



Projet de loi de finances pour 2005

Sommaire

Transports.....	2
Réseau routier national	4
Sécurité routière	8
Transports terrestres et maritimes	11
Passifs financiers ferroviaires.....	16
Sécurité et affaires maritimes.....	18
Météorologie.....	21
Transports aériens.....	23
Soutien des politiques d'équipement	26
Budget annexe de l'aviation civile.....	32
Contrôle et exploitations aériens.....	32
Budget annexe de l'aviation civile	33
Politique des territoires	36
Stratégie en matière d'équipement	37
Aménagement, urbanisme et ingénierie publique	44
Information géographique et cartographique.....	47
Tourisme	48
Aménagement du territoire.....	52
Régimes sociaux et de retraite	39
Régimes sociaux des transports terrestres.....	40
Régime de retraite et de sécurité sociale des marins.....	41
Recherche et enseignement supérieur	53
Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat	60

Transports

Réseau routier national

Sécurité routière

Transports terrestres et maritimes

Passifs financiers ferroviaires

Sécurité et affaires maritimes

Météorologie

Transports aériens

Soutien des politiques d'équipement

L'année 2003 a été marquée par une réflexion approfondie sur les besoins de notre pays en matière d'infrastructures. Initiée par un audit du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances, cette analyse a été relayée par une étude prospective de la DATAR et complétée par les rapports des sénateurs Gerbaud et Haenel sur le fret ferroviaire et du sénateur de Richemont sur le pavillon français et le cabotage maritime. Le Parlement s'est également largement investi lors des débats du printemps. Les décisions gouvernementales prises à l'occasion du CIADT du 18 décembre 2003 marquent l'aboutissement de cette démarche. Le CIADT est l'expression d'une nouvelle ambition pour la politique des transports, conciliant développement économique, attractivité des territoires dans une Europe élargie et développement durable.

Dans cet esprit, le CIADT a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

Pour se donner les moyens de ses ambitions, le Gouvernement a décidé la création d'une Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Cet établissement public, dont les textes de création sont actuellement examinés, apportera les financements de l'État dès l'année 2005, grâce notamment à l'affectation des dividendes des sociétés d'autoroutes et des redevances domaniales autoroutières. Son budget 2005 s'établit à 635 millions d'euros issus de ces deux ressources affectées et d'une dotation en capital de 200 millions d'euros. D'ici à 2012, c'est un volume global de subvention de 7 500 millions d'euros qui sera mobilisé pour soutenir un programme de travaux de l'ordre de 20 000 millions d'euros majoritairement consacrés au réseau ferroviaire.

Réseau routier national

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005 ⁽¹⁾	Taux d'évolution
2 876	2 825	- 1,8 %

(1) Les moyens 2005 comportent, outre les montants inscrits au PLF 2005, les crédits reportés et les moyens dont sera dotée l'AFITF.

Les transports sont un enjeu fort pour la prospérité de la France et le développement de son économie. Le rôle du réseau routier national est d'assurer l'acheminement des flux de voyageurs et de marchandises interrégionaux et internationaux dans de bonnes conditions d'économie, de sécurité et de fiabilité : près de 90 % des transports de voyageurs et de 80 % des transports de marchandises s'effectuent par la route. Du fait de l'importance de ces flux, auxquels s'ajoutent des courants de trafic plus locaux, les 38 000 km composant actuellement ce réseau (dont environ 30 000 km de réseau non concédé) assurent près de 40 % de la circulation routière sur 4 % du linéaire total de routes de notre pays.

Le projet de budget routier 2005 permet de répondre :

- aux objectifs du Gouvernement fixés dans le cadre du CIADT du 18 décembre 2003,
- à la priorité accordée à la préservation et à la réhabilitation du patrimoine routier.

L'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), annoncée par le CIADT du 18 décembre 2003, est en cours de création pour financer les grands projets à partir de 2005.

Les moyens consacrés par l'État aux investissements routiers sont, en 2005, en progression de + 21,3 % avec 977,7 millions d'euros (à périmètre et base constants) grâce aux compléments apportés par l'AFITF. En matière d'entretien et de réhabilitation, les crédits progressent de + 1,4 % (à base constante) par rapport à 2004, avec une dotation de 613,5 millions d'euros.

Développement des infrastructures routières

Les crédits dédiés au développement du réseau routier national permettent d'adapter celui-ci aux besoins de la politique d'aménagement du territoire et d'améliorer la fluidité des trafics.

Pour ce faire, quatre axes principaux de développement sont identifiés :

- la réalisation de grands itinéraires est-ouest et sud-nord assurant le bon écoulement du trafic routier national et international, ainsi que l'ancrage du territoire dans l'espace européen,
- le développement des liaisons transfrontalières,
- une desserte plus équilibrée du territoire,
- la réalisation de contournements urbains destinés à écarter le trafic de transit.

L'enveloppe du volet routier des contrats État-régions (hors exploitation financée sur le budget de la sécurité routière) s'élève sur la durée du XIIème plan 2000-2006, en part État, à 5 100 millions d'euros, auxquels il convient d'ajouter les participations des collectivités territoriales à hauteur de 8 000 millions d'euros. Pour 2005, la part État s'élève à 465,5 millions d'euros et celle des collectivités territoriales est de l'ordre de 800 millions d'euros.

En outre en 2005, le budget prévisionnel de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) s'établit à 635 millions d'euros dont 187 millions d'euros en moyens de paiement pour les infrastructures routières. L'ensemble des moyens, en provenance de l'AFITF et du budget général, permet en 2005 :

- la poursuite des travaux de l'A 75 et de la RN 7 ainsi que le lancement de la section nouvelle de l'A 75 : Pézenas-A 9,
- le démarrage du deuxième tube du tunnel de Toulon,
- la poursuite des travaux de la Route centre Europe Atlantique (RCEA) dans la Creuse,
- la signature des contrats de concession des autoroutes A 19 : Artenay-Courtenay et A 41 : Annecy-Genève (275 millions d'euros d'autorisations de programme leur sont consacrés),
- la poursuite de l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la RCEA, de la route nationale 202 bis dans les Alpes-Maritimes, de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges, de la route nationale 88 entre Lyon et Toulouse, de l'autoroute 88 entre Caen, Falaise et Sées et de la route nationale 19 entre Langres, Belfort et la Suisse et enfin la mise aux normes de l'autoroute A 34 entre Reims et la frontière belge.

En 2005, plusieurs sections de routes seront mises en service sur le réseau routier non concédé dont la principale sera la déviation de Lodève, sur l'A 75, dans le prolongement du viaduc de Millau.

Pour mémoire, la mise en service du viaduc est prévue à la mi-décembre 2004.

En matière de concessions autoroutières, 192 km d'autoroutes concédées devraient être mis en service en 2005 :

- A 29 : Amiens - Neufchâtel-en-Bray (A 29) : 58 km,
- A 28 : Rouen-Alençon : 125 km,
- A 87 : Les Essarts (A 83) – La Roche-sur-Yon : 19 km.

Entretien et exploitation

Les finalités de cette action sont la préservation du patrimoine routier et la viabilité permanente du réseau, une garantie de sécurité offerte à l'utilisateur, ainsi qu'une adaptation des services offerts aux besoins des usagers.

Les activités d'entretien s'organisent selon quatre modalités d'intervention:

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

Au sein de l'action entretien, deux volets sont prioritaires en 2005 comme en 2004, les aménagements de sécurité sur les infrastructures existantes et le renforcement des ouvrages d'art.

Le programme spécifique d'aménagement de sécurité des routes nationales, avec 43,8 millions d'euros en 2005 contre 37,8 millions d'euros en 2004, permet notamment de poursuivre la mise en oeuvre des actions pour réduire la dangerosité des glissières ("glissières motard") et des obstacles latéraux, mais surtout de lancer en 2005 la démarche Sécurité des usagers sur le réseau existant (SURE – 6 millions d'euros).

La démarche SURE consiste à identifier les itinéraires sur lesquels l'accidentologie est anormalement élevée (étude d'enjeux), à comprendre les dysfonctionnements en cause (diagnostic) à définir les actions susceptibles d'y remédier et, enfin, à les mettre en oeuvre.

L'une de ses ambitions est de proposer des aménagements cohérents sur le réseau pour éviter les problèmes de lisibilité que posent des aménagements ponctuels, réalisés sans prise en compte de l'itinéraire dans son ensemble. Conçue pour être appliquée à la totalité du réseau routier (en dehors du milieu urbain dense), cette démarche est mise en oeuvre en priorité sur des itinéraires où les niveaux de sécurité, les moins satisfaisants, sont déterminés, notamment à partir d'une analyse quantitative des accidents.

Le volet renforcement des ouvrages d'arts et mise en sécurité des tunnels est porté de 89,6 millions d'euros à 93,4 millions d'euros, soit une augmentation de 3,8 millions d'euros. Tandis que la sous-enveloppe destinée à poursuivre les travaux de réparations les plus urgents mis en évidence par les campagnes d'évaluation des ouvrages d'art (y compris les murs de soutènement) est reconduite à 61 millions d'euros, le montant de celle dédiée à l'action de sécurisation des tunnels engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont Blanc est portée de 28,6 millions d'euros à 32,4 millions d'euros.

Politique technique nationale et internationale

Cette action regroupe:

- les activités techniques du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), du Centre d'études des tunnels (CETU), et des Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE),
- l'élaboration de la réglementation, de la normalisation et de la méthodologie,
- les actions d'ingénierie sur le réseau routier national,
- les actions internationales de la direction des routes.

Il est prévu de consacrer à cette action, en 2005, une dotation de 8 millions d'euros.

Sécurité routière

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005 ⁽²⁾	Taux d'évolution
251	333	+ 32,8 %

(2) Les moyens 2005 comportent, outre les montants inscrits au PLF 2005, les crédits reportés.

Le programme "Sécurité routière" en 2005 s'inscrit dans le contexte du chantier prioritaire du quinquennat du Président de la République. Il s'agit, dans le prolongement des mesures déterminantes prises en 2003 et 2004, de faire naître une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule et de poursuivre la sécurisation des déplacements sur la route.

Le programme « Sécurité routière » retrace 4 actions qui sont une segmentation de la politique.

Observation, prospective et réglementation

L'année 2005 voit se poursuivre l'action engagée par la direction de la sécurité et la circulation routières pour aboutir à un meilleur respect des règles.

En 2005, elle concerne essentiellement 3 niveaux :

- accompagner le déploiement du contrôle automatique ; l'objectif poursuivi par le ministère est de favoriser les expérimentations pour étendre le dispositif de contrôle à d'autres infractions que celles liées à la vitesse (non-respect des feux rouges, des interdistances ...), de développer des études et recherches en partenariat avec les collectivités territoriales et les opérateurs publics et enfin d'approfondir nos connaissances en la matière sur des systèmes étrangers équivalents.
- faire évoluer les infrastructures pour plus de sécurité, notamment dans les sections jugées accidentogènes ; à ce titre sont financés l'entretien et le renouvellement de la signalisation, notamment celle des limitations de vitesse, ainsi que des études, pour assurer la cohérence avec le dispositif du contrôle automatique. La protection des usagers contre les obstacles latéraux est également renforcée.
- développer les études, les expertises et les expérimentations dans les domaines de l'accidentologie et de la conduite guidée.

Démarches interministérielles et communication

Des actions spécifiques vont être engagées vers des catégories jusqu'alors moins touchées par les campagnes de communication. Il s'agit notamment d'atteindre les motocyclistes ainsi que les conducteurs de poids lourds.

Durant l'année 2005, le contrôle de l'aptitude médicale pour l'ensemble des conducteurs est également prévu.

La priorité est donc d'accompagner cette évolution par des actions de communication, de prévention et d'éducation, en ciblant les populations les plus exposées.

Pour agir dans ce domaine, les crédits de communication viseront la diffusion par les médias les plus "impactants" (achats d'espace - spots télé-encarts, presse écrite régionale) et selon une fréquence qui va au-delà des périodes de grandes migrations (départs et retours de vacances scolaires et semaine de la Sécurité Routière en octobre).

Cette communication sera utilement relayée sous forme d'ingénierie (études et conseils) et de participations financières à des actions s'inscrivant dans le cadre des orientations nationales.

Education routière

En matière de formation à la conduite et à la sécurité routière, l'accent est mis sur les moyens qui doivent permettre aux jeunes un meilleur accès au service public du permis de conduire :

- remise à niveau des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière,
- poursuite de leur recrutement confortée par la création de 65 postes en 2005, en liaison avec le déploiement sur l'ensemble du territoire des nouvelles épreuves de l'examen,
- maintien des investissements pour l'installation de centres d'examen répondant aux normes habituellement retenues.

Une attention soutenue est également apportée à la qualité des stages de récupération de points et de sensibilisation à la sécurité routière.

La mise en place du permis probatoire, engagée en 2004, est poursuivie. L'objectif est de diminuer de façon significative le phénomène de sur-représentation des jeunes de moins de 25 ans dans la mortalité routière.

Gestion du trafic et information des usagers

En matière de gestion du trafic et d'information aux usagers de la route, la politique se décline au sein du Schéma directeur de l'exploitation routière (SDER) et du Schéma directeur d'information routière (SDIR) et comporte trois axes :

- extension de l'information en temps réel sur les conditions de circulation,
- meilleur écoulement du trafic,
- optimisation des interventions sur incidents et accidents pour éviter les sur-accidents.

Transports terrestres et maritimes

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005 ⁽¹⁾	Taux d'évolution
4 235	4 446	+ 5,0 %

(1) Les moyens 2005 comportent, outre les montants inscrits au PLF 2005, les crédits reportés et les moyens dont sera dotée l'AFITF.

Le programme "Transports terrestres et maritimes" répond à trois finalités définies par le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 :

- contribuer à l'amélioration de la desserte des territoires, et à la qualité du service de transport de voyageurs et de marchandises,
- favoriser la complémentarité et le rééquilibrage des modes, dans le cadre de la politique de développement durable,
- contribuer à la prospérité économique du secteur, en garantissant le respect des règles économiques et sociales.

Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires

Les moyens consacrés en 2005 aux infrastructures terrestres et fluviales sont en nette augmentation (+13% par rapport à 2004), grâce à la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) annoncée au CIADT du 18 décembre 2003.

Cette agence, avec des ressources affectées, dispose d'un budget de 635 millions d'euros dès 2005, dont 448 millions d'euros au profit des transports terrestres et maritimes.

Cette nouvelle agence permet simultanément la construction de plusieurs LGV :

- le projet de TGV Est-européen, dont la mise en service reste prévue pour la mi-2007, les premiers travaux d'équipements ferroviaires débutant en 2005,
- la liaison Perpignan-Figueras, dont le contrat de concession, signé en février 2004, entrera en 2005 dans une phase intensive de travaux, qui s'achèveront en 2009, conformément aux engagements pris lors du CIADT du 18 décembre 2003.

De surcroît, l'AFITF permet le lancement des travaux liés à des opérations nouvelles, programmées par le CIADT du 18 décembre 2003 :

- le projet de ligne ferroviaire du Haut-Bugey, qui permettra de gagner 20 minutes de temps de trajet en direction de Genève,
- les travaux de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT),
- les avant-projets du canal Seine-Nord et de l'écluse fluviale du port du Havre (port 2000), qui ont pour but d'améliorer la liaison entre le port du Havre et le réseau fluvial .

Enfin, les financements de l'AFITF abondent la réalisation d'études :

- les études et travaux relatifs aux liaisons transalpines (mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Fréjus, études du projet Lyon-Turin),
- poursuite des études de la LGV Sud-Europe-Atlantique, dont l'enquête publique de la première phase se tiendra en 2005,
- avant-projet détaillé du contournement ferroviaire mixte TGV et fret de Nîmes et de Montpellier, dont la DUP devrait intervenir en 2005,
- avant-projet détaillé de la branche « Est » de la LGV Rhin-Rhône en vue de préparer le lancement des travaux en 2006,
- études de la LGV Bretagne-Pays de la Loire,
- études des projets de LGV Poitiers-Limoges et Paris – Amiens - Calais.

L'État participe au financement des investissements dans le cadre du contrat de plan passé avec la région Ile-de-France : 60 millions d'euros sont prévus au projet de budget 2005, afin de permettre la poursuite du développement des infrastructures de transports collectifs dans cette région.

Pour les régions hors Ile-de-France, les dotations budgétaires permettent à la fois le démarrage de plusieurs chantiers ferroviaires, ainsi que des investissements afférents à la mise en sécurité des passages à niveau et à la modernisation des tunnels ferroviaires. Le programme de modernisation des gares régionales, qui accompagne le transfert aux Conseils régionaux de l'organisation des transports régionaux de voyageurs par fer, voit également son enveloppe reconduite au niveau de la loi de finances pour 2005, à 13 millions d'euros.

L'enveloppe de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire allouée à Réseau ferré de France (RFF) depuis la loi de Finances pour 2004, est maintenue au niveau de 900 millions d'euros. Cet effort significatif permet de donner à RFF les moyens d'une politique de maintien de la performance de son réseau.

Enfin, dans le domaine des infrastructures de transport combiné, le montant de 9,5 millions d'euros proposé au PLF 2005, permet de subventionner des investissements liés aux terminaux et au matériel de transport combiné (fer, fleuve, maritime courte distance), notamment, les terminaux de Marseille Canet, de CLESUD (Grans-Miramas) et de Perpignan Saint Charles. Par ailleurs, le budget 2005 permet la

poursuite de l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire entre Aiton-Bourgneuf et Orbassano.

Régulation et contrôle des services de transports terrestres

L'État contribue à hauteur de 787,87 millions d'euros au budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en charge, pour le compte des collectivités, des transports collectifs en Ile-de-France. Cette contribution conséquente traduit la volonté du Gouvernement d'assurer un bon fonctionnement du réseau francilien.

La loi relative aux libertés et responsabilités locales prévoit la transformation du STIF en établissement public territorial au plus tard le 1er juillet 2005. Ce transfert de compétences est accompagné de ressources financières équivalentes.

Dans le domaine du transport routier de marchandises, le PLF 2005 concrétise le plan de mobilisation et de modernisation en faveur du secteur.

Ce plan, qui a pour objectif de redonner de la compétitivité aux entreprises de transport, comporte des mesures sociales, des mesures fiscales ainsi que des mesures pour renforcer la lutte contre les pratiques illégales, limitant en particulier la durée de cabotage dans le cadre des directives européennes.

En outre, les moyens prévus en 2005 permettent de financer le développement du réseau des aires de contrôle et l'introduction du nouveau chronotachygraphe électronique, prévue pour le 5 août 2005.

Sûreté dans les transports terrestres

Les attentats terroristes ont modifié l'approche de la question de la sûreté dans le secteur des transports. Ainsi, les gares constituent des zones particulièrement sensibles en matière de sûreté. Face aux risques de pertes de vies humaines et de destructions matérielles, il convient de revoir les procédures et moyens traditionnels pour gérer ce nouveau risque et y répondre efficacement.

La mission de sûreté, menée en coordination étroite avec la direction de la défense et de la sécurité civile et avec la direction générale de la police nationale, vise à mettre en œuvre les politiques de sûreté des biens et des personnes et à prendre en compte les risques terroristes dans les réseaux de transports collectifs, notamment souterrains. Cette mission vise à l'élaboration des plans de sûreté avec les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de transports.

Infrastructures fluviales et portuaires

La modernisation du réseau fluvial est une priorité. Elle passe tout d'abord par une rénovation des rapports entre l'État et son établissement public Voies navigables de France (VNF) en charge du développement et de l'exploitation du réseau principal. Cette rénovation se traduit par un contrat d'objectifs en cours de finalisation entre l'État et VNF, couvrant la période 2005-2008. Ce contrat met en particulier l'accent sur la sécurité des ouvrages et l'exploitation.

L'État renforce en 2005 les moyens octroyés à VNF, notamment par la mise en place d'une dotation annuelle de 50 millions d'euros sur la période du contrat et par l'augmentation du niveau de la taxe hydraulique.

Dans le domaine maritime, la France poursuit la modernisation et le renforcement de la sûreté des ports en y consacrant 113 millions d'euros en 2005.

La hausse des crédits d'investissement (+ 11,8 %) traduit la priorité accordée au développement des infrastructures portuaires. La première phase de Port 2000 débute en 2005 ; elle permet d'augmenter de plus de 50 % la capacité du port du Havre pour le trafic conteneur. Le financement du projet Fos 2XL au port de Marseille est, quant à lui, assuré par la future Agence de financement des infrastructures de transport en France.

Ces moyens s'ajoutent à ceux destinés à garantir la fiabilité des infrastructures portuaires. Les crédits affectés à l'entretien des infrastructures portuaires et aux dragages sont ainsi consolidés à hauteur de 69,2 millions d'euros.

Régulation des services de transports fluviaux et maritimes

La compétitivité de la flotte de commerce française constitue le second axe prioritaire, avec 60,8 millions d'euros en 2005.

44 millions d'euros sont ainsi réservés au titre du remboursement à 100% des contributions patronales afférentes aux risques « vieillesse, maladie et accidents du travail » des personnels navigant sur des navires de commerce battant pavillon français, exposés à la concurrence internationale, ainsi qu'au remboursement d'une partie des cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage.

Par ailleurs, le futur registre international français est présenté au Parlement pour remplacer à terme le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises. Il permet des avancées significatives pour les marins employés à bord des navires battant pavillon français, notamment de nouvelles dispositions fiscales pour les navigants français.

Les études relatives aux projets d'autoroutes de la mer, mode de transport alternatif à la route, sont poursuivies avec l'objectif de proposer dans un premier temps à la Commission européenne, dans le cadre du programme Marco Polo, un projet sur la façade Manche - Mer du Nord - Atlantique.

Enfin, la protection des côtes françaises et la gestion du domaine public maritime contribuent au développement harmonisé du littoral français. 9,4 millions d'euros y sont consacrés en 2005, dont 3,9 millions d'euros pour les opérations de défense des côtes et de protection des lieux habités contre l'érosion marine. 2,4 millions d'euros permettent également de renforcer les équipements et matériels destinés à lutter contre les pollutions accidentelles.

Conformément à ses engagements internationaux, le renforcement de la sûreté des ports maritimes est un objectif majeur du Gouvernement. Le Comité Interministériel de la Mer du 29 avril 2003 a décidé la création, sur 3 années, de 40 nouveaux postes d'officiers de port maritime français. Le budget 2005 prévoit, conformément au schéma triennal retenu, le recrutement de 15 officiers de port.

Inspection du travail des transports

Renforcée par la création de 7 postes en 2005, la première des missions de l'inspection du travail des transports est de veiller à l'application de la législation du travail dans tous les secteurs du transport. Elle effectue des contrôles imprévisibles qui peuvent donner lieu à des constats d'infraction.

L'information et le conseil aux employeurs et aux salariés constituent aussi une activité importante exercée par l'inspection du travail. Cette mission permet d'expliquer la réglementation applicable ainsi que les droits et les obligations de chacun des partenaires sociaux et de fournir des informations sur les moyens les plus efficaces d'observer les dispositions en vigueur.

Enfin, les inspecteurs du travail sont tenus de porter à l'attention de l'autorité responsable les déficiences et abus dont ils ont eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions. Ce signalement permet de faire évoluer ou d'adapter les réglementations, qu'elles soient nationales ou européennes.

Passifs financiers ferroviaires

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
1 477	1 477	0 %

La loi de finances pour 2004 a permis la mise en œuvre d'une réforme importante du financement du secteur ferroviaire, répondant à trois objectifs :

- clarifier les relations financières entre l'État et les deux établissements publics RFF et la SNCF,
- équilibrer et réguler la gestion de l'infrastructure ferroviaire,
- alléger le poids de la dette de RFF.

Le projet de loi de finances pour 2005 conforte ce processus, avec :

- la diminution de la contribution aux charges d'infrastructure correspondant à la hausse des péages prévue pour 2005. Cette contribution s'établit ainsi à 1 256,7 millions d'euros. Il s'agit d'une avancée supplémentaire, initiée en 2004, dans le transfert des charges entre le contribuable et l'utilisateur.
- l'aide de l'État au désendettement du secteur ferroviaire maintenue au même niveau que 2004, à 1 477 millions d'euros.

Désendettement de RFF

Lors de sa création en 1997, RFF a reçu en dotation l'ensemble des infrastructures ferroviaires (en dehors des gares) et a repris une partie importante de la dette de la SNCF liée principalement au financement des lignes à grande vitesse. Le montant de cette dette s'élevait à 20 500 millions d'euros.

Compte tenu des autres charges qui pèsent sur l'établissement, RFF ne peut assurer le remboursement (intérêt et capital) de la dette par ses seules ressources : péages versés par la SNCF et compensation pour les charges d'infrastructures (CCI) versée par l'État. Une partie de cette dette est non amortissable par RFF.

Face à cette situation, après avoir versé pendant plusieurs années des dotations en capital pour équilibrer les comptes de l'établissement, la loi de finances de 2004 a mis en place une subvention d'un montant de 800 millions d'euros pour alléger les charges de remboursement des intérêts de la dette héritée (de l'ordre de 1 100 millions d'euros).

Désendettement de la SNCF

L'action vise à contribuer au remboursement d'une partie de la dette de la SNCF, que le Gouvernement et l'entreprise veulent limiter au maximum à 7 500 millions d'euros.

En 1991 a été créé le Service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), service sans personnalité juridique, doté d'une comptabilité distincte au sein de celle de la SNCF. La dette cantonnée dans le SAAD s'élevait à 8 700 millions d'euros au 1^{er} janvier 2004.

Son remboursement est assuré à la fois par une dotation de l'État inscrite au budget du ministère chargé des transports et par une contribution de la SNCF. L'État contribue ainsi à créer les conditions favorables à la maîtrise de l'endettement de l'entreprise, objectif indispensable à l'équilibre financier du système ferroviaire.

Sécurité et affaires maritimes

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
258	247	- 4,1 %

Sécurité et sûreté maritime

La sécurité du trafic maritime une priorité du ministère comme le rappelle certains évènements de mer aux conséquences dramatiques dont l'Erika et le Prestige. Par ailleurs, les récentes mesures adoptées en matière de sûreté maritime conformément aux nouvelles obligations internationales ont accru les exigences de contrôle.

En 2005, l'augmentation de 8% des moyens qui atteignent 46,6 millions d'euros est en cohérence avec les orientations arrêtées en Comité interministériel de la mer (CIMER) le 16 février 2004 et avec celles prises par l'Union européenne. Deux priorités concernant les centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance (CROSS) et la modernisation de l'équipement technique ont été retenues :

Le renforcement des moyens des CROSS conforte leur place centrale dans le dispositif interministériel.

Les CROSS ont en charge la surveillance du trafic maritime et de la pêche, la coordination des opérations de sauvetage, l'information nautique et la participation à la lutte anti-pollution.

Les moyens prévus en 2005 permettent de répondre à l'augmentation du niveau de qualification liée à :

- la professionnalisation des armées.
- l'augmentation des risques juridiques
- l'évolution technologique

Par ailleurs, le plan de modernisation de l'équipement technique s'accélère en 2005 avec une augmentation conséquente des crédits. Ce programme vise à renforcer la surveillance du trafic maritime avec le renouvellement et l'extension de la couverture radar des trois CROSS de la Manche, la mise en place des stations côtières d'identification automatique des navires (AIS), l'instauration du système d'information sur le trafic dénommé « Trafic 2000 » et l'amélioration de la couverture radio de nos côtes.

La sécurité de la navigation passe également par une signalisation précise des côtes, celle-ci étant de la compétence de l'État. Afin de renforcer cette signalisation, les crédits affectés en 2005 vont permettre à la fois de renouveler la flottille (baliseurs, bateaux de travaux, vedettes) et de procéder au remplacement des aides flottantes par des bouées légères (remplacement qui devrait s'achever en 2006). Ces moyens contribueront par ailleurs à la remise à niveau des établissements de signalisation maritime (ESM) et notamment la remise en état du phare de Cordouan, ainsi que la mise en place de nouvelles aides radioélectriques.

Gens de mer et formation maritime

La formation maritime, qui concourt à la sécurité et à la sûreté maritime, constitue une priorité en matière d'insertion économique et sociale.

Les professions maritimes, à la pêche et au commerce, nécessitent des filières de formation spécifiques, adaptées aux exigences des métiers. Les formations initiale et continue sont assurées, pour une partie essentielle, par les Lycées professionnels maritimes (LPM) et les Ecoles nationales de la marine marchande (ENMM). Les enjeux sont importants dans une filière où la formation est directement professionnalisante et où 100 % des élèves diplômés trouvent un emploi dans l'année qui suit leur sortie d'école.

En 2005, un effort considérable est fait pour consolider la formation maritime secondaire. Les lycées demeurent dans le champ de compétence du secrétaire d'État aux transports et à la mer.

L'ambition qui sous-tend ces réformes conduit au doublement en 2005 de la subvention destinée aux vacations pédagogiques des LPM. L'enveloppe passe ainsi de 0,66 million d'euros à 1,32 million d'euros.

Par ailleurs, en matière d'investissement, la dotation des contrats de plan État-régions pour la formation secondaire est reconduite.

Il convient par ailleurs d'adapter l'emploi maritime aux exigences internationales.

La révision de la convention n°108 du Bureau international du travail (BIT) relative à la pièce d'identité des gens de mer a été engagée de façon accélérée au sein du BIT. Il s'agit de remplacer l'actuel livret professionnel du marin par une véritable pièce d'identité des gens de mer conformément aux actions menées au niveau international en matière de sûreté. Cette révision implique la conception et la délivrance aux gens de mer d'une pièce d'identité sécurisée, qui contiendra des données biométriques, ainsi qu'un dispositif de délivrance et de contrôle.

Activités littorales et maritimes

Les directions départementales des affaires maritimes confirment leur vocation de « guichet unique » au service des populations littorales et maritimes, au plus proche des usagers par leur implantation et par l'utilisation progressive de nouvelles technologies de l'information (télé-déclarations, médecine à distance).

Dans le cadre de l'entrée en vigueur en 2006 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), 2005 est l'année d'expérimentation du programme « Sécurité et affaires maritimes » au niveau inter régional .

La direction régionale des affaires maritimes qui couvre le quart Nord Ouest du littoral « Manche – Mer du Nord », implantée au Havre, a été choisie comme site expérimental.

Actions interministérielles de la mer

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, doté de deux patrouilleurs de haute mer, de quatre vedettes régionales et d'un réseau de 18 unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui intervient en zones côtière et littorale, est renforcé par la création, en 2005, de l'ULAM inter départementale Pas-de-Calais - Somme.

Les contrôles des pêches à terre sont également renforcés (dans les criées, sur le littoral) en cohérence avec les exigences de l'Union européenne en matière de politique commune des pêches et dans une optique de développement durable des ressources halieutiques.

Météorologie

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
188	190	+ 1,4 %

Météo-France, établissement public administratif présent dans tous les départements de métropole, ainsi que dans les départements et territoires d'outremer, a pour mission principale de surveiller l'atmosphère, l'océan superficiel et le manteau neigeux, d'en prévoir les évolutions et de diffuser les informations correspondantes.

Encadrés par un contrat d'objectif et de moyens, les crédits alloués à l'établissement doivent lui permettre d'être un acteur essentiel en matière de sécurité, notamment par l'amélioration de la qualité des messages d'alerte et le développement des programmes de recherche relatifs à la prévision numérique à court terme, l'analyse des crues, le réchauffement climatique et la qualité de l'air.

Observation et prévision météorologiques

Cette action correspond à la mission principale de l'établissement public Météo-France et nécessite de mobiliser l'ensemble des moyens et des compétences de l'établissement.

Les principales activités qui la composent sont

- l'observation :
- la prévision,
- l'alerte des autorités en charge de la sécurité et du grand public,
- la diffusion des informations produites,
- la conservation de la mémoire du climat,
- la formation des personnels civils et militaires spécialistes en météorologie,
- la représentation de la France dans les instances internationales et européennes traitant de météorologie et la coopération technique et institutionnelle dans ce secteur.

Recherche dans le domaine météorologique

Les crédits de cette action permettent de financer l'activité de recherche propre à Météo-France, et la contribution de la France à l'organisation européenne pour les satellites de météorologie EUMETSAT.

Les axes de recherche prioritaires sont la météorologie expérimentale et instrumentale (avion de recherche, bouées...) ainsi que le traitement des données associées, la prévision numérique, la météorologie de moyenne échelle, la météorologie de grande échelle et les recherches sur le climat dont le caractère prioritaire a été renforcé par la prise de conscience des conséquences du réchauffement climatique.

Dans ce contexte, une part importante de la contribution française aux travaux de l'IPCC (International Panel on Climate Change) a été réalisée avec les simulations des évolutions récentes et futures du climat et le développement d'outils de prévision saisonnière.

En outre, des recherches sont également menées dans les domaines plus émergents tels que qualité de l'air (pollutions), l'hydrologie (prévision des crues) et l'océanographie.

De plus, EUMETSAT conduit au niveau européen les programmes de recherche et de développement relatifs aux satellites de météorologie. Ces lourds investissements sont ainsi partagés entre l'ensemble des pays européens, et les moyens mis en place le sont en coordination à l'échelle mondiale, principalement avec les Américains et les Japonais.

Le taux de contribution de la France aux programmes obligatoires d'EUMETSAT est fixé à 15,81% (année 2004).

Transports aériens

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
133	120	- 9,7 %

Le programme "Transports aériens" a pour vocation de retracer les missions régaliennes exercées par la direction générale de l'aviation civile parallèlement aux missions de prestations de services qui sont, elles, retracées sur le budget annexe.

Garante du respect de la sécurité et de la sûreté, ainsi que de l'équilibre entre développement du transport aérien et protection du cadre de vie, l'administration de l'aviation civile place son action dans un environnement aujourd'hui mondialisé et joue un rôle de premier plan dans les instances européennes et internationales.

A ce stade, le chiffrage du programme n'est pas définitif. Les crédits présentés sont principalement ceux du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA).

Par ailleurs, dans le cadre d'une mesure dite de "périmètre", les dépenses précédemment inscrites au compte d'affectation spéciale n° 902-25 (FIATA), qui créent une péréquation en faveur des lignes d'aménagement du territoire, sont directement inscrites sur le budget général de l'État à compter de 2005.

Les subventions aux lignes d'aménagement du territoire s'élèvent à 21,5 millions d'euros en 2005, ce qui abonde pour l'essentiel les conventions.

Les dotations en faveur des collectivités locales d'Outre Mer au titre de la continuité territoriale, qui figuraient également, pour 30 millions d'euros en 2004 au FIATA, sont attribuées en 2005 au budget général du ministère de l'Outre Mer.

Les dépenses dédiées à la sécurité et à la sûreté sur les aéroports (sûreté proprement dite mais aussi services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs et lutte contre le péril aviaire) sont en hausse :

- les crédits de péréquation au bénéfice des aéroports, petits et moyens, passent de 44,9 millions d'euros en 2004 à 47 millions d'euros en 2005 (+ 4,7 %). Cette

revalorisation tient compte d'une actualisation des coûts estimée à 3,5 % et de reports de gestion issus de la constatation des dépenses engagées par les aéroports.

- les dépenses directes de l'État (8,78 millions d'euros en fonctionnement et 6,5 millions d'euros en capital pour 2005, soit une augmentation de 8,3 %) concernent essentiellement la Gendarmerie des Transports Aériens. Elles permettent également le développement des tâches de certification et de surveillance dévolues au pôle « contrôle de la sécurité » en cours de création à la DGAC.

Le programme « Transport aérien » comprend cinq actions.

Sécurité et sûreté aéroportuaires

La direction générale de l'aviation civile veille au maintien de la sécurité du transport aérien et adapte en permanence sa réglementation, ses pratiques et ses procédures aux normes internationales.

Elle régit également le dispositif appliqué par les acteurs du secteur pour garantir la sûreté des aéroports et des opérations aériennes.

Développement, coordination et réglementation

L'aviation civile a pour vocation de mener une réflexion stratégique sur les facteurs majeurs d'évolution du secteur et notamment sur les problématiques de sécurité, de sûreté et de capacités aéroportuaires.

Régulation économique

La direction générale de l'aviation civile suit l'activité économique et financière des compagnies françaises. En conformité avec la réglementation européenne, elle délivre les licences d'exploitation du transport aérien public. Elle négocie les accords, en coopération avec le ministère des affaires étrangères, pour les liaisons entre la France et les pays extra-communautaires et attribue aux compagnies françaises les droits de trafic correspondants. Elle veille à la protection des consommateurs et au respect des droits des passagers.

La régulation économique du transport aérien consiste à veiller à la mise en place d'un cadre harmonieux et équilibré pour le développement de l'ensemble des partenaires du transport aérien en France.

Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

Grâce au dialogue avec les élus et les représentants des riverains d'aéroports, la direction générale de l'aviation civile réduit les nuisances, en particulier sonores, générées par le transport aérien.

Stratégie de développement de l'aviation civile

L'action « Stratégie et développement de l'aviation civile » n'est pas renseignée en raison de l'absence de crédits au budget général 2005.

Soutien des politiques d'équipement

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
281	297	+ 5,7 %

Le programme « Soutien des politiques d'équipement » a vocation à regrouper et animer l'ensemble des fonctions support du ministère et à garantir leur mise en œuvre au profit des services.

Il doit apporter appui, conseil et expertise, sur le court et moyen terme, dans une approche opérationnelle.

A ce titre, les fonctions support constituent des métiers spécifiques et traduisent une politique clairement identifiée soumise aux contraintes de performance, de rendu compte et de responsabilisation en contrepartie des moyens affectés.

Compte-tenu de l'accroissement des responsabilités des directeurs de programme et des marges de manœuvre dont ils disposent, il convient de développer un nouveau mode de relations entre les programmes, privilégiant la négociation et le dialogue de gestion, fondé sur la connaissance, la transparence et la maîtrise des coûts des fonctions support.

Programmation économique et financière

L'action "Programmation économique et financière" vise le budget général, les budgets annexes et comptes spéciaux. Elle présente une triple finalité :

- éclairer les choix budgétaires, assurer l'élaboration des documents budgétaires
- concourir à l'élaboration, à la mise en œuvre, à l'accompagnement et à l'assistance relative à la réglementation budgétaire, comptable et de gestion ainsi qu'aux systèmes d'information budgétaire et comptable,
- assurer la tenue de la comptabilité en trois dimensions, en relation avec l'ensemble des acteurs.

La stratégie pluriannuelle des finances publiques impose une anticipation à moyen terme et une coordination. Celle-ci est assurée par le pôle « programmation

économique et financière » et permet d'éclairer le ministre sur les choix stratégiques de sa politique.

L'action intègre les rôles de l'ordonnateur, du comptable et du contrôle financier. Dans le cadre de la mise en œuvre de la LOLF, le ministère lance des expérimentations sur 5 programmes qui préfigurent la nouvelle configuration du ministère (réseau routier national, sécurité routière, transports terrestres et maritimes, sécurité et affaires maritimes, aménagement urbanisme et ingénierie publique). Trois régions sont concernées : Pays de Loire, Nord Pas de Calais et Picardie. Ce dispositif doit permettre de tester notamment la mise en place de budgets opérationnels de programme (pertinence des choix opérés selon les programmes), la gestion de la masse salariale par programme, ainsi que la répartition, le suivi prévisionnel des effectifs et la documentation de la performance.

Pilotage juridique

L'exercice de la fonction juridique tend vers la recherche de la performance par une meilleure défense des intérêts de l'État, et donc vers une réduction des enjeux financiers résultant soit de litiges évités, soit de l'adoption de cadres juridiques plus fiables.

Le volet du programme support « pilotage de la fonction juridique » assure une double action préventive de veille et d'information juridique d'une part, de conseil et d'assistance aux services et aux responsables d'autre part, ainsi qu'une action curative des conflits.

Il procure également une assistance aux agents dans le cadre de la protection prévue par le statut de la fonction publique.

Ce volet du programme support comprend en outre la fonction d'édications de normes juridiques - législatives ou réglementaires - de simplification des procédures administratives et de contrôle de la qualité des textes produits.

Ce pilotage juridique relève d'un service juridique central et s'appuie sur des services spécialisés à compétence juridique situés dans les autres programmes, dans des liens de complémentarité et de cohésion étroits.

Politique et gestion mobilières et immobilières

La politique et la gestion mobilières et immobilières sont élaborées pour l'ensemble du ministère par le programme « Soutien des politiques d'équipement ». Cette politique vise à rechercher en permanence une offre de qualité pour fournir le meilleur service dans les meilleures conditions de coût et de délai. Elle a vocation à s'appliquer pour l'ensemble des activités support exercées tant au bénéfice des services centraux que des services déconcentrés.

Cette action revêt une double finalité :

- elle fournit aux directions de programme des conditions de travail satisfaisantes dans des implantations immobilières rationalisées,
- elle met en œuvre des prestations logistiques pour les directions de programme dans le cadre de leurs missions.

Politique et gestion des systèmes d'information et des réseaux

Cette action a pour finalité :

- d'élaborer la politique technique nécessaire à la cohérence des systèmes d'information,
- de mettre en œuvre des infrastructures et services communs aux systèmes d'information,
- de concevoir et d'administrer les systèmes d'information.

Dans la logique de la LOLF, chaque responsable de programme a des responsabilités accrues dans le domaine de l'informatique, et en particulier dans le choix de son système d'information. Pour autant, une politique commune favorisée par les structures de coordination et de pilotage permet d'assurer un développement pertinent et efficient de ces systèmes.

Dans ce contexte, l'action « politique et gestion des systèmes d'information et des réseaux » fournit le cadre de référence technique, propose des orientations à partir des besoins et demeure maître d'ouvrage des infrastructures matérielles et services mutualisés (centres serveurs, réseau, messagerie, annuaire, authentification,...). Responsable de la politique d'achat des postes de travail et équipements télécommunication pour les services centraux, elle fournit par ailleurs des prestations de service à la demande et coordonne les équipes de maîtrise d'œuvre du ministère.

Gestion opérationnelle des ressources humaines

Concourant directement à la performance du ministère, la gestion des ressources humaines est une action importante et centrale. Elle apporte la compétence nécessaire au recrutement et la formation tout en renforçant la gestion personnalisée, et la mise en œuvre de politiques de prévention et de sécurité. Enfin, elle pilote le dialogue social.

Cette action met en œuvre, sur la base des décisions prises en commun ou arbitrées, la politique de ressources humaines dans tous les secteurs concernés : budget, gestion des effectifs, affectation, gestion des carrières, gestion des filières, action sociale et dialogue social.

La mise en œuvre de la LOLF a conduit à mener une réflexion destinée à permettre aux directions de programme d'exercer pleinement leurs responsabilités et rendre l'administration centrale plus performante. Un chantier de modernisation des directions d'administration centrale a ainsi été ouvert afin de mettre en place le meilleur dispositif pour répondre non seulement aux impacts de la LOLF mais aussi aux évolutions de l'environnement du ministère en la matière.

Documentation et archives

Cette action a pour finalité :

- d'assurer l'efficacité, la cohérence et la continuité de l'action administrative par une information professionnelle validée, labellisée, actualisée et facilement accessible,
- de renforcer la mutualisation des savoirs professionnels en assurant les conditions et moyens efficaces de sa capitalisation, de sa transmission et de sa diffusion,
- de conjuguer les ressources et moyens des services en matière d'information professionnelle dans la perspective de réalisation d'économies d'échelle et de réduction de coûts,
- d'organiser la mémoire des services pour construire une compétence collective réelle et durable garantissant la sécurité juridique et la sécurité technique des actions,
- de valoriser le patrimoine immatériel et écrit du ministère.

Budget annexe de l'aviation civile

Contrôle et exploitations aériens

Budget annexe de l'aviation civile

Contrôle et exploitations aériens

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
1 462	1 546	+ 5,8 %

Dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), le budget annexe de l'aviation civile devient la mission « contrôle et exploitations aériens ». Cette dernière comporte 4 programmes :

- Soutien aux prestations de l'aviation civile,
- Navigation aérienne,
- Surveillance et certification,
- Formation aéronautique.

Toutefois, en ce qui concerne le projet de loi de finances de 2005, le budget annexe de l'aviation civile n'est pas concerné par la double présentation prévue dans le cadre de la LOLF.

Seul le budget général est soumis à cette présentation. Ainsi les éléments d'information suivants demeurent conformes aux exigences de l'ordonnance de 1959.

Le budget annexe de l'aviation civile 2005 accompagne la reprise du trafic aérien et, parallèlement, prépare la réforme de l'Aviation civile.

En effet, ce budget croît de 5,8 % ; cette augmentation permet d'absorber la progression du trafic aérien due notamment à la reprise en gestion des activités jusqu'ici exercées par Aéroports de Paris.

215 emplois sont créés pour soutenir les objectifs de contrôle des services. Les capacités d'investissement en moyens d'engagement croissent également de 24 %.

Pour les compagnies aériennes, les taux des redevances relatives au contrôle aérien sont maîtrisés, notamment par l'étalement - si nécessaire - du recouvrement des soldes antérieurs (« mécanismes correcteurs »),

Pour les passagers, le montant de la taxe de l'aviation civile reste inchangé, soit 4,48 euros par passager embarquant sur un vol intra-communautaire et 7,60 euros par passager embarquant sur un vol extra communautaire.

En outre, l'année 2005 est marquée par la réorganisation des services de l'Aviation civile française. Celle-ci met en particulier l'accent sur le développement d'un pôle "Contrôle de la sécurité", chargé d'assurer le contrôle par l'État du respect des normes garantissant la sécurité (certification, agrément, audits...). Cette évolution s'inscrit dans la dynamique européenne, et en particulier celle sur le « ciel unique » qui exige la séparation au moins fonctionnelle du prestataire de service et de l'autorité de surveillance.

Politique des territoires

Stratégie en matière d'équipement

Aménagement, urbanisme et ingénierie publique

Information géographique et cartographique

Tourisme

Aménagement du territoire

Stratégie en matière d'équipement

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
132	133	+ 0,9 %

Le programme « stratégie en matière d'équipement » occupe une place prépondérante. Il regroupe notamment les moyens nécessaires à l'élaboration de la politique du ministère, à la définition de son positionnement stratégique, à la construction de la vision prospective d'ensemble de l'environnement dans lequel s'exerce son action. Il réunit également les moyens utiles au pilotage et à la modernisation du ministère, au développement de la recherche, à la communication et à l'information.

Aussi, il anticipe les évolutions structurelles des secteurs des transports, de la construction, des travaux publics, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, ainsi que le contexte communautaire et international .

Il prépare et suit les adaptations des politiques publiques et des modes d'intervention des services en évaluant leurs effets sur les secteurs concernés, sur l'organisation et les métiers du ministère . Pour l'ensemble de ces missions, le programme met en œuvre les moyens de diffusion d'information nécessaires en liaison avec les autres programmes sectoriels.

Plus particulièrement, le programme assure :

- le diagnostic, la veille et l'anticipation sur la situation française et sur le contexte européen et international ; notamment par la préparation de la législation communautaire, l'information statistique et économique ; le pilotage du réseau scientifique et technique,
- l'anticipation, la conception et le suivi des évolutions internes du ministère, notamment en matière de gestion des compétences et d'organisation des services,
- l'évaluation des politiques publiques et l'inspection des services,
- la diffusion de l'information, afin d'améliorer la qualité du débat public autour de ces politiques publiques,
- le développement du rayonnement international de la France,
- la coordination et le suivi de la politique de sûreté et de défense.

Stratégie, observation, évaluation et prospective

L'objectif de cette action est d'améliorer la pertinence des éléments stratégiques, prospectifs et statistiques afin de fonder, sur une base objective, les décisions des pouvoirs publics et des acteurs du ministère.

Concernant les statistiques de la construction ou des transports, plusieurs démarches sont poursuivies :

- la simplification des questionnaires envoyés aux entreprises,
- la modernisation de la collecte par l'utilisation des échanges de données informatisées, ces derniers présentant le double avantage de permettre une collecte plus aisée et de disposer de données plus fiables.
- l'évolution des modes de diffusion pour faciliter l'accès aux données produites et en permettre une diffusion plus large, plus rapide et à un moindre coût (grâce aux technologies de type Internet).

Pour les statistiques des transports, une enquête sur le prix des transports de marchandises sur le mode routier, quantifie les conséquences de l'élargissement européen sur les chiffres d'affaires des transporteurs français.

En matière d'analyse économique, les travaux du programme explicitent l'impact économique et social des diverses mesures, tant dans le domaine du logement et de la construction que dans celui des transports.

Le programme analyse également les évolutions économiques de long terme et leurs effets en matière d'aménagement urbain, de transport et d'environnement. Certains de ces travaux portent, par exemple, sur la rentabilité des grandes infrastructures ou sur l'analyse de la tarification des transports.

Tous ces travaux sont basés sur des évaluations rendues régulièrement publiques comme l'édition annuelle des Comptes des transports.

Pour le secteur du bâtiment, des travaux publics et des services urbains, le programme insiste sur la compétitivité de la filière et assure l'interface avec les milieux socio-professionnels.

En réponse aux difficultés de recrutement des entreprises de BTP, soulevées lors d'une table ronde en juin 2004, un plan de mobilisation des différents acteurs concernés traite des problématiques connexes à l'emploi (formation, apprentissage et promotion des métiers auprès des jeunes, recrutement des femmes et parité, transmission et pérennité des entreprises du BTP). Des crédits d'études seront mobilisés à cet effet en 2005.

Le programme privilégie également les travaux de normalisation, notamment ceux relatifs au marquage CE prévu par la directive « Produits de la Construction ». Les opérations telles que le suivi de 270 normes européennes - directive CEE/89/106 - la gestion d'un système d'alerte relatif à la mise à l'enquête publique des projets de normes harmonisées et la mise à jour du site « dpcnet.org » dédié à l'information des professionnels et publics concernés, font l'objet d'un financement approprié en 2005. Parallèlement, la modernisation des outils de gestion de la commande publique mis à la disposition des donneurs d'ordres du ministère est maintenue. Le logiciel SAOMAP permettant l'utilisation d'Internet dans la diffusion des appels d'offres est en cours de diffusion et il s'inscrit dans une démarche interministérielle, le ministère devenant force de proposition.

En effet, le déploiement et la promotion de ce dispositif accompagnent la mise en œuvre du code des marchés publics (article 56) qui impose à la date du 1er janvier 2005 une réception électronique des offres transmises par les entreprises, ce qui reste un défi important pour l'administration.

Politique des ressources humaines, des métiers et des compétences

La gestion des ressources humaines constitue un volet important de la stratégie du ministère. Elle permet d'assurer la cohérence inter-programmes et, au-delà, la meilleure adéquation de la ressource humaine aux objectifs fixés.

L'adaptation aux demandes des citoyens, la nouvelle gestion publique qui va transformer les modalités d'allocation et de suivi des moyens au regard de chaque politique, la nouvelle étape de décentralisation, nécessitent un changement en profondeur de la gestion des ressources humaines et une évolution de l'ensemble des services dans les prochaines années.

Ainsi, les missions confiées du ministère se recentrent d'ores et déjà sur le développement de capacités d'expertises indispensables aux dynamiques de conduite de projets et d'animations de réseaux.

La mise en œuvre de ces réformes de fond au sein du ministère de l'équipement demande une professionnalisation et une implication croissante de ses personnels. Les mesures catégorielles inscrites en PLF 2005 soulignent la volonté de reconnaissance de ces exigences. L'accent est notamment mis sur l'encouragement de la motivation par la poursuite des revalorisations indemnitaires et l'amélioration des déroulements de carrière. De même, les crédits d'action sociale sont également en progression ainsi que les moyens des services déconcentrés.

Au titre du projet de budget 2005, le ministère contribue à l'effort de réduction des dépenses publiques en maîtrisant ses dépenses de personnels (les départs en retraite n'étant pas tous remplacés). Parallèlement, le ministère se prépare aux importants changements consécutifs à la loi relative aux libertés et responsabilités locales.

Par conséquent, ce projet de budget marque la volonté du ministère de s'engager vers l'avenir en se préparant aux réformes importantes telles que la LOLF, la décentralisation et la réforme de l'État. Il traduit la reconnaissance du service public du ministère qui doit poursuivre ses capacités d'intervention notamment en matière de sécurité, de développement durable et de service à l'utilisateur au quotidien.

Action européenne et internationale

L'objectif de cette action est d'assurer la présence institutionnelle et commerciale à l'international, par le renforcement des coopérations bilatérales et des échanges techniques, par la promotion des savoir-faire des entreprises françaises. Par ailleurs, elle marque la volonté de développer l'influence française lors des décisions communautaires dans les domaines de compétence du ministère.

Le document de référence de cette action pour les années à venir est le quatrième plan intitulé « Plan d'action européenne et internationale 2003-2005 ».

Plusieurs projets d'envergure sont envisagés pour 2005. Tout d'abord, comme chaque année, le ministère organise en collaboration avec Ubifrance des journées de l'Équipement au cours desquelles le savoir-faire des entreprises françaises est présenté aux responsables administratifs et économiques internationaux. Ainsi, elles ont eu lieu en 2002 au Mexique et en Russie, en 2003 au Canada, et se tiendront fin 2004 en Chine et dans le Golfe Persique. Le choix définitif des pays pour l'année 2005 est en discussion avec Ubifrance.

Par ailleurs, le ministère souhaite renforcer la coopération bilatérale avec plusieurs pays qu'il estime prioritaires, compte tenu de leur poids politique et économique sur la scène mondiale et des enjeux qu'ils représentent dans nos secteurs d'activité. Les priorités en 2005 sont donc à nouveau la Chine, l'Inde, la péninsule arabique, la Russie, le Brésil, les pays du Maghreb, et l'Afrique du Sud. Les contacts noués ces dernières années avec les États-Unis, le Canada et le Japon, sur les thèmes de la sûreté et des nouvelles technologies sont approfondis.

Ces derniers mois, les contacts ont été relancés avec les banques de développement (Banque Mondiale, Banques interaméricaine et asiatique de développement). Deux séminaires sur la facilitation des transports ont été organisés à Paris et Washington pour promouvoir l'expertise française dans ce domaine.

Poursuivant sa politique volontariste de mise en place d'agents à l'international, le ministère met progressivement à la disposition des ambassades de quelques grands pays des « conseillers-équipement transport ». En 2003, deux conseillers ont été nommés en Allemagne et en Espagne. Après avoir dressé un premier bilan, le ministère envisage de mettre en place un troisième conseiller à Varsovie, compte-tenu du poids de la Pologne dans une Union Européenne (UE) élargie.

Le programme concourt également à la mobilisation de l'expertise au service de l'action extérieure de la France (soutien aux entreprises, aide au développement...). Afin d'enrichir les parcours professionnels des agents, des échanges de fonctionnaires avec les ministères homologues ont été mis en place fin 2003-début 2004 avec le Royaume-Uni et l'Allemagne. Une extension à l'Italie et aux Pays-Bas a été réalisée en 2004. Des pourparlers sont en cours pour des échanges de fonctionnaires avec les États-Unis et l'Espagne en 2005.

Pour ce qui concerne l'action européenne du ministère, Le programme participe au processus d'élargissement de l'UE par le biais des opérations de jumelages institutionnels « Phare » dans les pays candidats (Roumanie, Bulgarie, Turquie, Croatie), et « Cards » à destination des futurs candidats (Balkans : Serbie et Bosnie-Herzégovine). De même, il participe aux débats relatifs à la question de la place des services publics dans l'Union Européenne.

Enfin, les actions de formation des cadres aux réalités communautaires sont développées.

En dehors des grandes politiques évoquées ci-dessus le programme assure des tâches de coordination inter-services importantes, notamment deux actions initiées en 2003 :

- la mise en place et l'animation d'un réseau de compétences économiques au sein du ministère afin de permettre aux différents services de faire face à leurs responsabilités en matière économique,
- la mise en place d'une mission du développement durable visant à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans les politiques du ministère.

Pilotage du réseau scientifique et technique

Cette action vise à définir la stratégie du ministère à l'égard du réseau scientifique et technique (RST) en liaison avec les directeurs de programme concernés, à assurer la mise en œuvre des orientations correspondantes et le suivi administratif du réseau.

Celui-ci, constitué d'organismes de statuts différents (centres d'études techniques de l'équipement, services techniques centraux, organismes de recherche) entend produire, maintenir et mettre à disposition les savoir-faire techniques nécessaires au développement des actions dans les champs de l'Équipement, en prenant en compte les besoins des collectivités territoriales, des acteurs économiques et sociaux et des usagers du ministère.

Le pilotage permet de développer la coopération de ces organismes avec les autres centres de recherche et les entreprises en France et à l'international, de valoriser l'innovation et l'information scientifique et technique, et de diffuser les acquis de la recherche et du développement technologique vers la collectivité nationale.

Inspection des services

Au sein de cette action, le jugement sur le fonctionnement global des services concernés par l'inspection ; apporte des éclairages précis sur un certain nombre d'activités sectorielles (par exemple : investissements routiers et ingénierie publique), et aide les services eux-mêmes à améliorer leur gestion ; et enfin décèle d'éventuelles irrégularités qui n'auraient pas été mises à jour par les systèmes de contrôle interne des services enquêtés.

Sûreté et défense

L'action « sûreté et défense » est relative à l'activité du ministère en matière de défense non militaire, et notamment l'organisation des transports pour la défense. Elle participe à la protection contre le terrorisme, à la prévention des risques naturels, sanitaires et technologiques et des accidents de transports, à la sécurisation des systèmes d'information, et à la protection du secret. Elle assure notamment pour cela le traitement et la valorisation des informations sensibles. Elle développe la connaissance de la ressource et conduit des études logistiques et opérationnelles sur les transports pour la défense.

Aménagement, urbanisme et ingénierie publique

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
1 338	1 352	+ 1,0 %

Le programme "Aménagement, urbanisme et ingénierie publique" regroupe, pour l'essentiel, les dépenses de personnel et de fonctionnement attachées à l'exercice des activités mises en œuvre, dans les champs couverts par ledit programme, par les services du ministère pour son propre compte, celui des autres ministères et celui des collectivités locales.

Ce programme comporte également les crédits d'intervention et d'investissement que l'État consacre :

- au soutien des réseaux professionnels tels que les agences d'urbanisme,
- au renforcement des politiques foncières portées par les collectivités locales, notamment dans le cadre des contrats de plan État-régions,
- au développement des villes nouvelles,
- enfin, aux interventions ciblées sur des territoires à enjeux prioritaires (en particulier, Euroméditerranée et Plaine-de-France).

Urbanisme, planification et aménagement.

Pour 2005, les crédits d'intervention et d'investissement s'établissent à 61,49 millions d'euros en moyens d'engagement. Comparativement à 2004, ils enregistrent une progression de 2,85 %.

Ils incluent les crédits destinés à la mise en œuvre d'une expérimentation LOLF du programme "Aménagement, urbanisme et ingénierie publique" dans les régions Nord-Pas de Calais et Pays de la Loire.

En 2005, trois éléments méritent plus particulièrement d'être signalés :

- les moyens consacrés à l'aménagement des voiries primaires des villes nouvelles (transférés en 2004 du budget des routes vers celui de l'urbanisme) sont très

substantiellement augmentés (+ 84,2 % en AP), en vue notamment de poursuivre la réalisation de la phase 3 du programme Eurodisney,

- les moyens destinés au fonctionnement des agences d'urbanisme sont, eux aussi, revalorisés (+ 22,5 %). Cette augmentation permet, conformément aux objectifs fixés en CIADT, de soutenir la création de nouvelles agences dans les agglomérations où le besoin est identifié,

- enfin, la délégation ministérielle à l'action foncière, créée en 2004, s'est vu dotée de moyens spécifiques qui s'élèvent à 0,8 million d'euros en AP en 2005.

Appui technique de proximité aux collectivités locales et aux tiers

Cette action recouvre, pour l'essentiel, les activités liées à la délivrance des autorisations d'urbanisme (permis de construire et autres autorisations), l'assistance à l'élaboration des documents de planification (SCOT, PLU et cartes communales) et l'ingénierie publique, rémunérée ou non.

Appui technique au ministère de l'écologie

Cette action tend à apporter un soutien opérationnel au ministère chargé de l'environnement pour la mise en œuvre de certaines de ses politiques.

A cette fin, les services déconcentrés (DDE) et les services spécialisés (services de navigation) du ministère assurent des missions de prévention, de contrôle et de gestion dans les domaines suivants :

- police des eaux et des milieux aquatiques,
- gestion du domaine public fluvial navigable ou non navigable,
- surveillance et prévision des crues,
- prévention des risques naturels et technologiques (élaboration et mise en œuvre des plans de prévention),
- politiques de bassins fluviaux,
- lutte contre les nuisances : air, bruit...(élaboration des plans de lutte),
- traitement des déchets (élaboration et mise en œuvre des plans de traitement).

Appui technique aux autres ministères

L'action "Appui technique aux autres ministères" recouvre deux missions essentielles : l'assistance à la réalisation des programmes immobiliers administratifs financés par les administrations de l'État ainsi que celle apportée au ministère de la défense pour la construction et l'entretien des bases aériennes.

Appui technique au ministère du logement et de la ville

Les personnels concourant à la mise en œuvre de la politique du logement ainsi qu'à la politique de rénovation urbaine, relèvent de l'action "soutien" du programme "Développement et amélioration de l'offre de logement".

Les services habitat des DRE et des DDE jouent un rôle majeur dans la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat, notamment pour améliorer la connaissance des marchés immobiliers (conduite d'études, analyses statistiques...) et favoriser le développement d'une offre de logements diversifiée (délivrance des aides à la construction ou à l'amélioration de l'habitat). Plus particulièrement, les DDE assurent le co-pilotage des actions destinées à favoriser le logement des personnes en grande difficulté.

Il convient de préciser, en outre, que les DDE sont mises à la disposition de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) et de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) afin de leur permettre d'exercer pleinement leurs missions au niveau local.

Information géographique et cartographique

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
78	79	+ 0,2 %

Production de l'information géographique

Cette action recouvre la participation de l'État à la production et à l'entretien de l'information géographique et cartographique sur le territoire national mais également à sa conservation à titre patrimonial.

L'Institut géographique national (IGN) est chargé de constituer un ensemble cohérent de données géographiques de référence, en particulier un référentiel numérique à grande échelle (RGE) comprenant quatre composantes (topographie, orthophotographie, parcellaire et adresses) et couvrant l'intégralité du territoire national à l'horizon 2007. Il doit ainsi jouer un rôle croissant d'intégrateur de données géographiques disponibles auprès d'autres producteurs, comme le cadastre et les collectivités locales.

Il assure aussi la diffusion des cartes destinées au grand public et effectue des recherches dans les domaines de la géodésie, de la photogrammétrie, de la cartographie et de la télédétection.

La formation initiale dans le domaine de l'information géographique, pilotée par l'Ecole nationale des sciences géographiques (ENSG) est incluse dans cette action.

La diffusion des données géographiques et cartographiques est entièrement payante.

Recherche dans le domaine de l'information géographique

La préparation de l'avenir est un enjeu vital pour le développement du domaine de l'information géographique. Une double mission est assignée à la recherche : la production de connaissance pour l'amélioration de la productivité qui conforte ainsi l'action de production, et la préparation des outils futurs de gestion de l'information géographique.

Tourisme

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
78	83	+ 6,8 %

Les moyens consacrés directement aux politiques du tourisme permettent de mettre pleinement en œuvre les décisions des Comités interministériels du tourisme des 9 septembre 2003 et 23 juillet 2004 pour renforcer la position de la France comme première destination touristique mondiale.

Il s'agit ainsi en 2005 de poursuivre et renforcer les actions entreprises en 2004 par le ministre de l'équipement et son ministre délégué au tourisme, à savoir la promotion de la destination France, la mise en œuvre du plan Qualité France pour accompagner le développement des activités touristiques, et enfin l'action en faveur de l'emploi et de la cohésion sociale.

Promotion de l'image touristique de la France et de ses savoir-faire.

L'une des grandes priorités de l'action de l'État est de renforcer l'attractivité de la France par une vigoureuse promotion de la destination France à l'étranger. Le but recherché est d'inciter les touristes étrangers à choisir cette destination et à prolonger leurs séjours et ainsi d'améliorer l'impact des flux touristiques sur la balance des paiements.

Le tourisme est le premier poste excédentaire de la balance des paiements (11 600 millions d'euros en 2003) et représente 6,6% du PIB. La France est la première destination touristique du monde (75 millions de touristes en 2003) mais ne détient que le troisième rang du niveau des recettes, derrière les États-Unis et l'Espagne (36 600 millions d'euros). Le potentiel économique existe donc puisqu'un étranger sur cinq ne passe qu'une nuit en France et qu'environ la moitié des séjours a une durée inférieure ou égale à trois nuitées.

Portée à 30,3 millions d'euros, la contribution de l'État aux actions de promotion de la France à l'étranger marque clairement la volonté de rendre l'intervention de l'État plus efficace hors de nos frontières. En augmentation de 3,41 % par rapport à la dotation

inscrite en LFI 2004, la subvention apportée par l'État au groupement d'intérêt économique (GIE) "Maison de la France" a ainsi augmenté de 30 % en 6 ans (23,3 millions d'euros en 1999 contre 31 millions d'euros en 2005).

Le groupement d'intérêt économique "Maison de la France" développe, depuis sa création en mars 1987, une stratégie de communication et de promotion de la destination France sur les marchés étrangers. Fort de quelques 1250 adhérents issus du secteur du tourisme en France, il s'appuie sur un réseau de 33 bureaux implantés dans 28 pays et rayonnant vers 40 pays. Chaque année, ses campagnes, qui touchent le grand public mais aussi les professionnels du tourisme, permettent à la France de conserver et d'affermir sa position de première destination mondiale.

La promotion de l'image touristique de la France doit être nécessairement précédée d'études d'impact indispensables à la définition des cibles. En 2005, la dotation pour les études atteint 2,5 millions d'euros.

Ainsi, dans le cadre de la stratégie ministérielle de réforme, le ministre délégué au tourisme a décidé la fusion de l'Agence française de l'ingénierie touristique, du Service d'études et d'aménagement touristique de la montagne, et de l'Observatoire national du tourisme, au sein d'un unique groupement d'intérêt public. Cette nouvelle structure permettra, à compter du 1er janvier 2005, d'harmoniser les interventions publiques en matière de conseil et d'expertise.

Quant à lui, le Conseil national du tourisme sera réformé afin de renforcer son rôle de conseil et de concertation.

Le développement de la recherche dans le tourisme est également privilégié avec la création en 2005 d'un pôle "conjoncture" sur l'activité touristique.

En outre, toujours dans le cadre de la stratégie ministérielle de réforme du ministère, il a été décidé de regrouper dans un lieu unique l'ensemble des différents services et organismes placés auprès du ministre délégué au tourisme afin de faire apparaître des synergies en terme d'activité quotidienne des services et des économies d'échelle sur les fonctions logistiques. La masse critique en effectifs ainsi atteinte rendra également possible la mise en œuvre des mesures d'éco-responsabilité souhaitées par le Gouvernement. Ce type de regroupement dans un même lieu a par ailleurs montré son efficacité dans d'autres pays comme l'Espagne et l'Italie, deux de nos grands concurrents directs sur le plan touristique.

Economie du tourisme

Corrélativement, le soutien à l'innovation technologique dans le secteur touristique doit être soutenu et accompagné par l'État pour rendre cohérente et homogène l'offre des acteurs nationaux.

___En France, le tourisme représente 200 000 entreprises, 2 millions d'emplois directs et 102 400 millions d'euros de recettes en terme de consommation touristique et paratouristique intérieure.

Pour exploiter au mieux le potentiel de développement économique que représente le tourisme hexagonal, la France doit se différencier des autres destinations, aussi bien aux yeux des touristes français qu'étrangers.

L'amélioration de la qualité des prestations offertes sur l'ensemble du territoire français constitue un élément touristique essentiel visant en outre à favoriser un tourisme durable et diversifié. C'est dans ce contexte que s'inscrit la mise en œuvre d'un plan Qualité France. Il s'agit en effet de moderniser les activités touristiques, de favoriser la création d'emplois et de développer l'ingénierie touristique afin de permettre à l'industrie touristique de s'adapter aux attentes et aux pratiques touristiques nouvelles.

En 2005, 1,7 million d'euros est ainsi consacré à la mise en œuvre directe de ce plan dans le cadre plus large du soutien aux industries touristiques et à la professionnalisation des acteurs. Ils vont permettre d'encourager les démarches qualité des professionnels et de valoriser chacune de ces démarches en les identifiant par un logotype, symbole de la qualité de l'offre nationale. Celui-ci sera décliné à l'occasion d'une importante opération de communication destinée à promouvoir la France comme destination de qualité. Il constituera ainsi un instrument de promotion de la destination France pour la clientèle étrangère et un instrument fédérateur pour les politiques d'intervention en termes de projets comme de financement.

Le plan Qualité France est bien entendu associé à la politique déjà poursuivie de structuration de l'offre, effectuée en partenariat avec les collectivités locales, dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER - 123 millions d'euros) et des interventions en faveur des régions touchées par les intempéries et marées noires (67 millions d'euros).

En 2005, le montant des moyens d'engagement des CPER est de 14,69 millions d'euros, soit une augmentation de 24,31 % par rapport au budget de 2004. En outre, le projet de budget pour 2005 maintient l'effort d'ouverture de moyens de paiement pour ces programmes. Ainsi, les moyens de paiement sont sensiblement équivalents à ceux de 2004 (soit 11,08 millions d'euros).

Le soutien durable à l'emploi et à la formation est l'une des priorités du budget 2005. Dans ce cadre, le ministère en charge du tourisme contribue à une meilleure fluidité du marché du travail, en élaborant d'une part un plan d'action en faveur de l'emploi et de la formation, et d'autre part des mesures au bénéfice des saisonniers pour améliorer leurs conditions de logement, leur professionnalisation et leur information. Des mesures d'accompagnement et de soutien pour les agents de voyages seront également prises.

Le ministère, dont les moyens sont en augmentation de 5,6 % en 2005 soutient donc la dynamique de développement du secteur du tourisme créateur d'emploi.

Accès aux vacances

En outre, 2,34 millions d'euros sont destinés en 2005 à assurer une plus grande justice sociale dans l'accès aux vacances.

Une aide au départ en faveur des seniors permet, outre le maintien du lien social, de développer l'activité hors-saison et donc de conforter l'emploi. Avec le soutien des organismes sociaux, des séjours sont proposés dans les villages de vacances et l'hôtellerie familiale.

Les mesures de soutien à l'action des collectivités territoriales, des professionnels ou des organismes caritatifs sont également confortées en 2005, pour un montant total de 1,34 millions d'euros. Elles sont conduites selon 4 axes principaux : l'accès au tourisme des personnes handicapées, des jeunes, des personnes en situation d'exclusion et des seniors.

En outre, 1 million d'euros est aussi consacré en 2005 au programme de consolidation des hébergements de tourisme social afin d'assurer l'existence d'une offre de résidence. Des moyens complémentaires sont également apportés par l'Agence nationale du chèque vacances (ANCV).

Enfin, un nouvel élan est donné à la diffusion des chèques-vacances. L'objectif est d'améliorer la cohérence des dispositifs de l'ANCV et de Bourse Solidarité Vacances, ainsi que la diffusion des chèques-vacances auprès des salariés des PME-PMI.

Aménagement du territoire

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
368	343	- 6,9 %

Dans le contexte de l'élargissement de l'Europe et de l'internationalisation de l'économie, le Gouvernement a engagé depuis 2002 une stratégie nouvelle d'aménagement du territoire dont les objectifs sont :

- renforcer la place de la France en Europe et de l'Europe dans le monde,
- contribuer à la création de richesse plutôt que d'organiser les transferts,
- réduire les inégalités territoriales et réussir l'égalité des chances.

Ces orientations se sont traduites par des actions favorisant l'ouverture internationale et européenne des régions par des infrastructures adaptées et un système de transport performant, par la valorisation du rôle moteur des métropoles et le développement de pôles économiques spécialisés de dimension internationale.

En accompagnement d'actions spécifiques en faveur des territoires les plus fragiles (montagne, littoral), l'égalité des chances dans un espace rural fortement différencié se fonde en particulier sur l'accès de tous et de tous les territoires aux nouvelles technologies de l'information. Il conduit aussi à des actions d'anticipation et d'accompagnement des mutations économiques dans une exigence de solidarité nationale en faveur des territoires fragilisés par la conjoncture internationale.

La Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), administration de mission dotée d'une compétence interministérielle, est chargée de préparer, d'impulser et de coordonner les décisions relatives à la politique d'aménagement et de développement du territoire, conduite par l'État. Son action récente traduit les priorités du Gouvernement définies à l'occasion du CIADT du 13 décembre 2002 et développées à la faveur des trois CIADT de l'année 2003 et de celui du 14 septembre 2004.

L'action de la DATAR est ainsi orientée par trois enjeux principaux : compétitivité, solidarité et égalité des chances de développement, mise en valeur des territoires.

Renforcer l'attractivité et le développement économique du territoire

Pour que l'attractivité des territoires de la France soit renforcée dans un contexte international de compétition accrue et que les initiatives permettant la création d'emplois durables dans les territoires soient soutenues efficacement, 90,3 millions d'euros sont mobilisés en 2005, en complément des crédits sectoriels relevant de chaque ministère.

La prime d'aménagement du territoire (PAT), outil majeur de soutien aux entreprises créatrices d'emplois, est dotée de 48 millions d'euros, notamment pour permettre l'accueil en France de projets internationalement mobiles, pour renforcer le développement économique de pôles de compétitivité et soutenir les initiatives créatrices d'emplois dans les territoires les plus en difficulté, en particulier ceux ayant bénéficié de contrats de sites. L'attribution de la PAT vers des projets plus structurants, engagée dès 2003, est poursuivie. Ainsi, en 2003, 11 177 emplois ont été primés pour un montant d'investissement de 2 300 millions d'euros, soit, pour moins de dossiers concernés, un poids comparable à 2002 en terme d'emplois, mais nettement supérieur en terme d'investissements.

Le développement de pôles de compétitivité de dimensions européenne et mondiale constitue un facteur majeur d'attractivité et de développement. Dans le cadre des décisions prises lors du CIADT du 14 septembre 2004, l'effort financier de l'État en faveur de ces pôles de compétitivité peut atteindre, tous ministères confondus, 100 millions d'euros dès 2005 et 200 millions d'euros en incluant l'effort des établissements publics de l'État. En particulier, la DATAR animera avec la direction générale des entreprises (ministère de l'économie, des finances et de l'industrie) le groupe de travail qui labellisera les pôles de compétitivité, leur permettant d'avoir accès aux financements et aux exonérations d'impôts et de charges mis en place par le CIADT.

Le partenariat avec l'Agence française pour les investissements internationaux (AFII), outil opérationnel de prospection et d'animation, dont le financement courant est assuré à plus de 60% par la DATAR, est poursuivi en 2005 pour la définition et la mise en œuvre de la politique d'attractivité de la France et de ses territoires.

Favoriser un développement équilibré et la solidarité entre territoires

L'égalité des chances de développement est au cœur des préoccupations en 2005 et plus de 224,3 millions d'euros sont consacrés aux investissements et interventions

permettant la mise en œuvre des grandes politiques d'aménagement qui participent à la concrétisation de cet objectif stratégique.

La dynamique de structuration en pays et en agglomérations conduisant sur la signature d'environ 200 contrats est ainsi fortement soutenue.

De même, l'égal accès de la population à la téléphonie mobile et au haut débit continuent en 2005 d'être des priorités de l'action du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire.

Le plan de couverture des zones blanches de la téléphonie mobile se poursuit conformément à un avenant signé par le Gouvernement avec les associations d'élus et les opérateurs.

Concernant le développement de l'Internet à haut débit, la France a, depuis deux ans, commencé à rattraper son retard en Europe et se retrouve parmi les pays enregistrant les plus forts progrès grâce à la mobilisation des partenaires nationaux et locaux. En 2005, le développement des technologies alternatives dans les territoires et la diffusion des technologies de l'Internet auprès du plus grand nombre de citoyens quel que soit leur lieu de résidence continuent d'être soutenues. Le Gouvernement mobilise les moyens nécessaires, notamment humains, pour que l'objectif fixé par le Président de la République de couvrir à haut débit toutes les communes d'ici fin 2007 soit atteint et que les besoins en très haut débit des communes qui accueillent des zones d'activités économiques importantes, et en particulier des pôles de compétitivité, soient couverts.

L'engagement d'une stratégie nationale en faveur des grandes métropoles françaises est concrétisé à travers le suivi de l'appel à projets lancé par le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire durant l'été 2004, donnant lieu à des travaux conjoints entre l'État et ces métropoles en 2005.

Enfin, en application des mesures du CIADT du 14 septembre 2004, des moyens sont mis en œuvre dès 2005 pour favoriser une gestion intégrée des zones côtières associant développement durable du littoral et développement économique diversifié des territoires concernés.

Conduire la mise en œuvre de grands projets d'aménagement du territoire

Pour favoriser la cohérence de l'action de l'État dans des démarches d'aménagement du territoire d'envergure, près de 28 millions d'euros de crédits sont mobilisés sur les grands projets d'aménagement.

Deux projets sont particulièrement suivis en 2005 : le programme d'aménagement du Mont Saint-Michel et la mise en œuvre des actions en faveur du littoral Languedoc-Roussillon.

En ce qui concerne le Mont Saint-Michel, le programme, qui vise à rétablir le caractère maritime du site tout en valorisant l'accueil et l'approche des visiteurs, connaîtra en 2005 une première phase de travaux importants pour le barrage de la Caserne dans le cadre de l'aménagement hydraulique du Couesnon. Les autres projets entrent également dans des phases actives devant permettre le début des travaux en 2006.

Sur le littoral Languedoc-Roussillon, la mission, en relation avec la DATAR, s'attache notamment à soutenir les opérations de gestion intégrée de la zone côtière sur les huit sites emblématiques identifiés lors du CIADT du 13 décembre 2002. En effet, après la phase d'études, les travaux sont en cours d'engagement. A titre d'exemple, l'opération la plus importante concerne le lido de Sète – Marseillan et représente un investissement total de 50 millions d'euros qu'il convient de coordonner en relation avec les collectivités concernées.

De même, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, fondée sur un partenariat conceptuel et financier entre les collectivités locales et l'État pour favoriser la relance économique de l'agglomération marseillaise et son repositionnement compétitif parmi les principales métropoles européennes, est poursuivie et amplifiée. Ainsi, 2005 est une année marquée à la fois par le lancement de grands projets d'équipements culturels et de formation et par la mise à l'étude de nouveaux projets pour l'avenir.

Régimes sociaux et de retraite

Régimes sociaux des transports terrestres

Régime de retraite et de sécurité sociale des marins

Régimes sociaux des transports terrestres

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
2 590	2 680	+ 3,5 %

Les dépenses à caractère social constituent une des composantes structurantes du budget des transports, l'État contribuant à l'équilibre financier de plusieurs régimes de protection sociale. Au total, les contributions aux régimes sociaux des transports s'élèvent à 2 680 millions d'euros, soit une progression de 3,5% par rapport à l'année 2004. Ces contributions incluent les pensions de retraite remboursées à la caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance des transports, et la garantie de retraite des anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'Outre Mer (76,4 millions euros).

La contribution d'équilibre au régime de retraite de la SNCF, s'établit à 2 515 millions d'euros.

La contribution de l'État au financement du congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises et de voyageurs, qui compense la pénibilité des conditions de travail, passe de 74,9 à 84,8 millions d'euros.

Enfin, afin de mettre fin à l'absence de statut des conjoints de bateliers, qui participent étroitement à la bonne marche de l'activité, 1 million d'euros a été spécifiquement mis en œuvre pour instaurer un dispositif d'aide provisoire dans la perspective de la reconnaissance d'un statut adapté.

Régime de retraite et de sécurité sociale des marins

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005	Taux d'évolution
778	822	+ 5,7 %

Le régime de sécurité sociale des marins géré par l'Etablissement National des Invalides de la Marine - ENIM - est un régime spécial, au sens de l'article L 711.1 du code de la sécurité sociale. Il offre une protection contre :

- les risques maladie, accident, invalidité (liés ou non à la profession), maternité et décès,
- le risque vieillesse, assuré par la Caisse de retraites des marins.

Par ailleurs l'ENIM exerce une action sanitaire et sociale en faveur des bénéficiaires. Enfin, l'ENIM est chargé du recouvrement des cotisations des marins et armateurs.

L'équilibre financier du régime, qui dispose en 2005 d'un budget annuel global de 1547 millions d'euros, est assuré par le versement d'une subvention d'équilibre annuelle. Cette subvention (822 millions d'euros en 2005, en augmentation de 5,69% par rapport à 2004) constitue environ 52% des recettes de l'établissement. Les autres recettes principales sont les cotisations des marins et armateurs (14%), les compensations inter régimes (32%) et divers produits de gestion (2%).

Le programme comporte trois actions :

Régime de retraite des marins

Régime de retraite des marins, l'ENIM assure le versement des pensions de retraite après calcul des durées de services validables. L'ENIM paye 117 000 pensions de retraite dont environ 4 600 nouveaux dossiers par an. Chaque année, ces pensions sont revalorisées sur la base de l'évolution des salaires forfaitaires des marins, elle-même ancrée sur l'évolution des pensions du régime général, telle que décrite dans la loi sur le financement de la sécurité sociale (+ 1,5 % en 2005). Au total, la dépense représente 1 070 millions d'euros en 2005.

Régime de prévoyance des marins

Régime de sécurité sociale des marins, l'ENIM assure le remboursement de leurs dépenses d'assurance maladie, maternité, accidents du travail après les avoir liquidées en collectant et traitant les feuilles de soins papier ou électroniques. Par ailleurs, en tant que régime d'assurance maladie, l'ENIM contribue au Budget global hospitalier (BGH) et au financement de divers fonds de santé publique.

L'ENIM verse aussi aux marins des pensions d'invalidité pour accidents du travail, maladies professionnelles ou maladies sans lien avec la navigation ainsi que des allocations pour cessation anticipée d'activité liée à l'amiante (58 millions d'euros en 2005).

L'ENIM mène une série d'actions visant à adapter au monde maritime des dispositifs nationaux renforçant la protection sociale (allocations amiante, congé paternité, dépistage du cancer du sein, vaccinations). Il développe également des actions plus ciblées en lien avec les métiers de la mer (dépistage et prévention de la surdité ou des troubles liés aux postures de travail, notamment à la pêche).

L'ENIM par ses différentes actions, participe à l'identité professionnelle des marins.

La dépense totale de l'action prévoyance sera d'environ 466 millions d'euros en 2005.

Action sanitaire et sociale des marins

L'action sanitaire et sociale de l'ENIM s'articule pour l'essentiel autour de 4 grands axes :

- l'aide aux personnes âgées : l'ensemble de ces aides représente environ 3,9 millions d'euros dont 3,2 millions d'euros pour la seule aide ménagère.

- les subventions aux institutions sociales et de prévention maritimes et les autres actions de prévention (alcoolisme, toxicomanie, sécurité à bord : 1,2 million d'euros).

- les aides financières individuelles aux marins et à leurs familles. L'actualité rappelle périodiquement la dangerosité du métier de marin. Un naufrage ou un accident du travail peut rapidement créer des difficultés financières. L'ENIM verse aux marins et à leurs familles des secours ordinaires ou d'urgence, des secours pour frais d'obsèques ou des aides pour fournitures et appareillages ou assistance ménagère.

- l'aide aux personnes handicapées : l'ENIM sert aux marins handicapés des primes de fin de rééducation en vue de leur reclassement ainsi que des aides techniques pour les aider à mieux vivre leur handicap dans leur environnement quotidien.

Enfin, dans une démarche transversale à ces actions, l'ENIM poursuit en 2005 la modernisation de son système informatique dans le cadre d'un schéma directeur pluriannuel.

.

Recherche et enseignement supérieur

Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat

Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat

(en millions d'euros)

LFI 2004	Moyens 2005 ⁽³⁾	Taux d'évolution
313	274	- 12,4 %

(3) Ne comportent que les crédits actuellement sur le budget du ministère.

Le ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer impulse et coordonne un programme de recherche au sein de ses services centraux ainsi que dans divers organismes (écoles d'ingénieurs et établissements publics).

Recherche et développement dans le domaine du génie civil et de l'aménagement

L'action a pour but de définir les besoins et la thématique du ministère en matière de recherche et d'innovation en génie civil, en liaison avec les acteurs du secteur : maîtres d'ouvrages publics, bureaux d'études, entreprises, organismes de recherche, écoles et universités. L'action comprend aussi la maîtrise d'œuvre de la recherche incitative et le suivi des programmes ainsi que la participation aux programmes européens de recherche et développement. Elle inclut la veille technologique et la diffusion, la valorisation et la validation des connaissances techniques.

Elle se traduit par l'animation du Réseau génie civil et urbain (RGCU), programme incitatif qui soutient les actions collectives de recherche et de développement, d'animation scientifique et technique et de valorisation, ainsi que par l'action du Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC).

Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile

Le transport aérien et, par voie de conséquence, la construction aéronautique civile, ont connu des années 2002 et 2003 très difficiles en raison des événements du 11 septembre 2001, de la guerre en Irak et de l'épidémie du SRAS. Les signes

annonceurs d'une nette reprise se multiplient aujourd'hui et l'on observe les excellentes performances des entreprises françaises en 2003, avec notamment Airbus qui, pour la première fois de son histoire, réussit à faire jeu égal avec son concurrent américain Boeing. Ces résultats confortent la politique du Gouvernement à l'égard de ce secteur. Ce dernier consacre près de 16% de son chiffre d'affaire à la recherche et au développement et occupe le premier poste de l'excédent commercial national. Actuellement, la construction aéronautique civile génère un chiffre d'affaire de près de 15 000 millions d'euros pour un secteur aéronautique et spatial qui emploie directement 100 000 personnes dont 60 % d'ingénieurs et techniciens hautement qualifiés.

Le projet de loi de finances pour 2005 traduit la volonté du Gouvernement de maintenir au meilleur niveau les budgets consacrés à cette politique de soutien à l'innovation. Il prévoit, comme les années précédentes, des moyens pour aider, d'une part les actions de recherche, et d'autre part le développement de produits, avions, moteurs ou équipements.

64 millions d'euros sont destinés à la recherche et aux études. La majeure partie est consacrée au soutien de projets de recherche menés par les industriels du secteur et l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA). Ces travaux visent à préparer l'avenir en favorisant les innovations technologiques, afin notamment de renforcer l'efficacité économique et la productivité des aéronefs, d'améliorer leur sécurité et leur sûreté et de réduire l'impact de leur exploitation sur l'environnement.

Avec 196 millions d'euros, les moyens 2005 se situent dans la continuité des actions déjà initiées avec l'arrivée à terme des soutiens aux développements de sous-ensembles des moteurs GE90-115 et GP7200 et de certaines parties du F7X, et la poursuite du soutien par avances remboursables en particulier du programme Airbus A380 avec 164 millions d'euros. Airbus, ainsi que Latécoère, Socata et Aircelle, qui construisent une partie de l'avion, en bénéficieront.

Recherche et développement dans le domaine des transports

L'action vise la cohérence de la politique de recherche et développement avec les orientations générales de la politique des transports du ministère. Elle prend en compte les besoins des collectivités territoriales, des usagers et des entreprises de transport. Aux niveaux national et européen, en liaison avec les autres directions concernées, sont élaborées les orientations du ministère pour les programmes de recherche et développement à caractère incitatif dans le domaine des transports, hors aéronautique et maritime. Elle veille à la cohérence de ces programmes avec ceux des

organismes scientifiques et techniques du ministère et développe les coopérations nécessaires. Elle passe par la mise en œuvre du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) et par les travaux de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Le PREDIT vise à favoriser l'émergence de systèmes de transport économiquement et socialement plus efficaces, plus sûrs, plus économes en énergie, et plus respectueux de l'homme et de l'environnement. Le PREDIT III (2002-2006) comprend trois thèmes généraux : la mobilité durable des personnes et des biens, la sécurité des systèmes de transport, la réduction des impacts environnementaux et la lutte contre l'effet de serre.

Recherche et développement dans le domaine de l'urbanisme et du logement

L'action se réalise au travers du Plan urbanisme construction architecture (PUCA), cadre d'intervention des programmes de recherches et d'actions d'expérimentations, de soutien à l'innovation et de valorisation, ainsi qu'à travers les activités de recherche du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB). Le travail du PUCA est encadré depuis l'année 2000, par un programme pluriannuel composé de six programmes finalisés (la ville pour tous, habiter et vivre en ville, les méthodes du renouvellement urbain, organiser les territoires, le futur de l'habitat et innover ensemble), ainsi que par des ateliers thématiques.

Les opérateurs participant à la mise en œuvre de l'action du PUCA sont le CNRS, des universités et des écoles, des chercheurs indépendants, des bureaux d'études, des collectivités locales, des bailleurs de logement, des entreprises de bâtiment ou de services urbains.

Annexes