

ENTRETIEN AVEC DOMINIQUE PERBEN MINISTRE DES TRANSPORTS,

«Une loi va permettre de mener de grands projets ferroviaires»

A l'occasion de la publication du décret sur le transfert des routes nationales et de la présentation du projet de loi sur le recours aux partenariats public privé pour financer les grands projets ferroviaires, «Le Moniteur» va plus loin avec Dominique Perben.

■ Quelles assurances attendez-vous de Bruxelles pour le financement de la LGV Lyon-Turin?

Nous avons écrit le 29 juillet dernier, conjointement avec mon homologue italien, Monsieur Pietro Lunardi, au vice-président de la Commission européenne chargé des transports, Jacques Barrot, pour lui confirmer la volonté de nos deux gouvernements de tout mettre en œuvre pour permettre le lancement de l'opération sur le tunnel de base en 2010.

Nous lui avons également demandé de bien vouloir assurer, pour l'Union européenne, un cofinancement significatif du projet au titre des opérations prioritaires des réseaux de transport européens. Nous escomptons que cet indispensable soutien financier de l'Union européenne interviendra de manière puissante dès que le prochain règlement RTE sera arrêté. Ce soutien de l'Europe est attendu pour le tunnel de base, bien sûr, mais aussi pour les accès ferroviaires côté français, et notamment pour la réalisation des trois tunnels de Chartreuse, de Dullin et l'Épine.

Mais il est encore un peu tôt pour répondre à votre question pour trois raisons:

- une nécessaire phase de concertation doit à présent être lancée avec les collectivités locales sur le phasage des réalisations et des fonctionnalités à développer;
- la CIG Lyon-Turin mène des études sur le montage juridique et financier de l'opération. Le concours de l'Europe pourra être différent en fonction des options qui seront arrêtées;
- enfin, la contribution de l'Europe au projet global n'est pas à ce jour connue et il faudra quelques mois encore pour en connaître le niveau prévisionnel précis. Ce ni-

res en PPP»

veau conditionnera naturellement la chronologie de nos choix. Votre question est très pertinente... mais encore un peu prématurée.

■ Le transfert des routes nationales aux départements s'effectue-t-il harmonieusement ?

Je voudrais d'abord replacer cette opération dans son contexte: il y a en France 360 000 km de routes départementales et le transfert ne porte que sur un peu moins de 20 000 km. Il ne faut pas oublier non plus que les départements savent entretenir les routes. Ce n'est donc pas, au plan technique, une compétence entièrement nouvelle que nous leur demandons d'exercer. En matière de calendrier, le décret définissant le futur réseau routier national vient de sortir du Conseil d'Etat et doit paraître très prochainement. Les préfets prendront alors des arrêtés préfectoraux concrétisant les transferts des routes. Pour les arrêtés pris avant le 31 décembre, ces transferts seront effectifs le 1^{er} janvier 2006.

Afin que les réorganisations des services de l'Etat et des départements soient les moins perturbatrices possibles pour les agents, il est souhaitable que le maximum d'arrêtés de transfert soient pris d'ici à la fin de l'année. Les transferts suivants interviendront au 1^{er} janvier 2007. Les DDE continueront naturellement à s'occuper des routes transférées jusqu'à ce que les départements aient les moyens de le faire eux-mêmes.

■ Comment se passe le transfert des agents des DDE dans le cadre de l'acte II de la décentralisation ?

Le plus grand mouvement de décentralisation pour le ministère concerne les routes. Ce sont près

de 30 000 agents qui sont concernés par ces transferts. On a bien sûr un travail de dialogue social à conduire. J'y suis très attentif et je souhaite que d'ici le début 2006 le système de bourses d'emploi pour les personnels soit opérationnel. Le point important du processus est la parution du décret définissant la consistance du réseau routier national structurant conservé par l'Etat.

Les mobilités rendues nécessaires par ces réorganisations seront accompagnées avec une grande attention.

Cette décentralisation s'accompagne d'une nouvelle organisation pour la gestion par itinéraires de ces grandes liaisons routières (les DIR). Les effectifs des DDE actuels doivent être ventilés entre les futures DIR, les parties de services à transférer aux conseils généraux et les futures DDE aux missions refondées. Les conseils généraux se verront attribuer les moyens que l'Etat consacrait antérieurement aux tâches transférées.

Des projets de réorganisation sont en cours d'établissement pour chaque future structure. J'ai donné des instructions particulières en faveur de la concertation à mener avec les élus et les personnels.

Les agents seront positionnés en toute transparence sur les postes offerts dans les services départementaux ou dans ceux de l'Etat. Après une phase de mise à disposition, les agents auront un délai de deux ans pour opter soit pour le statut de fonctionnaire territorial, soit pour le maintien du statut de fonctionnaire d'Etat. Ils pourront,



Patrick Piernaz, Nathalie Moutarde et Bertrand Fabre («Le Moniteur») avec Dominique Perben.

s'ils le souhaitent, être détachés sans limitation de durée auprès de la collectivité territoriale. Les mobilités rendues nécessaires par ces réorganisations seront accompagnées avec une grande attention. L'objectif poursuivi est que les futurs services soient en état de marche pour l'automne 2006.

■ Comment le ministre des Transports voit-il la crise énergétique ?

Mon ministère est très concerné, et de maintes façons. Il est clair que nous avons intérêt à investir suffisamment dans les modes alternatifs à la route, puisque le transport ferroviaire et le mode fluvial sont plus économes en énergie.

A cet égard, la répartition du budget de l'Afitf* est volontariste, puisque l'on a à peu près 50% de crédits pour la route et 50% pour les autres modes, alors que la répartition des trafics est de l'ordre de 80% au profit de la route et 20% au niveau du fer. L'effort financier n'est pas proportionnel à la répartition du trafic, mais volontariste pour assurer le transfert du trafic routier vers les modes durables. Au travers du contrat d'objectifs et de moyens de VNF, les investissements sur les traversées alpines ou les accès ferroviaires de Port 2000, nous développerons les infrastructures dédiées à ces modes.

En matière ferroviaire, nous avons vraiment des marges de progrès. J'ai beaucoup insisté auprès des partenaires RFF, SNCF, ASF, Caisse des dépôts et Modalohr pour que l'on mette en place dans les 18 mois qui viennent une liaison de feroutage entre le Luxembourg et Perpignan: il s'agit de démontrer l'intérêt de ce mode de transport combiné auquel les transporteurs routiers sont favorables dès lors que les distances concernées sont suffisamment longues pour

faire l'économie d'un chauffeur, ce qui est le cas lorsqu'on apporte la remorque à une extrémité, et que l'on met en place un autre tracteur à l'autre extrémité.

Autre point: nous travaillons sur des encouragements à l'achat de véhicules verts, économes en énergie. Par exemple, nous allons mettre en place des étiquettes «énergie» pour les véhicules neufs qui mettront en exergue à la fois la consommation du véhicule et ses rejets en CO₂, pour que ces données, qui touchent au portefeuille et à la qualité de vie des citoyens, deviennent de vrais critères de choix. Enfin, tous les services de recherche qui dépendent de mon ministère, comme par exemple l'Inrets, travaillent sur des systèmes de transport collectif, ou des systèmes de transport économes en énergie. Dans cet esprit, nous suivons attentivement les travaux faits par les groupes industriels sur les voitures propres, électriques ou hybrides. Toute cette effervescence technologique nous intéresse.

■ L'Afitf aura-t-elle vraiment les moyens d'assurer ses missions compte tenu de leur élargissement à l'achèvement des contrats de Plan Etat-régions ?

Les chiffres sont très clairs. A base égale, là où les financements mis en place par la loi de finances de 2005 se montaient à 1,1 milliard d'euros, nous avons prévu, en 2006, un budget de l'Afitf de 2 milliards, soit un quasi-doublement. Je souhaite que les engagements pris par l'Etat dans le cadre des contrats de Plan soient tenus. La contrainte budgétaire nous avait conduits à un rythme trop limité au cours des dernières années. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé d'affecter des ressources spécifiques de l'Afitf à la réalisation des contrats de Plan Etat-ré- (●●●)

(●●●) gions. Elle consacrera au moins 2 milliards d'euros à l'accélération de ces contrats à compter de 2006. Comme prévu, elle financera aussi les grands projets retenus par le Ciadt de décembre 2003. Je prévois d'y affecter 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012.

De quelles ressources l'Afitf va-t-elle disposer ?

Après l'annonce par le Premier ministre de sa décision de privatiser les sociétés concessionnaires d'autoroutes, j'ai travaillé pendant l'été pour présenter un plan d'action. J'ai obtenu que l'Etat apporte à l'Afitf 4 milliards d'euros de dotation en capital grâce aux produits de la cession de ces sociétés. Je rappelle que dans le schéma initial, l'Agence devait être alimentée par les dividendes des sociétés d'autoroutes pour lui permettre de financer les projets retenus par le Ciadt de décembre 2003. Par ailleurs, l'Afitf bénéficiera de ressources pérennes. Avec les redevances domaniales qu'elle conserve, le produit de la taxe d'aménagement du territoire qui lui sera affecté et une fraction des amendes radar, ce sont 770 millions d'euros qui lui seront affectés chaque année. Je précise que, pour 2005, le montant des dividendes et des redevances domaniales s'élève à 480 millions d'euros.

Je suis très satisfait du dispositif mis en place avec le Premier ministre. Nous allons vraiment accélérer la réalisation des infrastructures, soutenir directement l'activité des travaux publics et apporter notre contribution à la croissance économique.

En matière d'ingénierie, vous allez créer un prix national et vous avez commandé un rapport d'experts. Quels sont vos objectifs ?

Je rappelle que l'ingénierie des infrastructures de transports et de génie civil est une vraie spécialité française. C'est la preuve de la grande qualité de nos ingénieurs. Ce secteur, pour ce qui concerne les structures identifiées et indépendantes, représente 20 000 emplois et 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Un rapport m'a été remis il y a quelques semaines par M. Chapu-



lut, qui est encore en cours d'analyse. Je n'y ai pas noté d'inquiétude générale sur le secteur, bien au contraire, mais un ensemble de propositions, d'opportunités à saisir. Je vais rendre le rapport public dans quelques jours.

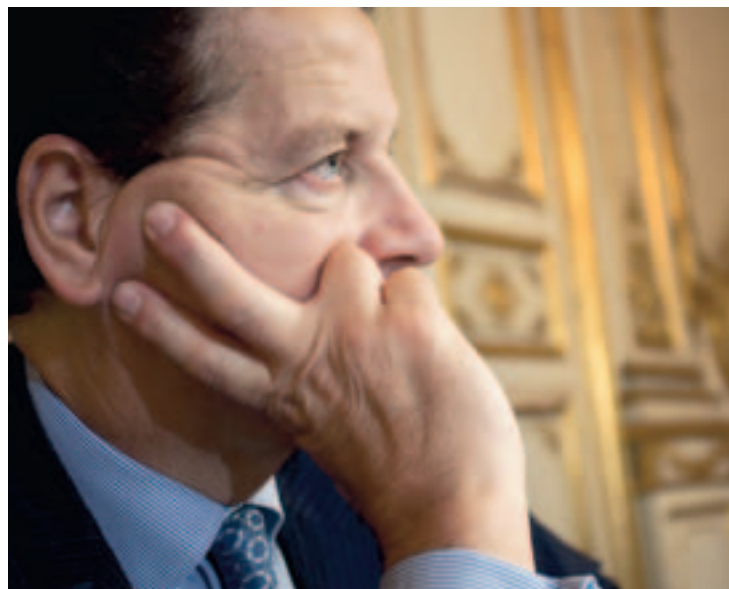
Pour valoriser ces savoir-faire français, j'ai donné mon accord à la création d'un grand prix annuel. J'ai demandé à Claude Martinand, le vice-président du CGPC, de m'en proposer les modalités après avoir consulté les différents acteurs du secteur.

Mon objectif est de permettre que l'activité d'ingénierie se développe dans notre pays dans des conditions optimales, afin de faire béné-

ficier notre économie de cet avantage comparatif reconnu.

Il ne s'agit naturellement pas de se livrer à un quelconque exercice pointilleux de politique industrielle mais de créer un contexte où les talents de chacun peuvent s'exprimer au mieux.

C'est particulièrement important au moment où nous nous engageons dans une politique volontariste de grands projets d'investissement dans le secteur des transports, en particulier ferroviaires, qui demandent des compétences techniques poussées. Pour avoir des infrastructures modernes, il nous faut de bons ingénieurs et les structures adaptées.



Dans les prochains PPP ferroviaires, la maintenance des voies pourra-t-elle être assurée par des entreprises privées ?

Le projet de loi que j'ai présenté il y a quelques jours au Sénat permet, en effet, de mener de grands projets ferroviaires en PPP. Vous savez que le Ciadt en a déjà décidé d'une liste : TGV Rhin-Rhône (équipements), contournement Nîmes-Montpellier, TGV Aquitaine, GSM-R (radio sol train), CDG Express, autoroute ferroviaire alpine.

Il s'agit bien d'ouvrir les modalités d'exercice de sa maîtrise d'ouvrage par Réseau ferré de France et de permettre le recours aux montages de type partenariat public-privé (PPP) pour la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires : contrat de partenariat prévu par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 ou convention de délégation de service public prévue par la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 modifiée. Il s'agit de favoriser le développement du réseau ferré national dans le respect des principes qui le régissent bien sûr, en autorisant la constitution de nouvelles formes de partenariats pour mobiliser des ressources nouvelles au profit du secteur ferroviaire, sans pour autant modifier les conditions d'exploitation et de sécurité du réseau.

Une attention particulière a été portée pour affirmer les impératifs de sécurité et de continuité du service public, dans le respect des

principes et objectifs actuels de gestion du réseau ferré national. Je veille en outre à ne pas affecter la compétence de la SNCF en matière, d'une part, de gestion du trafic et des circulations et, d'autre part, de fonctionnement et d'entretien des installations de sécurité sur le réseau ferré national: seuls sont donc susceptibles d'être confiés à des tiers, le cas échéant, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques autres que de sécurité. La SNCF pourra d'ailleurs proposer ces services. Même confiées à un tiers, les tâches d'entretien, de maintenance, d'exploitation et de gestion des infrastructures seront assurées selon les principes et objectifs définis pour la gestion du réseau ferré national que RFF a la charge de définir et de contrôler.

■ Que peut-on attendre de la dématérialisation des procédures de passation des marchés publics ?

La dématérialisation des procédures de passation des marchés publics ne concerne pour l'instant que la phase de publication des dossiers d'appels d'offres et la phase de candidature et de réponse.

Au ministère de l'Équipement, les études conduites dès 1997 avaient identifié des avantages significatifs, du côté de l'administration comme du côté des entreprises, dans la mise à disposition des dossiers de consultation des entreprises (DCE) *via* Internet. La mise à disposition gratuite « en ligne » des fichiers supprime 90 % du coût de reprographie des DCE, tout en facilitant la prise de connaissance, par les entreprises, des informations et le retraitement de celles-ci à fin de constitution des offres.

Un bilan réalisé au 30 septembre 2005 permet d'évaluer à plus de 7 millions d'euros l'économie réalisée par les services de l'Équipement, en prenant en compte un coût moyen de reprographie de 15 euros par marché à procédure adaptée et de 700 euros par marché formalisé, à raison de 7 retraits de dossiers par marché.

La possibilité donnée aux entreprises (objet de l'article 56 du Code des marchés) de communiquer leurs offres sous forme dématérialisée est peu utilisée pour l'instant.

■ Votre ministère est partie prenante de la politique développée contre le travail illégal. Quelles en sont les actions principales ?

La lutte contre le travail illégal est une politique gouvernementale transversale. Vu l'importance du secteur économique, dont j'ai la responsabilité, et le nombre d'emplois concernés, j'attache une importance particulière à ce problème. Comme vous le savez, j'ai signé le 25 octobre avec mon collègue Gérard Larcher, un protocole d'accord avec les entreprises du BTP, en présence des organisations syndicales, sur la prévention du travail illégal

Maitres d'ouvrage, entreprises et sous-traitants, tous doivent être conscients de l'intérêt d'éviter le travail au noir, source de précarité et de distorsion de concurrence.

dans la sous-traitance. Il s'agit de promouvoir les bonnes pratiques: le port du badge pour les ouvriers sur les chantiers, l'affichage de la raison sociale des entreprises intervenant sur les chantiers. C'est de la vigilance de chacun que dépendent les résultats: les maîtres d'ouvrage, les entreprises et leurs sous-traitants, tous doivent être conscients de l'intérêt d'éviter le travail au noir, source de précarité et de distorsion de concurrence. Nous procéderons à une première analyse des résultats de cette démarche contractuelle en fin d'année. J'ai demandé aux DDE d'apporter tout leur concours à cette démarche. Ceci complète naturellement le dispositif répressif dont je sais que Gérard Larcher a usage et vient de renforcer. Car là où la prévention ne suffit pas, il faut passer à la répression.

■ Quels sont vos projets en matière d'Opération d'intérêt national ?

Avec plus de 390 000 logements et 45 millions de m² de locaux mis en chantier sur les douze derniers mois, nous assistons à un dynamisme exceptionnel de la construction. Pour autant, l'Ile-de-France demeure un cas à part en raison

des contraintes foncières très fortes qui y pèsent et des opportunités potentielles qui existent dans la région capitale.

Une relance vigoureuse s'avère indispensable pour desserrer la contrainte foncière. Naturellement, elle ne peut advenir, même si elle est portée par l'État, qu'avec le plein accord des collectivités locales.

Le but est non seulement d'accompagner la construction de nouveaux logements mais également celle des équipements, notamment des transports, et favoriser le développement de l'emploi autour des pôles de compétitivité et d'excellence dont dispose l'Ile-de-France. C'est dans cet esprit que le Premier ministre sur ma proposition a décidé le lancement de trois nouvelles Opérations d'intérêt national (OIN) autour de sites stratégiques en Ile-de-France: Massy-Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Seine amont et Seine aval.

■ Quels sont les enjeux sur ces trois secteurs ?

Sur Massy-Saint-Quentin, un important rapport parlementaire d'août 2004 a souligné le potentiel considérable de ce secteur en termes de développement industriel et technologique, sous réserve de réunir des conditions opérationnelles en termes d'offre foncière, d'offre de services, de transport et d'habitat. Nous avons la possibilité de créer sur le plateau de Saclay-Saint-Quentin le premier pôle européen de recherche et de technologie.

Sur le secteur de Seine amont, l'enjeu est d'y développer un véritable projet urbain à partir de la reconquête des nombreuses friches industrielles et d'un remembrement du foncier mobilisable. L'ambition vise à la fois le renouvellement du tissu économique et le développement simultané d'une offre conséquente de logements.

Enfin, sur le secteur Seine aval, le travail accompli depuis dix ans a permis un redressement remarquable des territoires de Mantes-en-Yvelines et de Chanteloup-les-Vignes. Ce territoire, qui peut être élargi à l'ensemble de la Seine aval est désormais en mesure de jouer pleinement son rôle de site d'excellence économique et de pôle urbain et résidentiel, pôle d'équilibre

à l'ouest de l'Ile-de-France. Ceci passe par la recherche d'un ambitieux programme de logements, le développement des transports, tant routiers que ferroviaires, et la mise en place de soutien à l'emploi. Le projet pourra s'appuyer sur l'Établissement public d'aménagement du Mantois-Seine-Aval.

■ Ne craignez-vous pas que les élus y voient une recentralisation rampante ?

Dans cette affaire, le gouvernement se doit d'être pragmatique. La complexité des opérations à réaliser simultanément justifie la mise en place d'un tel dispositif qui donnera une cohérence dans l'action grâce à l'unité de commandement. Il n'est pas conçu contre qui que ce soit mais pour un objectif commun. Ces projets seront donc montés en partenariat avec les collectivités. Notre philosophie, derrière les OIN, est d'encourager clairement tous les acteurs à se mettre autour de la table pour définir un projet commun ambitieux et de se donner les moyens opérationnels d'y parvenir ensemble.

■ Quand les OIN pourraient-elles être créées ?

Le préfet de la région Ile-de-France, dans un horizon rapproché et en étroite concertation avec les collectivités locales concernées, doit maintenant faire des propositions sur le périmètre, les moyens et la gouvernance de ces grands projets. Concernant la gouvernance, je rappelle que la création d'un établissement public d'aménagement est souvent liée à une OIN. Mais celle-ci peut être menée dans un autre cadre. Sur la base de ces propositions, le gouvernement décidera, à l'horizon du printemps 2006, de conférer à ces projets le statut d'Opération d'intérêt national et d'organiser les bases contractuelles avec les diverses collectivités concernées fixant le rôle et les contributions de chacun.

PROPOS RECUEILLIS PAR BERTRAND FABRE, NATHALIE MOUTARDE ET PATRICK PIERNAZ ■

*L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) a pour objet de financer non seulement les grands programmes d'infrastructures arrêtés lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) de décembre 2003, mais aussi la part relevant du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer dans les contrats de Plan État-régions (voir « Le Monde » du 8 juillet 2005, page 19).