2005).

III. STRUCTURE DE LA MISSION « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AERIENS »

La présente mission est composée de 4 programmes, dont les principales données sont synthétisées dans le tableau suivant.

Récapitulation des crédits et de leur évolution par programme

(en millions d'euros)

Programme	AE en 2006	AE en 2007	Evolution	CP en 2006	CP en 2007	Evolution
Soutien aux prestations de l'aviation civile	490,47	484,79	- 1,16 %	480,20	482,08	+ 0,39 %
Navigation aérienne	1.329,62	1222,34	- 8,07 %	1.295,62	1.199,55	- 7,41 %
Surveillance et certification	77,33	79,79	+ 3,18 %	76,54	79,35	+ 3,67 %
Formation aéronautique	68,05	66,56	- 2,19 %	67,05	67,86	+ 1,20 %
Total	1.965,47	1.853,48	- 5,70 %	1.919,41	1828,84	- 4,72 %

A. PROGRAMME 613 « SOUTIEN AUX PRESTATIONS DE L'AVIATION CIVILE »

Ce programme est essentiellement composé des actions de soutien à l'ensemble des prestations du budget annexe.

Il est composé de deux actions.

L'action 1 « Ressources humaines et management » représente les activités de gestion des différents personnels et de formation continue, ainsi que les directions « centrales », autour du directeur général de l'aviation civile.

L'action 2 « Affaires financières et logistiques », en plus du suivi des lois de finances et de la mise en œuvre du budget, gère la dette et la politique d'emprunt du budget annexe. **Il convient de surveiller avec attention l'indicateur 1 « Endettement/capacité d'autofinancement »** de l'objectif 3 « Maîtriser l'équilibre recettes/dépenses et l'endettement du budget annexe ».

Par rapport aux objectifs affichés lors de la présentation de la loi de finances pour 2006, la cible a été relevée, afin de prendre en compte la reprise des investissements d'ADP (voir *supra*). En ce qui concerne l'endettement, vos rapporteurs spéciaux tiennent de plus à souligner que **le fait de s'endetter permet, en période de crise du transport aérien, de ne pas pénaliser les compagnies aériennes, en étalant la hausse des redevances**. Cette faculté essentielle doit donc réaliser un arbitrage entre les principes financiers (ne pas augmenter la dette) et les nécessités économiques (ne pas trop peser sur les compagnies). Le ratio, qui représente le nombre d'années qu'il faudrait pour rembourser la dette si l'intégralité de l'autofinancement lui était consacrée, est actuellement de **4,6, l'objectif étant la stabilité pour 2009**.

Pour l'année 2007, les charges financières s'établissent à 29,4 millions d'euros, en hausse de 12,6 % par rapport à 2006, ce qui est la conséquence directe de la hausse des taux d'intérêt

Le comité interministériel d'audit des programmes recommande, dans son rapport rendu public en septembre 2006, de **scinder l'action 2 de ce programme en deux actions** :

- l'une regrouperait **la gestion des emprunts**, soit les charges et les remboursements ;

- la seconde regrouperait **les moyens de fonctionnement** des services dédiés à cette tâche.

Vos rapporteurs spéciaux estiment cette idée **tout à fait pertinente**, et propre à clarifier la structure du budget annexe.

A l'opposé, il ne semble pas qu'il y ait un réel intérêt à regrouper dans ce programme, comme la mission du CIAP le suggère, les explications relatives à la partie « recette » du budget annexe. Vos rapporteurs spéciaux notent que, si elle ne figurait pas dans les documents budgétaires en 2006, **elles sont désormais présentées dans une partie séparée, ce qui est incontestablement plus clair**.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 613
« Soutien aux prestations de l'aviation civile »**

Sur ce programme, il convient de relever les deux points suivants :

- la **gestion de la dette** par le budget annexe, qui doit réaliser un arbitrage entre les impératifs économiques et les financiers ;

- la proposition de la mission du CIAP de scinder l'action 2 en deux entités semble pertinente, et pourrait être mise en œuvre en 2008.

B. PROGRAMME 612 « NAVIGATION AÉRIENNE »

Ce programme représente, de loin, **le premier en termes de coût** pour l'ensemble de la mission. Il regroupe les activités visant à assurer la sécurité¹ des vols durant la phase de vol et d'approche, et, de manière générale, à gérer l'espace aérien, principalement au sein de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA). Il n'a été que peu modifié dans son architecture par rapport à la maquette présentée en 2006, qui avait été jugée satisfaisante par vos rapporteurs spéciaux.

Il convient de plus de relever, au sein de ce programme, la présence de nombreux opérateurs extérieurs, qui perçoivent des crédits, pour un montant total de 224,72 millions d'euros. Les deux principaux sont :

- **Météo France**, qui reçoit 78,94 millions d'euros pour la fourniture de prestations ;

- **Eurocontrol**, organisation européenne chargée plus spécifiquement d'organiser les contrôles en route, à laquelle est versée 76,2 millions d'euros par an.

Les crédits connaissent une baisse « optique » de 7,41 % en 2007. Cette baisse est concentrée sur l'action 2 du programme. De fait, cette « abondance » de crédits en 2006 traduit la somme qui avait été versée à ADP afin de rembourser en « une seule fois » les investissements dans le domaine de la navigation aérienne. Le programme a donc « porté » ce remboursement en 2006, et un emprunt d'un montant équivalent a été émis dans les conditions précisées en *supra*.

La structuration en actions reprend de manière détaillée les différentes fonctions assurées.

L'action 2 « Aéroports » (30,2 % des crédits du programme) vise à contrôler la sécurité et l'écoulement du trafic à proximité des aéroports. Les prestataires de cette action sont les 9 services de la navigation aérienne (SNA), situés à Orly, Athis-Mons, Bordeaux, Brest, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse et Strasbourg. On remarque qu'elle est séparée de la fonction régaliennne assurée par **l'action 3 « Régulation des aéroports » du programme 225 « Transports aériens »** de la mission « transport », ce qui traduit la nécessité juridique de la **séparation entre l'organe chargé d'édicter la réglementation et l'organe chargé d'en contrôler l'application.**

L'action 3 « Centres en route » (45 % des crédits du programme) assurent la gestion du trafic au dessus du territoire national. Cette activité est très intégrée au niveau international, avec une intervention très poussée en termes réglementaires d'Eurocontrol. Les 5 centres en route de la navigation aérienne (CRNA) sont placés dans le champ de cette action.

¹ Il faut relever que le terme de « sécurité » fait référence aux conditions matériels du vol (contrôle technique, contrôle en l'air...), alors que le terme « sûreté » désigne les activités liées à la lutte contre les actions criminelles.

Les indicateurs sont, pour ces deux actions centrales dans la mission de la DGAC, particulièrement importants. Ils doivent en effet permettre de mesurer la pertinence de **l'arbitrage** réalisé par les gestionnaires, et approuvé par le Parlement, entre :

- d'une part, **l'efficacité du service**, mesurée par les indicateurs 1 et 2 de l'objectif 3, qui prennent en compte respectivement le pourcentage de vol retardé pour des raisons attribuables au contrôle aérien (dit cause « ATC », pour « Air Traffic Control »), et le retard moyen imputable à ces causes. On constate ainsi que la cible pour ces deux indicateurs est la stabilité, ce qui peut paraître peu ambitieux, mais doit se lire dans un contexte de forte hausse du transport aérien, à effectifs pratiquement constants ;

- d'autre part, **le coût**, qui se traduit en charges supplémentaires pour les compagnies aériennes par le biais des redevances. Le niveau de ces dernières fait ainsi l'objet des indicateurs 1, 2 et 3 de l'objectif 4. Il convient de se féliciter de l'approche comparatiste retenue pour la construction de l'indicateur 1, qui mesure l'écart entre le taux de route français et le taux de route des 6 états limitrophes : la mise en parallèle avec des pays proches comparables permet d'obtenir une bonne indication de la compétitivité du contrôle aérien français.

L'arbitrage ainsi réalisé permet de prendre en compte la logique économique de la construction du budget annexe, logique qui doit :

- assurer le **meilleur service** possible sous peine de pénaliser l'ensemble des plateformes aéroportuaires françaises ;

- assurer ce service **sans augmenter la pression sur les compagnies aériennes** *via* les redevances ;

- enfin, être performant sur la **prévision en début d'année de l'évolution du transport aérien**, le chiffrage retenu permettant d'établir le niveau exact des redevances.

L'action 4 « Exploitation du contrôle aérien en outre-mer » permet de mesurer l'aide apportée à l'outre-mer. En effet, comme vos rapporteurs spéciaux l'ont souligné, les redevances pour les aéroports des départements d'outre-mer sont **très inférieures aux coûts supportés**, ce qui justifie par ailleurs un financement par la taxe d'aviation civile. Cette politique s'explique par la situation géographique exceptionnelle de ces départements et collectivités, et par la volonté de **ne pas surenchérir le prix des billets d'avion**. Cependant, depuis la loi de finances pour 2004, **on observe une hausse des redevances spécifiques à l'outre-mer**, afin d'améliorer le taux de couverture, c'est-à-dire la part du coût pris en charge. L'indicateur 1 « taux de couverture des coûts des services de navigation aérienne outre-mer par la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer » de l'objectif 5 a pour but de renseigner sur ce point particulièrement important. On constate ainsi que la couverture est de 19 % en 2003, de 27 % en 2006, avec un objectif de 30 % en 2010. Or, dans le projet de loi de finances pour 2006, l'objectif pour 2010 était de 35 %, ce qui signifie **qu'une hausse des redevances en outre-mer plus forte qu'envisagée à l'époque est à prévoir.**

Vos rapporteurs spéciaux estiment que cet objectif est tout à fait réaliste et souhaitable. En effet, il convient de se rapprocher au maximum de la « vérité des prix », **même s'il ne saurait être question, pour des motifs évidents de solidarité nationale, de multiplier par trois le montant des redevances en outre-mer.** Pour autant, un objectif **d'un tiers** financé par les usagers directs et **deux tiers** financés par la solidarité nationale, *via* la taxe d'aviation civile, paraît conforme à l'équité.

L'action 6 « Formation », qui ne représente que 9,3 % des crédits, a été particulièrement critiquée par le rapport de la mission du CIAP. Les auditeurs ont en effet estimé que **l'existence du programme 611 « Formations aéronautiques » devrait avoir pour corollaire l'intégration de l'ensemble des activités de formation de la DGAC au sein de ce programme**, ce qui implique de supprimer l'action 6. Dans sa réponse, la DGAC a fait part de son opposition, arguant du fait que la suppression de cette action *« empêcherait la DSNA de faire des choix quantitatifs et qualitatifs pertinents et notamment de faire jouer la fongibilité nécessaire entre les ressources internes dédiées à la formation et l'appel à des entreprises extérieures »*.

Vos rapporteurs spéciaux relèvent cependant que les crédits consacrés à l'action formation, soit 113 millions d'euros en crédits de paiement, sont presque deux fois supérieurs aux crédits du programme « Formations aéronautiques », de 67 millions d'euros, ce qui est paradoxal. En conséquence, il faudrait **ou intégrer** les missions de formations de la DSNA au programme *ad hoc*, **ou supprimer** ce programme, d'une taille trop peu significative. Vos rapporteurs spéciaux sont favorables à la première hypothèse, et tiennent à relever que la réponse de la DGAC ne tient pas compte du fait que **le directeur général de l'aviation civile est le responsable des 4 programmes du budget annexe, et est donc tout à fait à même d'assurer la cohérence de l'ensemble.**

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 612 « Navigation aérienne »**

Quatre points doivent être soulignés :

- il s'agit du programme « au cœur » de l'activité de la DGAC, à la fois en termes budgétaires, avec 1,2 milliard d'euros, et pour son impact. L'efficacité des services est particulièrement importante, puisque en dépend le montant des redevances de route et des redevances pour services terminaux ;
- les indicateurs sont, à ce titre, bien construits, et intègrent une volonté comparative qu'il faut saluer, le secteur du transport aérien étant très compétitif en Europe ;
- on note peu d'évolution au niveau budgétaire, une fois « neutralisée » la question d'ADP ;
- le programme n'a pas connu d'évolutions depuis 2006. Cependant, des interrogations subsistent sur la pertinence de l'action « formation », qui pourrait, pour plus de clarté, être intégrée au programme « Formation aéronautique ».

C. PROGRAMME 614 « SURVEILLANCE ET CERTIFICATION »

Ce programme a pour objectif de retracer les actions exercées par la DGAC pour s'assurer du respect des dispositions législatives et réglementaires applicables dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

Dans la loi de finances pour 2006, ce programme était divisé en 6 actions, dont 5 représentaient les acteurs concernés par la sécurité et la sûreté du transport aérien.

Suivant les recommandations de la mission d'audit, le projet de loi de finances pour 2007 a réduit les actions à 2 :

- **l'action 1, qui s'intéresse aux « méthodes et organisation du contrôle »**, qui organise le cadre réglementaire, national et international ;

- **l'action 2, qui regroupe les contrôles opérationnels**, et donc les différentes inspections, programmées ou inopinées, menées par les personnels.

Vos rapporteurs spéciaux, qui avaient estimé en 2006 que la présentation retenue était extrêmement **précise**, reconnaissent certes la pertinence des remarques du comité d'audit, qui a voulu simplifier la structure de la mission et réduire les actions faiblement dotées, mais souhaiteraient cependant que **la justification au premier euro reprenne ces informations, qui leur avaient semblé utiles**.

Les principales dépenses du programme sont liées aux personnels, principalement de la direction du contrôle et de la sécurité (DCS) et représentent 66,21 millions d'euros, soit **86 % des crédits de paiement du programme**, en hausse de 5 % en 2007.

Il semble important à vos rapporteurs spéciaux de souligner que les accidents d'avion sont rarement le fait d'un seul facteur. Les études sur les crashes aériens montrent, au contraire, qu'ils sont principalement la conséquence d'une **suite de défaillances tant techniques qu'humaines**. Le fait de rassembler dans un même programme l'ensemble des intervenants devrait permettre de donner une plus grande efficacité aux contrôles.

Les différents indicateurs du programme sont extrêmement clairs et pertinents. On note qu'un objectif spécifique est consacré au contrôle effectué sur les compagnies étrangères, en application du programme européen SAFA, qui vise à cibler les contrôles sur les compagnies pour lesquelles des doutes existent.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 614 « Surveillance et certification »**

Deux remarques peuvent être faites sur ce programme, qui n'appelle pas de commentaires particuliers :

- la présentation du programme est extrêmement claire et lisible ;
- il sera intéressant de faire le point sur les mesures prises afin de renforcer les contrôles sur les aéronefs de certaines compagnies qui ne rempliraient pas les obligations de l'OACI, ainsi que sur les résultats de la « liste noire » mise en place par le ministre des transports.

D. PROGRAMME 611 « FORMATION AÉRONAUTIQUE »

Ce programme retrace les activités de formation aux métiers de l'aéronautique dont la DGAC a la charge et qui sont mises en œuvre par l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) et le service d'exploitation de la formation aéronautique de la DGAC (SEFA).

Les deux actions de ce programme reprennent la séparation entre ces deux entités :

- **l'action 1 « Formation aux métiers de l'aviation civile »** retrace l'activité de l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), qui assure la formation et le perfectionnement des différents acteurs de l'aviation civile. Il convient de remarquer que l'ENAC est la seule école européenne à rassembler toutes les disciplines et tous les métiers de l'aviation civile ;

- **l'action 2 « Formation pratique au pilotage »** contribue à la sécurité du transport aérien par la formation aéronautique pratique des différents acteurs.

Deux points doivent être relevés sur ce programme.

D'une part, sa taille modeste s'explique en partie par le fait que 113 millions d'euros de crédits de formation sont placés dans le programme « Navigation aérienne ». **Votre rapporteur spécial estime que la suggestion de la mission d'audit du CIAP devrait être retenue, afin de clarifier la construction des programmes, et d'augmenter la taille de celui-ci.**

D'autre part, les indicateurs sont extrêmement intéressants, puisqu'ils permettent de déterminer le coût de la formation et le taux d'insertion professionnel d'un élève ingénieur de l'ENAC et d'un élève pilote de ligne.

On constate ainsi que la formation d'un élève de l'ENAC revient à 78.000 euros, et que **chacun des 15 élèves pilote de ligne représente 120.000 euros par an en 2007**. Les taux d'insertion sont, dans les deux cas, proches de 100 %. A titre de comparaison, un élève d'université revient à 6.800 euros par an, et un élève de classe préparatoire à 12.000 euros.

**Les principales observations de vos rapporteurs spéciaux
sur le programme 611
« Formation aéronautique »**

- La question de l'intégration à ce programme des crédits de formation du programme « navigation aérienne » se pose ;

- il faut relever le coût proportionnellement très élevé de la formation des pilotes de ligne, à savoir 120.000 euros par an.

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE SUR LA MISSION « TRANSPORTS »

I. MODIFICATION DES CRÉDITS À TITRE NON RECONDUCTIBLE

L'Assemblée nationale a majoré, à titre non reconductible, les crédits de la mission, pour un montant de **784.500 euros**, sur cinq programmes : « Réseau routier national », « Sécurité routière », « Transports terrestres et maritimes », « Sécurité et affaires maritimes » et « Transports aériens ».

II. MODIFICATION DES CRÉDITS À TITRE RECONDUCTIBLE

L'Assemblée nationale, en première délibération, a adopté un amendement présenté par le gouvernement visant à minorer les crédits de la mission de **2.516.737 euros**, afin de tirer les conséquences des ajustements opérés, en faveur des collectivités territoriales, par la commission consultative d'évaluation des charges, dans le cadre de la décentralisation des services régionaux de voyageurs et du réseau routier national. Cette modification de crédits impacte trois programmes :

- « Réseau routier national », minoré de 1.518.159 euros ;
- « Transports terrestre et maritimes », minoré de 1.251.154 euros ;
- « Sécurité routière », majoré de 252.576 euros.

Elle a, en seconde délibération, minoré de **24.522.573 euros** les crédits de la mission pour gager les ouvertures de crédits opérées lors de cette seconde délibération.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours d'une réunion tenue le mercredi 15 novembre 2006 sous la présidence de M. Jean Arthuis, président, la commission a procédé à l'examen du rapport de MM. Alain Lambert, Jean Pierre Masseret, Gérard Miquel et Yvon Collin, rapporteurs spéciaux, sur la mission « Transports », le budget annexe « Contrôle et exploitations aériens » et le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

M. Jean Arthuis, président, après avoir salué la présence de MM. Charles Revet et Georges Gruillot, rapporteurs pour avis au nom de la commission des affaires économiques, a invité les rapporteurs spéciaux à présenter leurs observations.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a abordé, tout d'abord, le programme 203 « Réseau routier national », qui finance le développement et l'entretien du réseau routier national.

Il a indiqué que le programme représentait 545 millions d'euros en autorisations d'engagement et 499 millions d'euros en crédits de paiement. Il a ajouté que ces crédits étaient respectivement en diminution de 38,7 % et 45,1 % par rapport à la loi de finances pour 2006.

Il a noté que ces évolutions étaient la conséquence du changement de périmètre du réseau routier dans le courant de l'année 2006, lié au transfert de 16.820 kilomètres de routes nationales d'intérêt local aux départements.

Il a relevé, en outre, que les crédits consacrés au développement des infrastructures étaient essentiellement constitués par le rattachement de fonds de concours correspondant pour une part aux participations des collectivités territoriales dans les contrats Etat-région (CPER) à hauteur de 1,2 milliard d'euros et à un abondement en provenance de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France) pour 970 millions d'euros. Les fonds de concours atteignent ainsi 2,2 milliards d'euros, en progression de 14 % par rapport à 2006. Ils sont donc quatre fois et demie plus élevés que les seuls crédits budgétaires.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a noté un paradoxe, puisque la première action du programme, qui s'intitule « Développement des infrastructures routières », ne comporte aucun crédit.

Il a constaté, à cet égard, que le phénomène d'« agencisation de l'Etat », dont le rapporteur général relevait récemment la généralisation, aboutissait à priver les parlementaires de toute possibilité de porter une appréciation sur une politique importante de l'Etat.

Il a indiqué qu'il souhaitait que les pouvoirs de contrôle du Parlement, et particulièrement ceux des rapporteurs spéciaux en application de l'article 57 de la LOLF, puissent s'exercer pleinement par la transmission systématique de toutes informations sur l'exécution des actions des opérateurs.

Il a précisé qu'il était contraint de renouveler son observation formulée l'année dernière sur la non-transmission au Parlement du rapport prévu par la loi de

finances pour 2005 sur le financement et le fonctionnement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, s'agissant des objectifs et des indicateurs du programme, a noté avec satisfaction que les remarques émises par la commission à l'occasion de l'examen du budget 2006 avaient été largement prises en compte. Il a précisé que les objectifs avaient été redéfinis et la quasi-totalité des indicateurs était renseignée et ciblée.

Il s'est félicité aussi de l'annonce de la prochaine introduction d'un nouvel indicateur de performance portant sur le coût de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier national, faisant suite au lancement, en juin 2006, d'un audit de modernisation sur la « comparaison au niveau européen des coûts de construction et d'entretien des routes », qui doit servir de référence pour la fixation des objectifs assignés aux nouveaux services routiers français.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a ensuite précisé que le programme 207 « Sécurité routière » représentait 106 millions d'euros en autorisations d'engagement et 111,8 millions d'euros en crédits de paiement, ces crédits étant respectivement en diminution de 15 % et 7,9 % par rapport à la loi de finances pour 2006.

Il a relevé, toutefois, que la politique de sécurité routière, compte tenu de son caractère interministériel, faisait l'objet d'un « document de politique transversale » (DPT) et que c'était à ce niveau qu'elle devait être effectivement appréciée, dans les moyens mis en œuvre comme dans les résultats obtenus.

Il a souligné que l'effort financier global pour la sécurité routière était ainsi évalué à 2,295 milliards d'euros en crédits de paiement et 2,307 milliards d'euros en autorisations d'engagement.

Il a toutefois observé que cet effort ne prenait pas en compte les interventions des collectivités territoriales, notamment les départements, en ce domaine.

Parmi les actions du programme, il a relevé plus particulièrement l'action « Education routière » qui fait l'objet d'une forte priorité. Il a noté, toutefois, que pour une large part, l'augmentation des crédits (de plus de 60 %) était liée à la prise en charge du coût du dispositif du permis à 1 euro par jour, qui devait initialement être financé par le produit des radars automatiques, dans le cadre du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ». Il a indiqué que le coût total de la mesure au titre de 2007 s'élevait à 12 millions d'euros pour la délivrance de 150.000 prêts.

Puis il a abordé la mission constituée par le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », compte créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a précisé qu'il retraçait principalement :

- en recettes : une fraction, égale à 60 %, du produit des amendes infligées en raison d'infractions au code de la route et perçues par la voie de systèmes automatisés, dans la limite de 140 millions d'euros ;

- en dépenses : les coûts relatifs à l'entretien, la maintenance, et au développement des radars, ainsi que les dépenses de modernisation du fichier national du permis de conduire.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a indiqué que cette mission, après avoir comporté un seul programme, en comportait désormais deux, pour tenir compte de la décision du Conseil constitutionnel déclarant non conformes à la LOLF les missions « mono-programme ».

Il a précisé que les crédits du premier programme « Radars », s'élevaient à 116 millions d'euros, rappelant qu'après le déploiement de 1.000 radars automatiques entre 2002 et 2005, 500 nouveaux radars seraient installés en 2006 et que le conseil interministériel de sécurité routière du 6 juillet 2006 avait décidé de poursuivre ce rythme d'installation en implantant 500 nouveaux dispositifs de contrôle sanction automatisés en 2007.

Il s'est interrogé sur la pertinence du montant des crédits inscrits à ce programme pour la maintenance du dispositif des radars, les crédits inscrits pour 2007 lui semblant sous-estimés. Il a relevé, en effet, qu'ils étaient en diminution de 15 %, alors que le programme d'installation de radars pour 2007 aboutissait à une augmentation de leur nombre de 25 % par rapport à 2006.

Il a souhaité, en ce qui concernait la performance du programme, attirer l'attention sur les mauvais résultats de l'indicateur mesurant le pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les radars.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a indiqué que les explications fournies par le responsable de programme faisaient état des « difficultés d'identification du titulaire du certificat d'immatriculation » et que les véhicules immatriculés à l'étranger représentaient plus de la moitié de l'écart constaté.

M. Gérard Miquel, rapporteur spécial, a rappelé que le second programme « Fichier national du permis de conduire » ne comprenait qu'une seule action finançant notamment le développement d'un nouveau système national des permis de conduire (projet FAETON).

Il a précisé que 24 millions d'euros y étaient consacrés, soit une augmentation considérable de 167 %, ce programme ayant en quelque sorte « récupéré » les crédits du compte d'affectation spéciale qui étaient destinés au permis à un euro.

Il a souhaité que la réalisation du nouveau système de permis de conduire soit d'autant accélérée et appelé de ses vœux une révision des règles de répartition des recettes des radars afin de tenir compte de la décentralisation d'une large partie du réseau routier. Il a fait part de sa volonté d'effectuer en 2007 un contrôle en ce domaine.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a ensuite indiqué qu'il lui revenait de présenter deux des programmes de la mission « Transports » à savoir le programme « Météorologie » et le programme « Conduite et pilotage des politiques d'équipement ».

Il a précisé que le programme 170 « Météorologie » retraçait la subvention versée par le ministère des transports à l'opérateur Météo France, dont les priorités d'actions sont fixées pour 2005-2008 par le contrat d'objectifs conclu avec l'Etat.

Il a ajouté que le responsable du programme, l'établissement public Météo France, en était aussi l'opérateur unique.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a souligné que le programme représentait 166 millions d'euros et que ces crédits étaient en augmentation de 7 % par rapport au budget de 2006.

Il a noté que cette augmentation résultait d'un double mouvement :

- une hausse d'1,5 % de la subvention en 2007, prévue par le contrat d'objectifs, représentant 2,3 millions d'euros ;

- et, surtout, une augmentation de 8,5 millions d'euros de la subvention pour charges de service public résultant de mesures non prévues par le contrat, à savoir la compensation de l'augmentation du versement de Météo-France au compte d'affectation spéciale pensions pour 8,4 millions d'euros et, au fonds national d'aide au logement (FNAL) pour 0,1 million d'euros.

S'agissant de la performance du programme, il a indiqué que les objectifs et les indicateurs lui paraissaient à la fois trop nombreux et trop complexes. Il a noté cependant, avec satisfaction, que les résultats, pour 2005, de l'indicateur relatif à l'évolution des recettes propres de l'établissement étaient supérieurs aux prévisions, ce qui illustre les efforts réalisés par Météo-France.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a indiqué qu'il avait également apprécié la collaboration de Météo-France lors du suivi qu'il avait effectué sur l'enquête réalisée par la Cour des comptes, ainsi que la volonté exprimée par son président directeur général, lors de l'audition du 28 juin 2006, de poursuivre la mise en œuvre des engagements de réforme qui avaient été pris.

Il a précisé que le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques d'équipement » regroupait les fonctions dites de « soutien » des différents programmes de la mission « Transports ».

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a noté qu'il représentait près de 4 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et que l'augmentation sensible de ces crédits était liée à la fusion, cette année, de ce programme avec le programme « Stratégie en matière d'équipement » de la mission « Politique des territoires ».

Il a relevé qu'il comprenait au total 22 actions, dont une grande partie étaient des actions « miroir » reflétant les contributions apportées par ce programme à l'exécution d'autres programmes, de la mission « Transports » ou d'autres

missions, notamment par la prise en charge de la gestion des crédits des personnels déconcentrés.

Il a constaté que, par rapport à 2006, une nouvelle action, représentant plus d'un milliard d'euros, avait été insérée concernant les personnels transférés aux collectivités territoriales qui restent mis à disposition par l'Etat et qui sont donc rémunérés par l'Etat avant l'exercice de leur droit d'option.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, a observé que, compte tenu d'une présentation très complexe et de la situation particulière d'un ministère qui restait dans une situation transitoire avant la réalisation effective de la décentralisation des services, la lecture du programme était, cette année encore, assez difficile.

Il a ensuite abordé certains sujets qui avaient été évoqués lors de l'examen du budget 2006.

S'agissant de l'expérience de fusion des directions départementales de l'équipement (DDE) avec les directions départementales de l'agriculture (DDA), il a rappelé que cette démarche, engagée par une circulaire du Premier ministre le 2 janvier 2006, concernait huit départements où la fusion doit être effective au 1^{er} janvier 2007.

Il a indiqué qu'il interrogerait le ministre en séance publique sur l'avancement de ce dossier par rapport à cette échéance et invité ses collègues des départements concernés à faire part de leurs constatations.

Il a ensuite exposé les principales caractéristiques de la mise en place des onze directions interdépartementales des routes (DIR) qui seront créées en 2007 et seront chargées de définir et d'appliquer une politique d'exploitation et d'entretien des routes nationales structurantes, par itinéraires et à l'échelle interdépartementale. Il a précisé que ce dispositif serait complété par la création des services de maîtrise d'ouvrage (SMO) dans les directions régionales de l'équipement (DRE) et que le réseau des implantations territoriales serait réduit, revenant ainsi d'une moyenne de 12 par département à 5 en 2007.

Sur le sujet de l'avenir des parcs de l'équipement, toujours placés dans les DDE, il a souhaité que le ministre précise les orientations du rapport qui lui a été remis au début de l'année 2006, notamment sur la question du statut des ouvriers des parcs et ateliers (OPA) qu'il comptait retenir.

Sur la question du transfert de 30.000 agents de l'équipement aux collectivités territoriales, il a renvoyé au rapport établi par son collègue Eric Doligé au nom de l'observatoire de la décentralisation.

S'agissant enfin de la gestion immobilière du ministère de l'équipement, qui a donné lieu à une audition le 17 mai 2006 suite à l'enquête de la Cour des comptes au titre de l'article 58-2° de la LOLF, il a noté que le ministre avait officiellement annoncé le regroupement des services dans un immeuble unique sur le site de la Défense après la réunion du conseil d'administration de l'EPAD du 25 juillet 2006 et

que la décision avait été prise de réaliser une tour, après un concours international d'architecture.

M. Jean Arthuis, président, s'est étonné à l'issue de cette présentation, que Météo France continue à exploiter une imprimerie à Trappes.

M. Alain Lambert, rapporteur spécial, a présenté ensuite des observations générales sur l'ensemble des trois missions examinées.

Relevant que le périmètre de gestion du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer était plus large et incluait également la responsabilité de plusieurs programmes dans d'autres missions interministérielles, à savoir la mission « Politique des territoires », la mission « Recherche et enseignement supérieur », et la mission « Régimes sociaux et de retraite », il a indiqué qu'au total, ces programmes complémentaires de l'action du ministère représentaient près de 4 milliards d'euros.

Il a remarqué que, dans la présentation des ses moyens pour l'exercice 2007, le ministère de l'équipement continuait à raisonner selon une logique de département ministériel et non par mission et programme, ce qui n'était conforme ni à la lettre, ni à l'esprit de la LOLF. Ce ministère procédait également à une globalisation des crédits de nature budgétaire et des ressources propres des opérateurs, en particulier de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France.

Revenant sur la présentation de la mission « Transports », il a précisé qu'elle représentait :

- en termes de crédits budgétaires, 8,883 milliards d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 8,809 milliards d'euros de crédits de paiement (CP), ces crédits étant complétés à hauteur de 2,883 milliards d'euros en AE et 2,907 milliards d'euros en CP, par des fonds de concours ;

- en termes d'emploi, 90.717 emplois autorisés, cet effectif étant en diminution de 1.066 par rapport à 2006 ;

- en termes de dépenses fiscales rattachées à la mission : 1,8 milliard d'euros, concentrés essentiellement sur le programme 225 « Transports aériens ».

Il a relevé que, par rapport au budget 2006, les évolutions de crédits des différents programmes de la mission étaient très contrastées. Au total, elles affichent une diminution de 6 % en crédits de paiement, diminution qui atteint 45 % sur le programme réseau routier national. Il a précisé que ces évolutions étaient principalement liées à la place que tenait désormais l'AFITF dans les investissements routiers, fluviaux et ferroviaires, au transfert de la gestion des routes nationales aux départements et à la réintégration des crédits d'un programme de soutien inclus précédemment dans la mission « Politique des territoires ».

Puis il a fait quelques observations sur les programmes « Transports terrestres et maritimes », « Passifs financiers ferroviaires » et « Sécurité et affaires maritimes ».

S'agissant du programme 226 « Transports terrestres et maritimes », il a précisé qu'il regroupait les moyens mis en oeuvre pour le transport ferroviaire,

fluvial et maritime, et l'intermodalité et qu'il représentait 2,39 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Il a observé que ces crédits étaient respectivement en diminution de 9,1 % et 11,3 % par rapport au budget de 2006, la majorité des crédits du programme étant constituée par les dotations à Réseau ferré de France (pour 2 milliards d'euros), à savoir la contribution aux charges d'infrastructure et la subvention de régénération, sur lesquelles la marge de manœuvre était, par définition, réduite.

Il a indiqué que le programme bénéficiait de fonds de concours estimés à 506 millions d'euros en autorisations d'engagement et 518 millions d'euros en crédits de paiement, pour l'essentiel sur l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », correspondant à la participation des collectivités aux contrats Etat-région.

Il a ajouté qu'à ce programme était rattachée une dépense fiscale évaluée à 610 millions d'euros. A cet égard, il a noté que les exonérations liées au chèque-transport, mises en place dans le cadre du projet de loi sur la participation en cours d'examen par le Parlement, devraient entraîner une dépense fiscale supplémentaire de 60 millions d'euros, qui n'avait pas été incluse dans l'estimation initiale.

Il a souligné que le programme, qui était pour une part importante mis en œuvre par des opérateurs (AFITF, VNF, RFF), comprenait six actions : l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » qui ne comporte plus, pour 2007, que des dépenses d'intervention au bénéfice quasi exclusif de RFF du fait de la suppression de la subvention pour charges de service public versée précédemment à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF).

Il a relevé une diminution importante des crédits disponibles pour la modernisation des gares, soit 47 % en autorisations d'engagement et 48,4 % en crédits de paiement. L'année 2007 étant celle du dernier exercice correspondant à l'obligation, instituée par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 « Solidarité et renouvellement urbains », d'une contribution de l'Etat à l'effort de modernisation des gares à vocation régionale, il a indiqué qu'il interrogerait le gouvernement pour qu'il établisse le bilan des demandes en suspens des collectivités territoriales.

M. Alain Lambert, rapporteur spécial, s'est interrogé aussi, toujours à propos de cette action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », sur la baisse des crédits consacrés à la résorption de « points noirs bruit » à hauteur de 81,5 % en autorisations d'engagement et 76,7 % en crédits de paiement, qui ne pourrait se justifier que par une mauvaise consommation des crédits inscrits en 2006.

Par ailleurs, il s'est réjoui de ce que, conformément au souhait exprimé par la commission en 2006, les crédits de l'action « Inspection du travail dans les transports », qui ne s'élevaient qu'à 45.000 euros, aient été rattachés à l'action « Soutien au programme ».

S'agissant des outils de mesure de la performance, il a rappelé qu'il avait souhaité, en 2006, une amélioration des objectifs et indicateurs du programme, dont beaucoup n'étaient pas valorisés.

Il a estimé qu'un réel effort de clarification et d'explication des évaluations de performance avait été réalisé cette année par le responsable du programme, ce qui méritait d'être salué, mais que les indicateurs restaient encore trop nombreux.

En ce qui concerne le programme 173 « Passifs financiers ferroviaires », il a précisé qu'il avait, pour finalité, de contribuer au désendettement des deux établissements publics ferroviaires : Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer.

Il a indiqué que ce programme représentait 1.357 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, ces crédits étant stables par rapport à ceux ouverts par la loi de finances initiale pour 2006.

Toutefois, compte tenu des conditions actuelles de taux d'intérêt, il a relevé que le maintien de ces dotations aboutissait à reporter le délai prévisionnel d'amortissement des dettes respectivement, pour le SAAD à la fin 2027, et pour RFF, à 2046.

En ce qui concerne la mesure de la performance, il a indiqué que le projet annuel de performances pour 2007 faisait l'effort de définir un objectif et un indicateur, alors qu'il n'y en avait aucun en 2006, mais que ceux-ci restaient très largement perfectibles.

Il a précisé que l'indicateur qui avait été retenu mesurait le coût moyen du stock de dette, mais qu'il était défini différemment selon chaque opérateur ferroviaire. En outre, il ne comportait pas de cible, ce que le responsable de programme justifiait par « les difficultés à prendre des engagements qui dépendent de l'évolution des taux constatés sur les marchés financiers ».

Il a rappelé que la commission avait souhaité qu'un nouvel indicateur fût défini afin de prendre en compte l'écart de coût de financement (« spread ») de RFF et du SAAD par rapport à l'Etat.

Enfin, sur ce programme, il a observé qu'un amendement à la loi de finances pour 2006, adopté à l'initiative de l'Assemblée nationale avec l'accord du gouvernement, avait prévu la remise aux commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat, avant le 30 juin 2006, d'un rapport sur les conditions de gestion du service annexe d'amortissement de la dette et que ce rapport était toujours en attente de transmission.

S'agissant du programme 205 « Sécurité et affaires maritimes », **M. Alain Lambert, rapporteur spécial**, a indiqué qu'il avait fait l'objet d'une refonte importante, ce dont il se félicitait, car elle avait largement pris en compte les observations et les réserves formulées lors de l'examen de la loi de finances pour 2006.

Il a ajouté que cette refonte avait concerné les objectifs et indicateurs du programme, mais également la présentation stratégique du programme qui plaçait, de manière désormais beaucoup plus explicite la sécurité maritime, au « cœur de ses priorités » pour 2007.

Il a noté que le programme représentait 150,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et 147,7 millions d'euros en crédits de paiement, précisant que ces crédits étaient respectivement en augmentation de 6 % et 3 % par rapport à la loi pour finances de 2006.

Il a constaté que c'était effectivement sur la première action « Sécurité et sûreté maritime » que portait la progression des crédits liée principalement à l'installation de stations radio et radars à Guernesey dans le cadre du programme permettant le renforcement de la surveillance du trafic dans les dispositifs de séparation du trafic des Casquets, ainsi qu'à la création d'un CROSS de plein exercice en Polynésie.

Enfin, **M. Yvon Collin, rapporteur spécial**, a présenté les crédits liés au transport aérien.

Tout d'abord, il a rappelé que les crédits du transport aérien étaient répartis entre deux « supports », d'une part, le programme « Transports aériens » de la mission « Transports » et, d'autre part, la mission « Contrôle et exploitation aériens », qui constituait un budget annexe. Il a précisé que si ces deux entités étaient séparées au niveau budgétaire, il était cependant essentiel de les étudier simultanément pour des raisons de lisibilité, une seule administration, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) étant en charge de l'ensemble.

S'agissant des mouvements de crédits, **M. Yvon Collin, rapporteur spécial**, a indiqué que le projet de budget était d'une grande stabilité. Au niveau des recettes, il a noté que les redevances instituées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004, destinées à remplacer en partie la taxe d'aviation civile, et qui devaient rapporter 30 millions d'euros en 2006, peinaient à monter en puissance, ce qui expliquait que la fraction de la taxe d'aviation civile affectée au budget annexe passait de 145 millions d'euros en 2006 à 167 millions d'euros en 2007. Il a souligné que cette difficile montée en charge des nouvelles redevances n'était pas inquiétante, mais qu'elle traduisait la difficulté de faire payer à des usagers des services qui étaient jusqu'à présent gratuits.

S'agissant de l'endettement du budget annexe, il a précisé qu'il restait stable, après avoir fortement augmenté en 2006 suite au remboursement, en une fois, et pour 150 millions d'euros, des investissements consentis par Aéroports de Paris (ADP) dans le domaine de la navigation aérienne. Par ailleurs, il a signalé que cette dette était désormais gérée de manière centralisée par l'Agence France Trésor (AFT), et ce, conformément aux recommandations de M. Paul Girod dans son rapport d'information n° 476 (2004-2005) sur la gestion de la dette de l'Etat, cette amélioration des procédures permettant une économie de 80.000 euros par an.

Concernant les dépenses, il a indiqué qu'elles restaient globalement stables, tout en effectuant trois remarques :

- d'une part, il a constaté une baisse des crédits qui était, en fait, la conséquence de l'inscription exceptionnelle dans le budget 2006 de 150 millions d'euros au profit d'Aéroports de Paris, et donc, mécaniquement, d'une baisse apparente des crédits en 2007 ;

- d'autre part, une amélioration du « taux de couverture » du contrôle aérien en outre-mer, qui se situait aux environs de 27 %. Il a rappelé que facturer au « coût complet » les aéroports d'outre-mer ferait augmenter le prix des billets dans des proportions déraisonnables, et qu'en conséquence, une partie de la taxe d'aviation civile servait à couvrir ce coût. Il a fait état, depuis 3 ans, de la volonté affichée par le gouvernement d'augmenter les redevances versées par les passagers outre-mer, et donc d'améliorer le « taux de couverture » ;

- enfin, il a attiré l'attention de la commission sur le coût extrêmement élevé de la formation des pilotes de ligne, qui s'élevait à 120.000 euros par an et par élève, selon les informations figurant dans les documents budgétaires.

En ce qui concerne la structure de la mission, **M. Yvon Collin, rapporteur spécial**, s'est félicité de ce que les remarques formulées l'année précédente sur un indicateur totalement incompréhensible aient été prises en compte, et que cet indicateur, qui couvrait l'importante politique de subventions aux lignes régionales, ait été amélioré.

Il a cependant remarqué l'existence, sur la mission « Contrôle et exploitation aériens », d'un programme « Formation », pour un montant de 67 millions d'euros, ce qui était peu compréhensible, dans la mesure où l'on trouvait une action « Formation » dans le programme « Navigation aérienne », action dotée de 113 millions d'euros. Il a suggéré, en conséquence, de rassembler sur un même programme toutes les actions en faveur de la formation.

Sous réserve de ces observations et de celles présentées par ses collègues, **M. Alain Lambert, rapporteur spécial**, a proposé l'adoption des crédits de la mission « Transports », du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » et de la mission constitutive du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Un débat s'est ensuite instauré.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, a souligné que la commission des affaires économiques attachait la plus grande importance à l'analyse des rapporteurs spéciaux.

Il a indiqué qu'il souhaitait attirer l'attention de la commission sur les conséquences de l'article 63 de la loi de finances pour 2006. Il a rappelé que l'année précédente, le gouvernement avait créé une société chargée de valoriser la vente du patrimoine de RFF au motif de vendre plus vite ce patrimoine. Il a observé que cet argument était pour le moins discutable car, jusqu'en 2005, les terrains en question n'avaient pour l'essentiel, pas été attribués à RFF, qui ne pouvait donc pas procéder à leur cession.

Il a souligné que la réalité constatée aujourd'hui était que ce dispositif privait RFF de l'essentiel de son patrimoine et que le produit des cessions disparaissait tout simplement dans le déficit du budget général de l'Etat.

Il a fait valoir, à l'opposé, qu'un important plan de remise à niveau du réseau avait été décidé et qu'il devait être financé, notamment, par le produit des cessions immobilières, à hauteur de 90 millions d'euros.

Il a estimé qu'il s'agissait d'une situation préoccupante, qui méritait l'attention de la commission. Il a indiqué qu'il envisageait de proposer à la commission des affaires économiques un amendement sur cette question, souhaitant par ailleurs que la commission se prononce elle-même sur ce problème par l'intermédiaire de ses rapporteurs spéciaux.

M. Alain Lambert, rapporteur spécial, est intervenu pour souligner la responsabilité partagée de RFF dans la situation actuelle. Déplorant la lenteur avec laquelle était négociée la convention de partage des actifs entre RFF et la SNCF, il a jugé qu'il était temps de mettre un terme à ce différend. Il a estimé que des crédits supplémentaires pour la régénération ne pourraient être envisagés que si RFF manifestait sa volonté explicite d'aboutir à un accord avec la SNCF avant la fin de l'année.

M. Charles Revet, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, a illustré les difficultés de partage des patrimoines avec le cas du port du Havre, qui a nécessité un arbitrage du ministère pour départager la SNCF et le port du Havre. Il a toutefois souligné que les moyens financiers qui avaient été promis à RFF risquaient d'être détournés au profit du budget général.

M. Jean Arthuis, président, a estimé que l'absence d'accord entre la SNCF et RFF avait mis ces deux opérateurs dans la situation d'être privés des ressources escomptées.

M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, a exprimé son inquiétude sur les sources de financements futurs de l'AFITF. Il a également regretté que le transport fluvial ne soit plus mentionné qu'à la marge dans le cadre des interventions en faveur du transport combiné.

En réponse à M. Auguste Cazalet, **M. Yvon Collin, rapporteur spécial**, a suggéré que le ministre soit interrogé afin de préciser la nature des travaux envisagés sur l'aéroport de Pau.

M. Gérard Longuet est intervenu pour regretter les lacunes de la gestion immobilière de RFF et de la SNCF qui sont, pourtant, les deux plus importants propriétaires fonciers en milieu urbain, disposant de terrains en centre-ville autour des gares, du fait de l'éloignement des activités de fret.

Dans le prolongement des échanges qui venaient de se tenir, **M. Jean Arthuis, président**, a proposé alors que la commission présente, afin de susciter un débat en séance publique, un amendement de réduction de crédits sur le programme « Passifs financiers ferroviaires », pour un montant global de 100 millions d'euros, répartis à égalité sur les subventions destinées à RFF et à la SNCF. Il a considéré que cette mesure serait de nature à rappeler aux deux opérateurs leurs obligations de gestion de leur patrimoine immobilier.

M. Alain Lambert, rapporteur spécial, a déclaré partager totalement l'objet de cette proposition et estimé que l'amendement pourrait être modifié ou retiré si le ministère faisait état d'avancées significatives avant le 1^{er} janvier 2007. **M. Michel Moreigne** a incité les rapporteurs spéciaux à procéder à un contrôle sur pièces et sur place de la ligne Montluçon-Ussel. La commission a alors adopté à l'unanimité cet amendement.

M. Jean Arthuis, président, est enfin intervenu pour indiquer que la question difficile des retranchements de voies ferrées serait bientôt résolue.

A l'invitation des rapporteurs spéciaux, la commission a alors **décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de la mission « Transports » pour 2007** ainsi modifiés, **et d'adopter sans modification les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitations aériennes »**, ainsi que du **compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »**.

Réunie à nouveau le jeudi 23 novembre 2006, sous la présidence de M. Jean Arthuis, président, la commission, après avoir pris acte des modifications apportées par l'Assemblée nationale, a confirmé son vote favorable à l'adoption des crédits de la mission « Transports »