

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

100^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du mardi 13 décembre 2005

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE LEROY

1. **Sécurité et développement des transports.** – Suite de la discussion d'un projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (n^{os} 2604, 2723) (p. 8297).

DISCUSSION GÉNÉRALE (*suite*) (p. 8297)

M. Michel Bouvard,
Mmes Marylise Lebranchu,
Martine Billard,
MM. Marc Le Fur,
Maxime Bono.

Clôture de la discussion générale.

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

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 8305)

Avant l'article 1^{er} (p. 8305)

Amendement n^o 61 de Mme Billard : Mme Martine Billard, M. Dominique Le Mèner, rapporteur de la commission des affaires économiques ; M. le ministre. – Rejet.

Article 1^{er} (p. 8306)

Amendements n^{os} 176 de M. Daniel Paul et 84 de Mme Saugues : M. Daniel Paul, Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Adoption de l'article 1^{er}.

Article 2 (p. 8307)

Amendement de suppression n^o 85 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Paul. – Rejet.

Amendement n^o 157 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 63 de Mme Billard : Mme Martine Billard, MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n^o 125 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 159 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 64 de Mme Billard : Mme Martine Billard, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 156 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 158 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 160 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 8309)

Amendement de suppression n^o 86 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 161 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 163 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 164 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 162 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 165 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 22 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 8310)

Amendements de suppression n^{os} 14 de M. Daniel Paul et 87 de Mme Saugues : M. Daniel Paul, Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 23 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 5 (p. 8310)

Amendement n^o 88 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 167 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 5 modifié.

Article 6 (p. 8310)

M. Daniel Paul.

Amendement n^o 24 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 100 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 99 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Article 7 (p. 8311)

Amendement n° 25 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 98 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 101 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 168 de la commission des affaires économiques avec le sous-amendement n° 181 de M. Blazy : MM. le rapporteur, Jean-Pierre Blazy, Mme Odile Saugues. – Retrait du sous-amendement n° 181.

MM. le ministre, le rapporteur, Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.

Amendement n° 168 rectifié de la commission des affaires économiques : Mme Odile Saugues, MM. le ministre, Jean-Pierre Blazy, le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 168 rectifié.

Amendement n° 166 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Blazy. – Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Après l'article 7 (p. 8313)

Amendement n° 92 de M. Blazy : MM. Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 7 *bis* (p. 8314)

M. Roger-Gérard Schwartzberg.

Amendement de suppression n° 91 de M. Blazy : MM. Jean-Pierre Blazy, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n° 26 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 7 *bis* modifié.

Article 7 *ter* (p. 8316)

Amendement de suppression n° 93 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 57 rectifié du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 7 *ter* modifié.

Après l'article 7 *ter* (p. 8317)

Amendement n° 89 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues. – Retrait.

Amendement n° 90 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, Jean-Pierre Blazy, le ministre. – Rejet.

Article 8 (p. 8317)

M. Daniel Paul.

Amendement n° 169 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 (p. 8318)

Amendement n° 128 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 141 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 142 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 139 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10 (p. 8318)

Amendement n° 127 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 27 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Mme Odile Saugues.

Suspension et reprise de la séance (p. 8318)

Amendement n° 28 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 29 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 135 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 10 *bis* (p. 8319)

Amendement n° 138 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 136 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 137 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 10 *bis* modifié.

Après l'article 10 *bis* (p. 8319)

Amendement n° 30 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 155 de M. Le Fur : MM. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances ; le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 59 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Avant l'article 11 (p. 8320)

Amendement n° 31 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 11 (p. 8320)

Amendement n° 170 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Après l'article 11 (p. 8320)

Amendement n° 32 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 15 de M. Daniel Paul : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 34 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 33 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Avant l'article 12 (p. 8321)

Amendement n° 94 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, Maxime Bono. – Rejet.

Amendement n° 180 de M. Daniel Paul : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 12 (p. 8322)

Amendement n° 95 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Paul. – Rejet.

Amendement n° 124 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Après l'article 12 (p. 8323)

Amendement n° 16 de M. Daniel Paul : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 17 de M. Daniel Paul : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 35 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 80 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 97 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 96 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 75 de M. Devedjian : MM. Patrick Devedjian, le rapporteur, le rapporteur pour avis, le ministre, Jean-Pierre Blazy.

M. le président.

MM. Daniel Paul, le président de la commission des affaires économiques, Mme Odile Saugues, MM. le président, Patrick Devedjian, Jean-Pierre Blazy, Maxime Bono.

M. le président.

Adoption de l'amendement n° 75.

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

2. **Loi de finances pour 2006.** – Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 8329).
3. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 8329).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE LEROY, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif à la sécurité et au développement des transports (n^{os} 2604, 2723).

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Discussion générale *(suite)*

M. le président. Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, mes chers collègues, l'examen du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports s'inscrit dans un contexte marqué par une plus grande sensibilité de nos concitoyens au risque d'accidents. Le champ de leurs préoccupations, qui concernent l'ensemble des modes de transport, va des victimes directes des accidents à l'impact des transports sur la pollution et l'environnement. Le texte intervient également à un moment où la concurrence s'est accrue pour l'ensemble des modes de transport au niveau mondial comme européen, mais aussi entre modes de transport.

Faute d'encadrement, la concurrence peut s'avérer destructrice pour l'emploi et désastreuse pour la sécurité. Les mesures proposées dans le texte visent donc à concilier le développement des transports et le renforcement de la sécurité.

Je ne reviendrai pas, monsieur le ministre, sur le débat qui dure depuis l'été et que nous avons eu dernièrement encore, lors de la discussion du budget de votre ministère, à propos de l'importance des investissements. Dans un tel contexte, ils contribueront à la réalisation du double objectif affiché par le texte. Je souhaite simplement au point où nous en sommes que, dans le dossier des autoroutes, les choix soient guidés par la qualité des projets industriels, et non par la seule rentabilité.

Je concentrerai mon intervention sur la sécurité du transport ferroviaire, notamment dans le cadre communautaire, et sur les problèmes liés aux transports dans le massif alpin.

S'agissant de l'encadrement communautaire, nous en sommes au quatrième paquet ferroviaire présenté par la Commission européenne depuis juillet 1991. Les dispositions qu'il comporte, et dont une partie seulement est transposée dans le présent projet de loi, sont aussi diverses que la directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite des locomotives et des trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, le règlement concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables au service de fret ferroviaire, le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux et, bien sûr, la directive sur l'ouverture du marché des services internationaux de transport par fret.

Le CSSPF, le Conseil supérieur du service public ferroviaire, dont on a bien voulu me confier la présidence, a rendu son avis n^o 7 sur la certification européenne des conducteurs de train. Il s'agit d'un sujet majeur pour la sécurité, sur lequel j'aimerais que le Gouvernement s'exprime. Je rappelle à cette occasion combien je suis attaché à une approche globale de la politique des transports, intégrant le développement durable dans ses trois composantes : économique, sociale et environnementale.

Mme Odile Saugues. Très bien !

M. Michel Bouvard. S'agissant de la transposition des directives en matière de transport, nous avons insisté sur le rythme de leur mise en œuvre. Chacun convient que toute politique a vocation à faire l'objet d'une évaluation *a posteriori* pour en vérifier l'efficacité.

Mme Odile Saugues. Parfaitement !

M. Michel Bouvard. Or, si la Commission s'est vue confier l'évaluation de la politique ferroviaire – elle doit se prononcer d'ici à mars 2006 si ma mémoire est fidèle –, on peut tout de même regretter le caractère tardif de la décision, et s'interroger aussi sur le télescopage entre les différents textes législatifs qui n'ont pas encore eu le temps d'être mis en œuvre, ni *a fortiori* de faire l'objet d'une évaluation avant les suivants. Il est, à mon avis, indispensable de maintenir au niveau européen un parallélisme entre la libéralisation du secteur et l'harmonisation des conditions de concurrence pour éviter que les distorsions sur le marché ne s'accroissent. Avez-vous, monsieur le ministre, obtenu de la part de la Commission l'assurance que les États membres seront associés à l'évaluation en cours ?

Pour la nouvelle phase d'ouverture à la concurrence qui va s'ouvrir, le Gouvernement a dû consulter le Conseil national des transports et le CSSPF sur le transport combiné. Il va vous transmettre son avis dans quelques jours, si ce n'est déjà fait, alors que le Conseil national des transports a déjà transmis le sien. Le transport combiné allie respect de l'environnement – il nous aide à tenir nos engagements du protocole de Kyoto – à davantage de sécurité puisqu'il décharge des axes routiers et autoroutiers saturés et renforce

aussi la sécurité du transport des matières dangereuses. Sans détailler les propositions formulées, je souhaiterais dans cette double logique de renforcement de la sécurité et de développement des transports, affichée dans le titre du projet de loi, connaître les suites que le Gouvernement entend donner aux propositions qui ont été faites sur le transport combiné. Il faudrait parvenir à mieux associer au processus les entreprises de transport routier dont je mesure les difficultés causées par la concurrence. En la matière également, l'évaluation des politiques communautaires, notamment de l'ouverture au cabotage sur les transports routiers, est indispensable, d'autant plus qu'il s'agit là d'une source de concurrence accrue. Quels sont les contrôles exercés pour garantir une concurrence loyale et maîtrisée ? Et quelles sont les mesures d'harmonisation sociale prévues au niveau communautaire, pour éviter qu'elle ne se fasse par le bas ?

Nous avons adopté plusieurs mesures fiscales en faveur du transport routier, notamment en matière de taxe professionnelle, lors de l'examen du collectif budgétaire. Vous conduisez actuellement des négociations sur le sujet avec les organisations représentatives de la profession, y compris sur le dossier complexe de la TVA sur les péages. Cela étant, les problèmes ne peuvent trouver de solution dans un traitement exclusivement fiscal et budgétaire. Toute mesure incitative, aussi justifiée soit-elle, peut avoir des conséquences sur les autres modes de transport. Il faut donc rechercher en urgence des solutions d'harmonisation au niveau communautaire. Je sais que vous vous y employez, monsieur le ministre, mais nous vous saurions gré de nous informer sur ce point.

J'en viens maintenant, et brièvement, à la sécurité des transports dans les vallées de montagne. Il s'agit d'un sujet essentiel, vous le savez, puisque vous y avez été confronté dès votre prise de fonctions. Le sujet nous inspire des réflexions et des interrogations.

Le nouvel établissement public de sécurité ferroviaire aura-t-il vocation à s'intéresser à la sécurité du transport des matières dangereuses qui représentent 10 % des volumes convoyés par rail, et qui circulent sur des voies surplombant des lacs, comme celui du Bourget, ou situées à la périphérie du parc de la Vanoise ? Quel sera le niveau d'information des collectivités territoriales concernées, en particulier des maires, sur les mesures de sécurité en vigueur pour l'exploitation du réseau ferroviaire ?

Le projet de loi complète également la législation sur la sécurité dans les tunnels et je ne peux que me féliciter des mesures annoncées. Après avoir interrogé sur ce point les gouvernements successifs, puis-je seulement rappeler, monsieur le ministre, que, au-delà des mesures de plus en plus coûteuses qui sont mises en œuvre pour renforcer la sécurité dans les tunnels, il faudrait s'interroger enfin sur l'origine des incendies de camions et travailler à une amélioration de la sécurité du tracteur et de la remorque ? Je réaffirme qu'il s'agit d'une nécessité.

En matière de sécurité routière encore, où en sommes-nous, monsieur le ministre, de l'accord à venir avec nos voisins européens pour permettre la perception effective des procès-verbaux dressés à l'encontre des contrevenants au volant de véhicules légers ou de poids lourds immatriculés à l'étranger ?

M. Marc Le Fur. Très bonne question !

M. Michel Bouvard. Le 2 novembre 2004, j'ai posé une question écrite à votre prédécesseur sur le sort réservé aux 23 675 véhicules en infraction au regard de la vitesse et des distances de sécurité dans le seul tunnel international

du Fréjus pour l'année 2003, sachant que 13 151 d'entre eux étaient immatriculés à l'étranger. Dans sa réponse datée du 5 avril 2005, votre collègue des finances m'a renvoyé au ministère public d'Albertville pour obtenir des précisions sur le nombre de décisions notifiées aux redevables étrangers, au motif que cinquante décisions relevaient des contraventions de cinquième classe, mais aucune information n'était fournie sur le nombre d'amendes ayant donné lieu à recouvrement ni sur le taux d'encaissement. Il se trouve que c'était ledit parquet qui m'avait signalé l'absence de procédure de recouvrement ! Vous avouerez que c'est un peu court et que force est de constater une défaillance en la matière.

Monsieur le ministre, une telle situation n'est pas tolérable du point de vue tant de la sécurité que de l'équité. Nos concitoyens sont soumis à une grande sévérité justifiée par la sécurité routière. Ils se voient sanctionnés pour des dépassements de vitesse de quelques kilomètres-heure.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est vrai !

M. Michel Bouvard. Ils ont de quoi s'indigner en voyant des bolidés immatriculés à l'étranger mettre en danger la vie d'autrui.

M. Jean-Pierre Blazy. Absolument !

M. Michel Bouvard. Ce n'est pas un hasard si la majorité des infractions constatées dans les zones frontalières sont le fait de véhicules immatriculés à l'étranger. Notre passivité est un encouragement à continuer.

M. Jean-Pierre Blazy. Mais que fait le ministre de l'intérieur ?

M. Michel Bouvard. Autre sujet sur lequel, là aussi, une réponse réglementaire s'impose : combien de temps encore faudra-t-il attendre pour que le montant des amendes dressées à l'encontre des poids lourds interdits de franchissement dans les cols alpins soit supérieur au péage des tunnels ? Or ces infractions frappent des véhicules en surcharge ou transportant des matières dangereuses. Dans sa réponse à une question écrite que j'avais posée, parue au *Journal officiel* du 28 octobre 2002, le Gouvernement reconnaissait le caractère non satisfaisant du tarif – quatrième classe, soit 137 euros. Le 14 avril 2003, le même *Journal officiel* annonçait que des pistes de progrès étaient recherchées afin de rendre le dispositif de sanctions plus dissuasif.

Des réévaluations d'amendes peuvent également être proposées, mais, monsieur le ministre, j'attends encore une décision en ce sens. Cet été, dans la seule zone périphérique du parc de la Vanoise, ce sont 238 poids lourds qui ont été verbalisés, le montant de l'amende s'élevant non pas à 137, mais à 85 euros !

M. Jean-Pierre Blazy. C'est modeste !

M. Michel Bouvard. Il serait temps, à mon sens, de faire évoluer les amendes de quatrième classe. C'est du domaine réglementaire et je ne veux pas contribuer au détournement de la loi en demandant à légiférer sur une question qui relève du domaine réglementaire.

Au-delà de toutes ces interrogations, je souhaite, monsieur le ministre, saluer un texte qui comporte de nombreuses mesures positives pour le transport fluvial, les ports maritimes et le transport aérien, qui a le mérite d'intégrer différentes dispositions sociales, et dont le caractère multiple et diffus, que d'aucuns ont trouvé excessif, ne doit pas nous faire perdre de vue qu'il représente une avancée pour l'intérêt général et pour une activité majeure de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Monsieur le ministre, je souhaite simplement vous poser quelques questions précises, en raison du caractère particulier d'un texte qui, ouvrant un grand nombre de chantiers, ressemble à un patchwork.

D'abord, les régions, les départements et autres collectivités territoriales sont inquiets – je l'ai dit dans le cadre de l'examen d'un précédent texte – quant à l'exécution et la bonne fin des travaux, en ce qui concerne RSF et les lignes futures, car le projet de loi, au travers de la nouvelle agence de sécurité, laisse en suspens la question de la responsabilité en cas d'accidents. Les partenaires devront faire face à quatre ou cinq donneurs d'ordres rassemblés dans un système juridique dont la nature nous est encore inconnue. Qui sera responsable de quoi et à quel moment ? Cette inquiétude est d'autant plus vive que, sur le plan financier, l'appel d'offres devra se faire le plus rapidement possible, ce qui ne laissera peut-être pas suffisamment de temps à la vigilance pour s'exercer sur les questions de sécurité.

La même incertitude se retrouve pour le transfert des agents de l'État des ports et des aéroports : le profil de leurs postes est tel qu'ils devront exercer des missions régaliennes tout en participant à d'autres travaux – organisation de l'entretien, gestion des équipes, ouverture du site ou accès aux lieux. Qui conservera quelle fonction ? Nous l'ignorons encore. J'ai de plus à vous soumettre le cas particulier de deux plateformes aéronautiques transférables, qui servent occasionnellement à l'armée. Qui sera chargé d'assurer la continuité d'une telle mission ? Qui dira qu'elle sera encore possible ? Voilà encore des questions auxquelles le projet de loi n'apporte aucune réponse.

Une autre incertitude – je saute du coq à l'âne, mais le texte m'y contraint – concerne les autoroutes maritimes. Après vos premières déclarations sur le sujet, nous étions prêts, dans notre territoire, à étudier la question avec une compagnie qui y assure le service public – Brittany Ferries – ; mais nous ignorons toujours qui peut mener les négociations avec nos amis portugais ou espagnols. Ce chantier, qui est important pour nous, a été ouvert et on ignore qui doit le conduire !

J'en viens à ma dernière question, monsieur le ministre : elle ne concerne pas directement le texte, mais l'actualité. Des amendements nous permettront de revenir sur les statuts des personnels maritimes. Nous sommes effrayés, aujourd'hui, par l'attitude de certaines compagnies européennes, dont Irish Ferries, qui vient d'annoncer le remplacement de son personnel irlandais par d'autres agents, européens certes, mais embauchés dans des conditions qui posent de graves problèmes, notamment pour la sécurité. Après P. and O. – The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company –, qui a recouru au même procédé, il y a quelque temps, comment ne serions-nous pas inquiets de voir des collectivités territoriales, qui avaient investi dans les ports, contraintes de fermer des lignes ? Nous sommes concernés. L'ouverture du RIF a été critiquée à juste titre puisqu'elle conduit actuellement à redessiner totalement le transport transmanche, ce qui pose des problèmes à certains départements, à certaines régions, qui sont privés de compagnies d'exécution de service.

Telles sont, monsieur le ministre, sous forme de questions, les quelques inquiétudes dont je souhaitais vous faire part ce soir, tout en sachant fort bien que vous ne pourriez pas me répondre sur toutes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard.

Mme Martine Billard. Monsieur le ministre, ce projet qui traite de la sécurité et du développement des transports sous des angles variés – sécurité ferroviaire, sécurité aérienne, sécurité des tunnels, sécurité routière ou encore sécurité maritime –, en profite pour introduire la libéralisation totale du fret ferroviaire en France.

M. Michel Bouvard. En la matière, des décisions ont déjà été prises.

Mme Martine Billard. Mon intervention sera centrée sur le transport ferroviaire.

Conformément aux obligations de la directive européenne du 29 avril 2004, vous mettez en place une agence de sécurité visant à réguler les questions de l'utilisation du rail, dans le contexte déjà engagé de libéralisation des activités. Mais vous confiez la sécurité ferroviaire à l'« Établissement public de sécurité ferroviaire », sous prétexte qu'il constitue une autorité indépendante. Je regrette que vous n'ayez pas choisi, comme le permettait la directive, de confier une telle responsabilité à une direction ministérielle placée directement sous l'autorité de l'État.

L'article 12 supprime le monopole de la SNCF sur les transports de fret, transposant ainsi la directive 2004-51-CE qui fait obligation aux États membres d'ouvrir leurs réseaux à la concurrence, à compter du 1^{er} janvier 2007. Or, c'est le 31 mars 2006 que l'ouverture aura lieu en France, à la suite de l'engagement du gouvernement précédent auprès de la Commission, en contrepartie de la validation par celle-ci du « plan fret », dit « plan Véron 2004-2006 ». Ce plan soumet l'activité fret de la SNCF aux règles de rentabilité, au mépris des enjeux d'environnement et d'aménagement du territoire. Il prévoit évidemment la suppression d'une centaine de gares, dont la rentabilité est jugée insuffisante.

Cette directive est rejetée par les syndicats du rail qui constatent que la libéralisation du fret n'a pas fait disparaître un seul camion sur les routes – argument pourtant invoqué pour cette libéralisation.

L'ouverture à la concurrence, loin de développer le fret ferroviaire et de permettre un transfert de la route vers le rail, introduit un transfert entre les entreprises ferroviaires. Tel est le constat auquel l'Allemagne est arrivée après plus de dix années de libéralisation : en 1992, le fret ferroviaire représentait 22,1 % du fret – ce qui est déjà bien peu. En 2003, il est tombé à 18,6 % ! Le constat est le même en France où la CONNEX ne crée pas de trafic nouveau mais prend le sien à la SNCF par le biais du *dumping* social. De même, le sous-investissement dans le rail au Royaume-Uni nous montre que la concurrence n'est pas la solution. La solution, c'est l'investissement public.

M. Michel Bouvard. Sûrement...

Mme Martine Billard. Cette réforme fondamentale du ferroviaire doit être examinée également au regard de l'urgence de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dois-je rappeler les propos du Président de la République, affirmant que « la maison brûle », ou la tenue récente du sommet mondial de Montréal afin de coordonner les politiques visant à lutter contre le changement climatique ? L'ex-Premier ministre Jean-Pierre Raffarin avait promis une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Mais le plan Climat 2004 ayant été vidé de sa substance, la France risque de ne pas honorer ses engagements de Kyoto. Le point noir, en France, ce sont effectivement les transports routiers, qui sont responsables de 26,6 % des émissions de gaz à effet de serre. Sur la période

1990-2001, les émissions de gaz à effet de serre engendrées par ces transports ont augmenté de 26,2 % – une envolée qui réduit à néant les premiers efforts réalisés dans le secteur industriel.

Nous voyons là les conséquences du sous-investissement chronique dans les transports non routiers depuis vingt-cinq ans. De 1980 à 1998, 150 milliards d'euros ont été consacrés à la route contre seulement 45 milliards au rail. Votre politique aggravera encore la situation puisque vous avez décidé cet été de privatiser les sociétés d'autoroutes : pour quelque 10 à 15 milliards de recettes immédiates par la cession au privé, l'État perd la perspective de près de 40 milliards d'euros de recettes, lesquels devaient assurer à long terme le financement des infrastructures ferroviaires et fluviales, par le biais de l'Agence de financement des infrastructures, comme s'y était engagé le précédent ministre des transports, et comme le souhaite un grand nombre de députés, sur tous les bancs de cet hémicycle.

Avec l'article 13, vous allez plus loin, puisque vous introduisez le capital privé dans le financement de l'infrastructure ferroviaire, et permettez à RFF de confier à une entreprise privée la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure, sauf la sécurité – espérons que cette dernière restriction ne soit pas que provisoire. Cet article supprime, en fait, le monopole pour les missions précédemment attribuées à la SNCF en 1997 au moment de la création de RFF par le gouvernement Juppé. La libéralisation marche ainsi : on sépare le transporteur du gestionnaire de l'infrastructure, puis on met en concurrence les sociétés de transport ferroviaire.

Vous allez maintenant encore plus loin avec le partenariat public-privé, en introduisant la logique du capital privé et du profit dans les décisions d'infrastructures,...

M. Michel Bouvard. Très bien !

Mme Martine Billard. ... dans leur tarification et dans leur gestion, car qui pourrait penser que les fonds qui investiront dans ce secteur ne demanderont pas de garantie de rentabilité ?

M. Michel Bouvard. C'est normal !

Mme Martine Billard. C'est bien le problème !

Un pays vous a précédé dans cette voie, monsieur le ministre, le Royaume-Uni : les conséquences ont été catastrophiques. Introduire le privé dans l'infrastructure ferroviaire, c'est introduire le profit au détriment du service public et d'un aménagement du territoire équilibré.

M. Daniel Paul. Tout à fait !

Mme Martine Billard. Et si encore les investissements privés s'ajoutaient aux investissements publics ! Mais ce n'est pas le cas puisque, comme l'a reconnu le rapporteur de la commission des finances, cette introduction du privé entre dans le cadre d'une réduction des investissements publics, ou, c'est le cas de la liaison CDG-Express, c'est le conseil régional d'Île-de-France qui refuse à juste titre une telle liaison réservée à des privilégiés, alors qu'il existe tant de besoins criants pour l'ensemble des usagers.

Or, l'une des principales causes de l'insécurité ferroviaire est précisément le manque d'investissement public dans l'entretien du réseau. Je peux vous citer le déraillement survenu fin octobre sur la ligne Paris-Montluçon, près de la gare de Saint-Amand-Montrond. La ligne étant considérée comme secondaire, le matériel des voies est dégradé et le ballast n'est plus changé. Résultat : les trains sont obligés inopinément de ralentir, et sur certains tronçons la vitesse

est limitée à 60 kilomètres à l'heure ! Le manque de sécurité s'ajoutant au manque de fiabilité, les voyageurs finissent par utiliser de nouveau leur voiture – et c'est autant de perdu pour la lutte contre l'effet de serre !

Monsieur le ministre, jusqu'où comptez-vous aller dans le démantèlement du service public et des entreprises publiques ? N'essayez pas de faire porter le chapeau à l'Europe ! Je rappelle que les députés UMP – à l'exception de Mme Roselyne Bachelot – ont tous voté pour l'accélération de la libéralisation du transport ferroviaire de passagers, le 28 septembre dernier, au Parlement européen.

Au nom des députés Verts, je voterai contre ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion du projet de loi en discussion, je souhaite évoquer le transport routier – autrement dit les camions.

Voilà un secteur qui est souvent mal aimé, voire caricaturé et moqué, parfois injustement montré du doigt, alors qu'il s'agit d'un secteur en croissance – la croissance de l'activité des poids lourds est d'ailleurs très étroitement liée à la croissance économique –, d'un secteur très exposé – car soumis à la concurrence, notamment depuis l'ouverture au cabotage des autres pays européens, décidée sous le gouvernement Jospin – et d'un secteur constitué de petites entreprises – 97 % des entreprises de transport routier comptent moins de cinquante salariés. C'est donc un secteur où le travail et la promotion sociale ont encore un sens. C'est, ou plutôt, devrais-je dire, c'était également un secteur créateur d'emplois, puisque depuis quelques mois, en raison de l'évolution du prix de l'énergie, il connaît les difficultés que l'on sait – j'y reviendrai. C'est enfin un secteur – j'insisterai sur ce point – indispensable à notre activité économique, en particulier lorsqu'il n'y a pas d'alternative du fait de l'absence totale de fret ferroviaire.

Le débat opposant le transport routier au transport ferroviaire a été évoqué : je souhaite rappeler quelques chiffres en la matière, afin que nous puissions nous faire une idée précise de la part de chacun de ces deux modes de transport. Chaque jour, 6,3 millions de tonnes de produits divers sont transportés – soit 100 kilos par Français. Sur ces 100 kilos, 36 sont transportés par les entreprises productrices elles-mêmes, essentiellement par camion, 53 kilos par des professionnels de la route et 6 kilos par le fret ferroviaire. Nous devons conserver à l'esprit ce rapport de 1 à 10 entre le fret ferroviaire et le transport routier. Il serait même de 1 à 15 si l'on intégrait l'ensemble des transports effectués par camion, y compris ceux des entreprises non transporteurs. C'est dire l'importance de ce secteur. Nous devons garder en mémoire cette donnée, qui constitue un principe de réalité : même s'il n'est pas constitutionnel, il doit fonder notre débat.

Il convient d'autant plus d'aider ce secteur que, ces dernières années, nous avons assisté à un recul très sensible du fret ferroviaire, qui n'a pas su s'adapter à la demande. Je suis élu d'une circonscription dominée par l'agroalimentaire, secteur pondéreux, qui utilise beaucoup les transports. J'ai visité récemment une entreprise qui disposait d'un branchement ferroviaire : le chef d'entreprise m'a expliqué que celui-ci ne servait pas parce que la SNCF n'était pas en mesure d'assurer le service. La SNCF, dans le cas du transport de grains, par exemple, ne fait d'offre que pour des trains complets. Elle ne fait pas de proposition pour trois ou quatre wagons isolés, ce qui limite le nombre d'entreprises potentiellement intéressées par un tel type de marché.

De grandes incertitudes pèsent également sur les délais de livraison. Dans ma circonscription, une entreprise assure la livraison de gaz propane pour l'ensemble du Grand Ouest. Cette entreprise n'a guère utilisé le fret ferroviaire. Désormais, elle ne l'utilise plus car elle a été confrontée à de tels retards de paiement, notamment lors de grèves ou d'événements sociaux, qu'elle a été obligée d'y renoncer et ne recourt plus qu'au transport routier.

Il faut donc aider le transport routier à faire face à ses obligations, d'autant qu'il a subi de plein fouet la hausse du prix des carburants.

Je prendrai l'exemple très simple d'une entreprise de dix salariés dont le jeune dirigeant se trouvait dans mon bureau il y a quelques jours. Pour cette entreprise, l'augmentation du prix du pétrole représente un surcoût de 6 800 euros par mois, soit, sur l'année, plus que le bénéfice de l'année précédente.

Je salue l'excellent travail de M. le rapporteur et note avec satisfaction que l'article 15 permettra aux transporteurs de répercuter automatiquement l'augmentation du prix du gazole sur leurs prix. Encore faut-il que ce texte très attendu soit pleinement appliqué.

Néanmoins, monsieur le ministre, je vous suggère une autre évolution, simple, concrète et, pour le coup, gratuite. Il s'agit d'une solution prônée par certains, qui consiste à augmenter la capacité de transport des camions. En effet, un camion transportant quarante tonnes peut en fait en transporter quarante-quatre. Or, si on lui offre cette possibilité, sa capacité de transport augmentera de 10 %, à savoir l'équivalent du coût engendré par la hausse du prix du pétrole.

Du reste, cette pratique existe déjà puisqu'un certain nombre de dérogations sont accordées dans ce sens à certains transporteurs, dans le secteur du bois en particulier. Dès lors, pourquoi ne pas l'autoriser de manière plus large ? Nous aurions là l'occasion, et à coût budgétaire nul, de répondre à un besoin très concret de nos transporteurs.

Mme Martine Billard. Jusqu'à la prochaine augmentation !

M. Marc Le Fur. Voilà donc une solution à coût nul dont aurait bien besoin un secteur indispensable à notre économie et qui mérite toute notre attention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme Martine Billard. Ce n'est pas tenable sur la durée !

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, dernier orateur inscrit.

M. Maxime Bono. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le texte soumis à notre examen nous propose de traiter de la sécurité et du développement des transports.

Il s'agit en vérité d'un texte quelque peu disparate qui, de la sécurité dans les tunnels au statut des femmes exerçant la profession de marin, traite aussi bien du débridage des engins motorisés que du deuxième paquet ferroviaire, ou encore de l'introduction de la notion d'investissements ferroviaires rentables par l'instauration de partenariats public-privé !

De surcroît, ce texte fait l'objet d'une déclaration d'urgence, donnant pour l'ensemble un sentiment de précipitation. Et ce d'autant qu'aucun soupçon de dialogue social n'a eu lieu, ni avec les organisations syndicales ni avec les instances paritaires en amont.

Pourtant, ce texte prévoit, sous ses aspects anodins, des modifications substantielles dans l'organisation des transports. Je pense, bien sûr, à la mise en place du deuxième paquet ferroviaire.

Certes, ce dernier ne date pas d'aujourd'hui. Toutefois, comment ne pas rappeler que, en dehors du fait que vous avancez la date de sa mise en œuvre au 31 mars 2006, alors que la directive ne la prévoyait qu'au 1^{er} janvier 2007, il s'agit en fait de la mise en place du plan fret de la SNCF prévoyant la réduction des sillons utilisés, et la compression des effectifs ?

Comme nous l'avons souvent évoqué dans cette assemblée, et aujourd'hui encore, ce plan ne préconise pas une politique de volume mais affiche pour seul objectif le retour à l'équilibre financier en 2006.

Pour louable que soit cette intention, elle ne peut constituer en soi, en aucune manière, un objectif en matière de transports, en ce qu'elle consacre, en réalité, le transfert du fret rail au profit de la route, car lorsque l'on ferme des gares de triages et des sillons, ce n'est pas le fret ferroviaire que l'on développe.

Et nous le constatons bien hélas, aujourd'hui : l'ouverture partielle à la concurrence, depuis 2003, n'a pas développé le fret ferroviaire. Quant à l'ouverture totale, elle permettra sans doute de prendre une part de trafic à la SNCF mais rien n'indique qu'elle entraînera un transfert modal de la route vers le rail. Bien au contraire, en mettant en concurrence, sur les lignes les plus rentables, la SNCF et les nouveaux opérateurs, elle rendra encore plus difficile la position de l'opérateur public et le privera de toute possibilité de péréquation.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'évidence, nous avons besoin de faire le point sur les conséquences de l'ouverture partielle du marché du fret telle que nous pouvons l'apprécier depuis 2003.

Ce que nous en connaissons à ce jour n'est guère encourageant : on parle de 22 000 sillons abandonnés, de la fermeture probable de quatre gares de triage, de celle de plus de cent gares ouvertes au fret et de la suppression en 2005 de 2 600 postes.

Qu'en est-il réellement ? Quelle part de ce tableau inquiétant est-elle réellement liée à la mise en concurrence ?

Nous demanderons, par voie d'amendement, qu'aucune nouvelle ouverture à la concurrence ne puisse avoir lieu avant la remise par le Gouvernement au Parlement d'une étude d'impact de la première phase de libéralisation sur la qualité du service.

Concernant le rail toujours, vous envisagez, monsieur le ministre, la création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire sous forme d'établissement public. J'avoue que nous ne comprenons pas pourquoi vous ne préférez pas, à l'instar de ce qui se fait en matière de sécurité aérienne, industrielle ou environnementale, confier cette mission à une direction de votre ministère. C'est à croire que tout ce qui, de près ou de loin, peut ressembler à un renforcement des prérogatives de l'État ou du service public vous contrarie.

Enfin, comment souscrire à vos propositions concernant le partenariat public-privé ?

Certes, loin de moi l'idée d'exclure dans tous les cas le recours aux financements conjoints publics et privés. Les maîtres les pratiquent régulièrement et sans difficulté. Mais s'agissant d'équipements aussi importants que les voies

ferrées et aussi structurants que le sont les grandes infrastructures de transport, on peut s'interroger sur les conséquences de l'appel au secteur privé, qui fort logiquement ne pourra s'intéresser qu'à des opérations particulièrement rentables. Accepter cette logique, c'est se résigner à perdre la maîtrise réelle de la réalisation de ces équipements et à amoindrir ainsi la capacité de l'État à assumer pleinement ses missions en matière d'aménagement du territoire et d'égalité d'accès aux territoires.

Après la privatisation totale des sociétés autoroutières, funeste opération qui prive l'AFITF de tout espoir de financement au-delà de 2007, le recours massif aux partenariats public-privé viendra ainsi consacrer l'abandon de toute ambition de maîtrise d'un réseau public d'infrastructures de transport.

En outre, depuis le vote du budget de 2006, comment ne pas rappeler la ponction de 350 millions d'euros que vous opérez sur RFF au titre du produit attendu des ventes de son patrimoine ? Sans doute cette somme n'eût-elle pas été superflue pour poursuivre les investissements en matière d'infrastructures ferroviaires. Vous en avez, hélas, décidé autrement.

Je voudrais, pour conclure, dire deux mots du transport maritime.

Là encore, vous ouvrez la voie à la privatisation prochaine des ports non concédés, et même de ceux en cours de concession, en permettant, dès à présent, la création de sociétés d'économie mixte.

Ainsi, de proche en proche, la logique non pas d'amélioration de la productivité mais bel et bien de rentabilité s'installe au cœur même des missions du service public.

Étrange France que celle que vous nous dessinez, seulement conçue désormais en fonction des profits que l'on peut y générer !

Mais il y a tout de même de bonnes choses dans ce texte, à commencer par son article 18 rappelant que les équipages à bord des navires utilisés pour les services de remorquage bénéficient des dispositions du lieu de prestations en matière de législation du travail.

On ne peut toutefois que regretter que vous n'ayez pas eu ce souci lors de la création du Registre international français, le RIF, qui, dans tous les autres cas, permet l'embauche de navigateurs non nationaux, par l'intermédiaire de sociétés dites de *manning*, pour les deux tiers de l'équipage sur les seules normes minimales de protection issues des conventions de l'OIT.

Monsieur le ministre, pour le reste, et n'y voyez pas malice si je les cite un peu en vrac, l'article 19, relatif aux garanties apportées aux femmes exerçant la profession de marin, et les articles 20 à 24 sont positifs, et même très positifs, ainsi que l'article 11 relatif à la gestion du système EQUASIS et l'article 26 sur les transports routiers non urbains de personnes, ou encore les articles 9 et 10 sur le débridage des engins motorisés à deux roues.

Mais pour positives que soient ces mesures ponctuelles, elles n'emporteront cependant pas notre adhésion sur l'ensemble du texte tant les dispositions des articles 1^{er} à 5 et 12 et 13 nous semblent éloignées de la conception que nous avons de l'avenir des transports dans notre pays.

La baisse des émissions de gaz à effet de serre et le respect des normes issues du protocole de Kyoto exigent une politique de transport volontariste, seule à même d'assurer les transferts de la route vers le rail. Une telle politique néces-

site l'affirmation du rôle de l'État. À l'évidence, ce n'est pas l'esprit qui souffle sur le texte soumis à notre appréciation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La discussion générale est close.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie les commissions et leurs rapporteurs pour la qualité de leur travail, notamment M. le président de la commission des affaires économiques et M. Le Mèner pour sa lecture attentive du texte et les améliorations substantielles qu'il y a apportées et que nous allons examiner.

Je note que vous avez souhaité, monsieur Le Mèner, que la formation préalable à la délivrance des permis bateau soit mieux encadrée. Quant aux suggestions que vous avez formulées à propos de l'établissement public de sécurité ferroviaire, qui veillera aux règles de sécurité, je vous confirme qu'il portera son attention à l'ensemble du secteur ferroviaire. Dans ce contexte, les lignes de la RATP relèveront de l'établissement comme celles de la SNCF afin de garantir l'homogénéité de traitement des réseaux du RER.

M. Mariton, pour sa part, a focalisé son intervention sur l'introduction du partenariat public-privé dans le secteur ferroviaire. Nous y reviendrons peut-être au moment de la discussion des articles. Je pense comme lui qu'il est important de donner des moyens supplémentaires, et non pas de substitution, pour permettre l'accélération de l'amélioration des infrastructures de transport,...

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. ... qu'elles soient routières ou ferroviaires. Il s'agit en effet non seulement de faciliter le transport de fret et de passagers, mais aussi de contribuer à la croissance économique à travers la création d'emplois directs et indirects. Je reste convaincu qu'une économie mieux irriguée par des réseaux de transport bénéficie d'un potentiel structurel de croissance plus important.

Quant à M. Desallangre, il a évoqué – il n'a pas été le seul – les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire. Je souhaite préciser qu'elles font l'objet d'une interprétation erronée. Qu'il soit bien clair que le Gouvernement ne propose pas du tout au Parlement l'institution d'une autorité indépendante. En effet, ces dispositions prévoient un établissement public administratif dont le directeur général est nommé par décret, donc par le ministre, et si ses collaborateurs sont responsables devant lui, ils le sont donc indirectement devant le ministre. Aussi participent-ils directement de l'action régaliennne de l'État.

Pourquoi confie-t-on cette mission à un établissement public administratif plutôt qu'à une direction centrale du ministère ? C'est, au fond, la question qui se pose.

Mme Martine Billard. Tout à fait !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Et la question s'est en effet posée puisque, vous l'avez rappelé avec raison, dans le domaine aérien, c'est bien une direction du ministère, la DGAC, qui remplit la mission en question, sachant qu'au sein de cette direction nous avons veillé au respect des directives communautaires afin qu'on distingue bien ceux qui s'occupent de la régulation de ceux qui interviennent au nom de la direction centrale d'investissement et de gestion.

Pourquoi ? Simplement parce qu'il nous faut réfléchir à la manière dont nous allons réunir les compétences nécessaires pour exercer ce travail de contrôle. (*Exclamations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. Daniel Paul. Ce n'est pas sérieux !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Laissez-moi terminer, monsieur Paul !

Ce n'est pas si simple. En effet, il est question d'intégrer à cette structure de contrôle des ingénieurs et des techniciens compétents et crédibles face aux entreprises ferroviaires, qu'il s'agisse de la SNCF ou, éventuellement, à l'avenir, pour le fret, d'autres entreprises.

Ma conviction est que nous ne pourrons pas le faire à travers le statut général de la fonction publique. Je crois qu'il est temps d'affirmer les choses clairement. D'abord, je ne vois pas comment on peut exercer une activité de contrôle pendant trente-sept ans et demi, maintenant quarante ans, de sa vie.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ensuite, je ne vois pas comment nous allons pouvoir attirer au sein de cette structure des individus dont le salaire ne correspondrait pas à la compétence. Voilà les raisons de la création de cet établissement : elles ne sont ni mystérieuses ni, moins encore, secrètes, et je vous les livre avec clarté.

Si vous souhaitez que la mission de contrôle s'exerce dans le cadre d'un service administratif classique, vous ne pourrez disposer des compétences nécessaires.

Mme Martine Billard. Et la DGAC ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ce que j'affirme est évident. Certes, il existe une très vieille histoire, une très vieille tradition...

M. Daniel Paul. Ce n'est pas sérieux !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Qui, aujourd'hui, effectue ce travail ? C'est la SNCF pour l'essentiel. Et la SNCF n'est pas soumise au statut général de la fonction publique, monsieur le député et vous le savez fort bien, à beaucoup d'égards.

Par exemple, on ne pourra pas faire venir à la direction centrale du ministère, sinon par des détachements de très courte durée, des ingénieurs de la SNCF. Inutile d'y rêver : cela ne marchera pas ! Si nous avons proposé la formule de l'établissement public administratif, c'est par pur pragmatisme. Il ne s'agit nullement, je le répète, d'une autorité indépendante, mais d'un dispositif qui permet de remplir cette mission. Pour moi, ç'aurait été tout aussi simple sans cet établissement, je vous le dis en toute sincérité !

J'ajoute que le Parlement sera associé au fonctionnement de l'établissement public, puisqu'il sera représenté à son conseil d'administration. Il doit donc être bien clair qu'il ne s'agit en aucun cas d'un démembrement d'une fonction régaliennne de l'État.

M. Desallangre, et d'autres avec lui, s'est demandé en second lieu pourquoi l'ouverture à la concurrence du fret était prévue en mars, c'est-à-dire neuf mois avant le 31 décembre 2006. La réponse est simple : une négociation sur le plan fret a eu lieu avec la Commission. Comme l'État a versé à l'entreprise des « aides d'État », pour reprendre la terminologie européenne, à hauteur de 800 millions d'euros pour financer le plan fret – somme à laquelle la SNCF a ajouté, comme elle était parfaitement fondée à le faire,

700 millions d'euros –, il a fallu convenir d'une contrepartie : en l'occurrence, l'ouverture à la concurrence neuf mois avant la date limite fixée par la directive.

Sans reprendre tous les sujets évoqués par M. Philip, je souhaite rendre hommage au travail qu'il a accompli pour proposer un dispositif sur les amendes de stationnement. Celui-ci devrait fournir aux autorités organisatrices de transports les éléments permettant la mise en place d'une politique de transport urbain cohérente.

Mme Saugues, pour sa part, a évoqué l'audit de RFF, mené par un professeur de Lausanne et toute une équipe. Bien entendu, j'ai lu en détail les conclusions de cet audit qui exige, de la part de la SNCF, de RFF et du Gouvernement, la plus grande attention. Il convient toutefois de ne pas résumer ce document en le simplifiant à outrance. La question n'est pas tant de réfléchir au volume global accordé par la SNCF ou par l'État à l'entretien du réseau dans son ensemble – en la matière, la France fournit un effort tout à fait similaire à celui d'autres pays pouvant lui être comparés – que de s'interroger sur l'écart considérable que l'on constate entre les dépenses d'entretien courant, beaucoup plus importantes en France qu'ailleurs, et ce que l'on appelle la « régénération », c'est-à-dire le renouvellement des matériels principaux des réseaux, qui est beaucoup plus faible dans notre pays.

Mme Odile Saugues. Eh oui ! Comme il n'y a pas d'investissement, on rapetasse !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Une ligne « régénérée » reste de bonne qualité pendant les vingt ou trente ans. Il faut donc se demander pourquoi la France dépense beaucoup plus en entretien que les autres pays européens, et pas seulement pourquoi elle dépense moins en régénération. J'attends de RFF et de la SNCF, auxquels j'ai bien sûr posé la question, des propositions. Pour le reste, vous n'ignorez pas que l'État consacre 900 millions d'euros à la régénération, auxquels s'ajoutent les 70 millions complémentaires que j'ai proposés en complément lors de la discussion budgétaire.

Mme Saugues a également évoqué le partenariat public-privé. Notre pays, voilà bien longtemps, a inventé la concession de service public. Cette invention française est utilisée dans beaucoup d'autres pays, mais ne soyons pas autistes au point de refuser de réfléchir à d'autres formules que celle-là, qui est une forme de partenariat public-privé mais qui ne résume pas la totalité de la problématique de l'association entre le privé et le public.

M. Gilbert Meyer. Très juste !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Il ne s'agit pas de passer d'une religion à une autre, de ne faire plus que du PPP et d'abandonner l'investissement en maîtrise d'ouvrage classique.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Bien sûr !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Au-delà de la délégation de service public ou de la maîtrise d'ouvrage classique, il existe en effet d'autres formules. J'en ai d'ailleurs fait l'expérience, comme je vous l'ai dit, en tant que ministre de la justice. Certes, cela ne réglera pas tous les problèmes, mais pourquoi se fermer à cette possibilité supplémentaire ? La ligne Perpignan-Figueras, c'est du PPP : est-il vraiment dramatique de réaliser sous cette forme un tunnel ferroviaire qui

va permettre de désengorger le passage des Pyrénées à l'est ? M. Gayssot était présent le jour du lancement des travaux et il avait l'air fort satisfait.

M. Jean-Pierre Blazy. Il aurait mieux fait d'aller à la pêche ! (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Si je le mentionne, c'est que c'est un de mes prédécesseurs et que vous avez soutenu sa politique.

Ce n'est là, somme toute, qu'une question de bon sens.

Vous vous êtes également interrogée, madame Saugues, sur les transferts de responsabilité, nous reprochant notamment de transférer la responsabilité de l'exploitation au privé dans les ports et les aéroports. Il ne s'agit pas de cela : nous avons décentralisé vers les collectivités territoriales la maîtrise d'ouvrage de certains équipements. Celles-ci peuvent, si elles le souhaitent, en confier l'exploitation à des tiers, comme l'État peut lui-même le faire, mais elles peuvent aussi exercer cette responsabilité de façon plus directe.

Vous avez évoqué ensuite la sécurité aérienne. En politique, il est loisible de faire tous les procès que l'on veut, mais convenez que, depuis six mois, je me suis battu pour renforcer la sécurité aérienne. Sur le plan national, j'ai introduit des règles supplémentaires, j'ai demandé au directeur général de l'aviation civile de renforcer les contrôles, j'ai publié la liste noire des compagnies aériennes, ce qui n'avait jamais été fait auparavant. Au niveau européen et international, avec l'OACI, un intense travail de persuasion a abouti à ce que l'Europe adopte, lors du dernier Conseil des ministres des transports, l'essentiel du mémorandum que j'avais remis à la Commission il y a quelques semaines, et en particulier le principe d'une liste noire européenne, qui sera mise en place dès le début de 2006 et sera effective en février ou mars prochain – j'en parlais encore avec Jacques Barrot il y a quelques jours.

Nous avons donc progressé, et l'action de la France en ce domaine aura été considérable.

M. Baguet a soulevé, comme d'autres orateurs, la question du « remboursement » de la TVA que réclament certaines organisations de routiers. Je suis en discussion avec la profession depuis quatre ou cinq mois maintenant. Nous avons progressé tant en matière de réglementation du cabotage qu'en matière d'allègement de la taxe professionnelle, ou encore pour ce qui concerne la possibilité de répercuter, comme il est proposé dans ce texte, les hausses du gazole. Nous avons en outre convenu de mener un travail de plus long terme dans le cadre d'une commission présidée par M. Liebermann et chargée d'aborder, entre autres, la problématique des charges sociales qui pèsent sur ces entreprises, mais aussi, monsieur Le Fur, sur la très difficile question des 44 tonnes.

Sur tous ces sujets, nous discutons, nous avançons. Je crois pouvoir affirmer que, au-delà des questions urgentes, une relation de confiance s'est établie entre la profession et mon administration. Toutefois, s'agissant de la TVA, il semble difficile de demander à l'État de rembourser un impôt qu'il n'a pas perçu ! Car telle est bien la réalité, même si une cour européenne a indiqué qu'il aurait dû y avoir une TVA avant l'an 2000 : certes, il aurait fallu prévoir une part de fiscalité dans ce qui était payé, mais il se trouve que cette part n'a jamais existé, si bien que l'État n'a pas perçu d'impôt entre 1996 et 2000.

Quelle serait la réaction du Parlement s'il apprenait que le Gouvernement a décidé de rembourser un impôt à des entreprises qui ne l'ont pas acquitté ? Il y aurait là un paradoxe, ce qui n'enlève rien, bien entendu, aux problèmes que rencontrent les entreprises de transport.

Au début votre intervention, monsieur Michel Bouvard, vous avez évoqué l'encadrement communautaire et souhaité que les choses avancent sur le plan européen. Je partage votre point de vue, mais l'Europe ne peut avancer que si une majorité qualifiée le décide, ce qui ne vous aura pas échappé ! À cet égard, le sujet de la perception des amendes d'un pays à l'autre paraît très délicat...

M. Michel Bouvard. Je le sais bien !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. ... et ne dépend pas exclusivement, au demeurant, des ministres des transports : j'en sais quelque chose pour avoir travaillé sur cette question, d'autant plus complexe que l'unanimité est requise en matière d'exécution des peines, comme ministre de la justice. Il faut bien sûr avancer et convaincre : nous le faisons par des projets de convention de pays à pays, notamment avec les pays limitrophes. J'espère que de tels dispositifs pourront être étendus à tous les pays dont les automobilistes voyagent nombreux sur notre territoire.

Concernant le troisième paquet ferroviaire et la certification des conducteurs, nous sommes parvenus à une décision satisfaisante lors du dernier Conseil. Le Parlement doit maintenant examiner le projet de directive, qui reviendra pour décision.

S'agissant de la sécurité dans les vallées alpines, vous savez combien je suis convaincu de la nécessité de progresser en matière ferroviaire. Je serai d'ailleurs amené, dans les prochains jours, à arrêter le fuseau de la nouvelle ligne qui permettra d'améliorer le franchissement des Alpes en direction de l'Italie.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Quant aux causes des accidents provoqués par des véhicules routiers, j'ai demandé qu'une étude très précise soit réalisée sur les cas répertoriés d'incendies de poids lourds. C'est en effet là que réside le véritable danger dans les tunnels routiers. À chaque fois, on constate une auto-inflammation soit du tracteur, soit de la remorque. Nous essayons de tirer les conséquences pratiques de cette analyse afin d'améliorer la sécurité.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Vous avez également évoqué la nécessité, pour les routiers, d'une meilleure harmonisation communautaire. J'ai remis récemment à la Commission un mémorandum à ce sujet. Nous devons en particulier avancer quant à l'harmonisation fiscale sur le gazole. Des tentatives ont eu lieu il y a quelques années. Elles ont échoué et le dossier a été, depuis, laissé de côté.

J'ai convenu avec Jacques Barrot que l'on ne pouvait laisser cette affaire en suspens et qu'il fallait reprendre les discussions, avec, peut-être, une ambition plus limitée.

Il y a quatre ou cinq ans, l'objectif était d'arriver à une taxe unique, ce qui était irréaliste. Si nous pouvions limiter notre ambition à un écart maximal raisonnable garantissant

l'exercice d'une concurrence à peu près équilibrée, ce serait déjà bien. J'espère que nous allons progresser dans cette direction.

Mme Lebranchu m'a posé des questions très précises sur les aéroports mixtes, dans lesquels il faut, bien sûr, établir une séparation bien définie des zones civile et militaire et des responsabilités.

S'agissant des autoroutes de la mer, il en existe aujourd'hui quelques exemples entre Sète et Gênes et entre Toulon et Civitavecchia, l'État accompagnant l'une de ces expériences. Nous avons convenu, avec ma collègue espagnole, de lancer un appel à candidatures pour une autoroute de la mer sur l'Atlantique, entre le nord-ouest de l'Espagne et le nord de la France. Les opérateurs doivent savoir que le Gouvernement est tout à fait ouvert à la création de ce type de ligne et qu'il est prêt à accompagner toute initiative, en tout cas dans la période de démarrage.

Quant à la problématique très importante, que d'autres parlementaires ont évoquée, des ferries, nous avons en effet été surpris de constater que certaines lignes maritimes entre deux pays de la Communauté pouvaient appliquer des règles sociales tierces. Dans ce domaine, le vice-président de la Commission chargé des transports, Jacques Barrot, examine, avec mon total soutien, un dispositif qui permette d'appliquer les règles sociales de l'un des deux pays, et seulement celles-ci. Cela me paraît extrêmement important pour les marins de Bretagne et de Normandie.

Concernant la libéralisation du fret, évoquée par Mme Billard entre autres, il faudra bien sûr, et le plus tôt possible après sa réalisation, évaluer ses conséquences. Aujourd'hui, cette libéralisation est tout à fait marginale puisque seul le cabotage est possible. En Allemagne, depuis l'ouverture à la concurrence, cette activité a connu une croissance de 20 % en cinq ans. Est-ce lié ? C'est ce qu'il faudra déterminer.

M. Daniel Paul. C'est trop !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je ne sais pas si c'est trop, mais c'est en tout cas une réalité.

M. Maxime Gremetz. Quelles sont vos références ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. L'activité de la Deutsche Bahn a augmenté de 8 % depuis 1999.

M. Maxime Gremetz. Moi, j'ai d'autres chiffres !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Nous en parlerons ensemble tout à l'heure. Ce que je vous ai donné, ce sont les chiffres depuis 1999.

Mme Billard a également soulevé les questions d'environnement.

Mme Martine Billard. C'est fondamental !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. S'il est un pays qui s'est mobilisé pour respecter les engagements de Kyoto et qui souhaite être exemplaire, c'est bien la France !

Mme Martine Billard. Pas en matière de transport routier !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Si j'ai souhaité la réalisation rapide d'une autoroute ferroviaire entre Luxembourg et Perpignan, c'est évidemment dans ce sens. Il en est de même de

l'ensemble des mesures prises par ma collègue de l'environnement pour améliorer le rendement énergétique et réduire la pollution émise par les véhicules de toute nature.

Monsieur Le Fur, vous avez eu raison de rappeler qu'un plan conjoncturel et structurel est nécessaire pour le transport routier. J'y travaille avec les professionnels et, sans avoir tout réglé, nous avons d'ores et déjà avancé. Il est très important de permettre aux transporteurs routiers français d'affronter dans de bonnes conditions la concurrence avec les autres transporteurs européens.

S'agissant du fret ferroviaire, vous avez demandé comment la SNCF pourrait organiser le transport avec des trains complets sur les axes tout en permettant de récupérer les marchandises de manière satisfaisante en bout de ligne. C'est le rôle des opérateurs ferroviaires de proximité. J'ai demandé à M. Chauvineau de travailler sur cette question et d'examiner comment, en liaison avec des entreprises, des chambres de commerce, voire des collectivités territoriales, ce type d'activité de fret ferroviaire, pour quelques tonnes ou quelques mètres cubes, pourrait être développé. Cela contribuerait à la réussite du plan fret et éviterait le transfert du fer vers la route, que l'on déplore dans certaines régions.

M. Bono a évoqué le deuxième paquet ferroviaire, problème sur lequel je me suis déjà exprimé, comme sur la date du plan fret et sur l'établissement public administratif chargé de la sécurité. J'ai dit tout à l'heure que les raisons de ce choix étaient purement pragmatiques et n'avaient absolument rien d'idéologique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Avant l'article 1^{er}

M. le président. Sur l'intitulé du chapitre I^{er} du titre I^{er} du projet de loi, je suis saisi d'un amendement n° 61.

La parole est à Mme Martine Billard, pour soutenir cet amendement.

Mme Martine Billard. Cet amendement était cohérent avec un autre amendement à l'article 1^{er}, qui visait, comme celui-ci, à remplacer l'établissement public par une direction du ministère des transports. Or, et j'ignore pourquoi, cet amendement n'a pas été déclaré recevable, et ma démarche en devient bancale.

De mon point de vue, ce chapitre devrait être centré sur la sécurité ferroviaire, les articles suivants en définissant les modalités. La sécurité dépend, bien évidemment, du respect des procédures, mais aussi de l'état du matériel et des infrastructures, et donc de leur maintenance. C'est pourquoi il me semblait important que le chapitre soit dédié à la sécurité ferroviaire et non à la forme de la structure chargée de l'assurer.

La sécurité ne doit pas être soumise à la concurrence. C'est pourquoi je suis, pour le transport ferroviaire, résolument favorable à une solution similaire à la DGAC pour le transport aérien. La libéralisation du rail introduite par les directives européennes rend d'autant plus importante l'existence d'un contrôle totalement indépendant et neutre.

Si mon amendement à l'article 1^{er} n'a pas été jugé recevable, celui de M. Daniel Paul permettra d'ouvrir le débat. La difficulté avancée par M. le ministre de recruter les personnels dans le cadre de la fonction publique d'État ne

me convainc pas. La DGAC réussit visiblement à recruter des personnels très compétents, qui, s'ils étaient sous-payés, n'auraient sans doute aucune difficulté à se faire embaucher dans des entreprises privées. C'est bien pourquoi la directive européenne prévoyait l'obligation d'une structure chargée du contrôle de la sécurité en laissant la possibilité de l'intégrer au ministère concerné. De surcroît, cette structure étant chargée à la fois du contrôle et de la délivrance des autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires, il est d'autant plus important qu'elle ne puisse pas faire l'objet de pressions. Une direction au sein du ministère me semble offrir, à cet égard, plus de garanties que la formule de l'établissement public et peut ouvrir la porte, à terme, à une autre formule.

Quant à la compétence du personnel, aujourd'hui et pour quelque temps encore, le seul personnel compétent en matière de sécurité ferroviaire se trouve à la SNCF, car il n'existe pas encore de formation dans ce domaine. Avant que l'on n'arrive à former des ingénieurs spécialisés, il va s'écouler pas mal d'années. Les personnels ne pourront donc que venir de la SNCF. Vous pensez, monsieur le ministre, qu'il sera plus facile de les embaucher sous statut d'un établissement public, mais vous auriez pu profiter de la possibilité récemment ouverte par le Gouvernement d'embaucher dans la fonction publique sous statut privé. Par ailleurs, étant peu vraisemblable que les ingénieurs s'occupent de sécurité ferroviaire en début de carrière, il s'agira de personnels expérimentés et plutôt âgés. Un détachement temporaire, sous une forme ou sous une autre, dans cette direction spécialisée dans la sécurité ferroviaire aurait tout à fait répondu aux besoins.

En conséquence et en dépit de la disparition de mon amendement, je maintiens ma proposition de création d'une direction de la sécurité ferroviaire créée sur le modèle de la DGAC.

M. le président. La parole est à M. Dominique Le Mèner, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 61.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Cet amendement a été repoussé par la commission.

Au début de la discussion, il me paraît utile de dire que nous sommes tous préoccupés par la question de la sécurité et qu'il ne convient pas faire de procès d'intention.

M. Jean-Pierre Blazy. Ce n'est pas le cas !

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Le choix de l'établissement public a été arrêté à l'issue d'une réflexion et de discussions, notamment avec le Conseil général des ponts et chaussées, dont les membres ne sont pas dépourvus d'expérience dans ce domaine.

Mme Martine Billard. Ce n'est pas le problème !

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La structure reste un établissement public d'État placé sous la tutelle du ministère des transports, ce dernier contrôlant ses ressources, ce qui apporte une garantie supplémentaire, et nommant la majorité des membres de son conseil d'administration où siègeront deux parlementaires. L'État édictera donc toujours la réglementation en matière de sécurité ferroviaire. Cet établissement public, par ailleurs, offre les garanties d'indépendance imposées par le droit communautaire pour l'autorité de sécurité ferroviaire. Les souplesses nécessaires au

recrutement des personnels apportent également des garanties quant au rôle de l'État. L'ensemble témoigne d'une volonté d'équilibre.

Quant aux décisions que cette autorité pourrait prendre, le ministre conserve la possibilité de les modifier si elles ne lui paraissent pas conformes à la sécurité ou à l'ordre public. Un tel lien de dépendance devrait pouvoir vous faire appréhender cette solution différemment.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er}

M. le président. Sur l'article 1^{er}, je suis saisi de deux amendements, n°s 176 et 84, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 176.

M. Daniel Paul. Un de nos prédécesseurs disait jadis que, lorsqu'on veut enterrer un problème, on crée une commission. Je serais tenté de dire aujourd'hui que, lorsqu'on veut privatiser un service public, on crée une agence ! L'établissement public de sécurité ferroviaire s'inscrit dans la droite ligne des textes relatifs aux secteurs de l'énergie, des postes et des télécommunications. À chaque train d'ouverture à la concurrence, en effet, les directives communautaires prévoient une agence chargée de mettre un peu d'ordre dans la jungle libérale qu'elles instituent. Ces agences, établissements publics ou autres autorités, sont en quelque sorte la caution régulatrice des entreprises de dérégulation mises en œuvre. Pourtant, quelle légitimité ont-elles ?

Vous parlez d'indépendance, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre. Mais quelle indépendance auront les membres du conseil d'administration de l'établissement ? Monsieur le ministre, désigneriez-vous, par exemple, comme personnalité qualifiée le directeur de CONNEX ?

Vous évoquez la difficulté à recruter des personnels. J'en déduis donc que les traitements de la fonction publique sont insuffisants, ce qui nous donne raison de demander leur augmentation. Mais vous ne me ferez pas croire que vous ne vous cachez pas derrière un prétexte technique pour mieux justifier la mise en place de l'établissement public.

Celui-ci devait à l'origine s'appeler agence. Vous avez finalement reculé devant ce mot, compte tenu du sens qu'il pouvait prendre.

M. Maxime Gremetz. M. le ministre ne veut pas en entendre parler !

M. Daniel Paul. L'établissement en question fera la part belle aux nouveaux entrants. C'est en fait la raison de la création de tels établissements, comme si ne pas avoir de nouveaux entrants était un péché mortel. Nous voyons ainsi se profiler le rôle principal de cet établissement chargé de superviser le secteur ferroviaire : promouvoir la concurrence.

Quelles sont les missions de cet organisme ? Quel est le projet de développement à long terme du secteur ferroviaire ? Se cantonnera-t-on à la sélection des opérateurs ? De tout cela, on ne sait rien. Mes collègues qui ont eu à examiner

d'autres textes concernant la déréglementation d'industries de réseau reconnaîtront la procédure suivie : cette autorité de régulation, puisque c'est ainsi qu'on l'appellera prochainement, jouera le même rôle que les autorités de régulation créées dans d'autres secteurs publics.

Le problème de fond est que la mise en concurrence des opérateurs ne fait pas bon ménage avec la sûreté des transports. Pour gagner des marchés, pour avoir une chance d'être choisies lors d'un appel d'offres, les entreprises risquent de devoir rogner sur les dépenses salariales, voire techniques et, dans un contexte de décentralisation toujours croissante, qui asphyxie les collectivités territoriales, ces dernières risquent à leur tour d'opter pour les entreprises les moins-disantes.

Certes, aujourd'hui, selon la formule « tout nouveau, tout beau », un certain nombre de choses intéressantes se mettent en place, mais nous verrons comment cela évoluera dans quelques années.

Loin de réguler le secteur, le rôle d'un tel établissement public est en fait d'encourager une logique selon laquelle la masse salariale et les dépenses de sécurité sont des coûts pour l'entreprise qu'il convient de modérer le plus possible.

Nous refusons toute cette logique et c'est la raison pour laquelle nous proposons de supprimer l'article 1^{er}, comme les articles 2, 3 et 4.

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues, pour défendre l'amendement n° 84.

Mme Odile Saugues. À travers cet amendement, nous affirmons une position de principe : nous considérons que l'État doit rester le garant de la sécurité ferroviaire. Le souci de sûreté invoqué pour la création de l'établissement public nous semble être un prétexte, par des ruptures successives, à un laisser-aller.

Nous constatons que, dans le secteur aérien, la DGAC donne toute satisfaction – même si nous appelons régulièrement votre attention sur la nécessité de lui donner plus de moyens pour lui permettre de mettre en œuvre ses compétences – et que l'on vante partout dans le monde la qualité des ingénieurs du BEA, qui dépendent de la DGAC, preuve que, même dans le giron de l'État, un service peut être de très haut niveau.

Vous parliez, monsieur le ministre, de difficultés de recrutement. Je ne sais pas selon quel mode est opéré celui de la DGAC, mais tout le monde ne peut que louer la qualité des services rendus.

La tâche de faire respecter les règles de sécurité et la délivrance d'autorisations dans le secteur ferroviaire doivent rester des prérogatives de l'État. On dénigre souvent la SNCF et ses organisations syndicales – c'est devenu un jeu ! – mais, là comme à EDF, il existe une grande culture de sécurité et un très grand savoir-faire qu'il serait bien dommage de perdre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 176 et 84 ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable pour les motifs qui ont été rappelés tout à l'heure.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 176.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 84.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 85, tendant à supprimer l'article 2.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir cet amendement.

Mme Odile Saugues. Il s'agit d'un amendement de conséquence, qui tend à supprimer l'article 2 puisqu'il traite des organes dirigeants et du statut des personnels de l'EPSE. Comme cela ne vous aura pas échappé, nous sommes hostiles au choix du Gouvernement.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

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

M. Daniel Paul. Défavorables à cet article, nous souhaitons également sa suppression.

Je suis surpris, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, que vous ayez retenu la solution minimale en matière de représentation du personnel. Vous ne prévoyez que deux représentants des salariés dans la composition du conseil d'administration alors que le règlement vous permettait d'en prévoir plus. C'est dommage. Vous auriez pu montrer votre bonne volonté en leur accordant une place plus importante.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 85.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 157.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 157.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 63.

La parole est à Mme Martine Billard, pour le soutenir.

Mme Martine Billard. Puisque nous n'avons pas réussi à imposer que l'autorité chargée de la sécurité ferroviaire soit une direction du ministère des transports et non pas un établissement public, nous nous rabattons sur la composition du conseil d'administration de celui-ci. Nous proposons qu'il soit constitué pour un tiers de représentants de

l'État, pour un autre tiers d'un député, d'un sénateur et de personnes qualifiées et, pour un dernier tiers, de représentants du personnel.

Le texte actuel ne prévoit que deux représentants du personnel. Or, d'une part, il va y avoir plusieurs entreprises ferroviaires et, d'autre part, les questions de sécurité sont différentes selon les catégories de personnels : les consignes de sécurité ne sont pas les mêmes pour les conducteurs de train que pour les agents spécialistes des infrastructures. Deux représentants du personnel, c'est vraiment très peu compte tenu de l'éventail des compétences.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

J'ai moi-même déposé un amendement, n° 159, visant à augmenter le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration. L'EPSF, qui comptera une majorité de personnels issus du secteur privé, sera soumis à la loi de démocratisation du service public, dite DSP.

S'il est souhaitable que les différentes catégories d'agents de transport ferroviaire soient largement représentées au sein de l'EPSF, il me paraît important que les représentants de l'État constituent la moitié du conseil d'administration : la discussion générale et les débats sur l'article 1^{er} ont montré que nous sommes tous attachés à ce que la tutelle de l'État sur l'EPSF soit plus étroite puisqu'il s'agit de sécurité.

Enfin, il est souhaitable de préciser que les parlementaires sont désignés chacun par le président de leur assemblée, ce que prévoit un autre amendement de la commission.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je suis tout à fait défavorable à l'amendement de Mme Billard.

Je ne comprends plus : on nous reproche depuis le début du débat, de n'avoir pas créé une structure suffisamment proche de l'État, et les mêmes nous proposent maintenant que l'État soit minoritaire dans son conseil d'administration. Je considère, pour ma part, comme absolument nécessaire que les représentants de l'État y soient majoritaires. Sinon, on change complètement le dispositif.

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard.

Mme Martine Billard. Je retire mon amendement, compte tenu de celui de la commission.

M. le président. L'amendement n° 63 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 125 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 125 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 159.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Les représentants du personnel sont les seuls membres du conseil d'administration dont le nombre est prévu par la loi. S'il ne peut être inférieur à deux, il doit pouvoir être augmenté éventuellement par décret.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 159.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 64.

La parole est à Mme Martine Billard, pour le soutenir.

Mme Martine Billard. Cet amendement vise à créer, au sein de l'établissement public, une commission tripartite de sécurité. On a souvent tendance à croire que la sécurité ferroviaire concerne l'expertise des infrastructures ou le bilan des incidents de circulation. Or il est important que l'EPSF puisse bénéficier de l'expérience de l'ensemble des catégories d'agents des entreprises de transport ferroviaire, notamment des agents de conduite.

Il y a quelque temps, s'est produit un incident sur le Transilien : un train avait dû s'arrêter et les voyageurs avaient dû descendre sur les voies, avec les risques que cela comportait compte tenu du nombre de trains qui passent à cet endroit. Cet incident de Villeneuve a inspiré le « règlement sur la zone dense ». Or celui-ci fut élaboré sans concertation avec les personnels de conduite, de sorte que le mémento de conduite s'adressait uniquement aux conducteurs du réseau Transilien alors que les zones denses sont empruntées par tous types de trains.

C'est pourquoi il est important, j'y insiste, qu'une commission de sécurité soit instituée, afin de prendre en compte l'ensemble des expériences et de les transmettre à toutes les catégories de personnel des entreprises ferroviaires, qui vont aller se multipliant du fait, malheureusement, de l'ouverture à la concurrence.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable de la commission.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

Il ne faut pas compliquer les choses. En matière d'analyse des accidents et des incidents, le Bureau d'enquêtes et d'analyses est compétent, et non l'établissement public. Le BEA pourra s'autosaisir, comme nous le suggérons dans un amendement qui sera examiné ultérieurement. Cela n'empêchera pas l'établissement public de tirer les conséquences de l'analyse des accidents réalisée par le BEA.

On connaît la qualité du BEA, ses traditions et sa capacité à produire ce type d'analyses ; il doit donc jouer tout son rôle.

Il est inutile de complexifier les structures et de créer au sein de l'établissement public un deuxième BEA, dont le rôle serait totalement redondant.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 156.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 156.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 158.

La parole est à rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 158.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 160.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 160.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Article 3

M. le président. Je suis saisi d'un amendement de n° 86, visant à supprimer l'article 3.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour défendre cet amendement.

Mme Odile Saugues. C'est un amendement de conséquence. Il vise à supprimer l'article 3, qui traite des ressources de l'établissement public – établissement public dont nous refusons la création.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 161.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 161.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 163.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 163.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 164.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit, là encore, d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 164.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 162.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 162.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 165.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. D'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 165.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 22 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il est souhaitable que le critère de perception ne soit pas la délivrance de l'autorisation, mais bien l'engagement de son instruction.

Par souci d'équité par rapport aux autres redevables, les autorisations qui profiteraient principalement à l'entreprise, en lui permettant d'exercer ces activités accessoires, doivent entraîner le paiement de redevances.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Article 4

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 14 et 87, visant à supprimer l'article 4.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 14.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues, pour défendre l'amendement n° 87.

Mme Odile Saugues. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 14 et 87.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 23.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 23.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Article 5

M. le président. Sur l'article 5, je suis saisi d'un amendement n° 88.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour défendre cet amendement.

Mme Odile Saugues. Cet amendement vise à supprimer les références à l'établissement public de sécurité ferroviaire, puisque nous en refusons la création.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Votre proposition, madame Saugues, est cohérente. Mais la commission est défavorable à votre amendement.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 88.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 167.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 167.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5, modifié par l'amendement n° 167.

(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

Article 6

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, inscrit sur l'article 6.

M. Daniel Paul. La directive 2004/36 du Parlement et du Conseil européens du 21 avril 2004 prescrit aux autorités nationales de prévoir les mesures utiles pour mettre en œuvre des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports communautaires.

Ces mesures suffiront-elles à assurer « la prévention des risques », qui constitue, en droit international comme en droit interne, le principe phare de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ? On peut en douter. Votre texte fait l'impasse d'une réflexion sur les causes réelles de l'insécurité aérienne. Depuis 1990, c'est la déréglementation du transport aérien qui fait loi, imposée par les directives communautaires et la création d'un ciel unique européen.

Dans ce contexte, que pèsent les normes internationales définies dans les accords de Chicago de 1994 concernant le droit des trafics et la sécurité du transport aérien ?

L'obligation de libre concurrence, présentée comme un bon moyen de faire baisser les prix pour les passagers, se traduit dans les faits par une régression générale de toutes les politiques sociales et par des économies drastiques.

Catastrophes et drames pour les uns, menaces de licenciements et de dépôts de bilan pour les autres : les victimes sont souvent les mêmes.

Cette libéralisation, avec son cortège de privatisations tire tout vers le bas : les salaires, les conditions de travail, mais aussi les conditions de sécurité.

Dans ce sens, il est intéressant de se rappeler ce qui entre dans le prix d'un billet d'avion. Il se décompose entre la masse salariale, la maintenance des avions assurée par la compagnie elle-même ou par la sous-traitance, le coût du kérosène, les taxes aéroportuaires, etc.

Certaines de ces dépenses sont sans doute incompressibles. Mais ce n'est en revanche pas le cas de la masse salariale, ni de la maintenance, ce qui permet aux compagnies à bas coût de promouvoir des tarifs défiant toute concurrence. Or, c'est là qu'est mise à mal la logique de sécurité du transport aérien, qui touche de plus en plus de compagnies.

Le développement de la sous-traitance et la diminution de la masse salariale et de la qualification des personnels dans une logique de rentabilité remettent en cause directement l'application des règles de sécurité.

À cela, il faut ajouter que les règles de la logique de sécurité ont été remplacées par celles du risque calculé, comme je l'ai rappelé cet après-midi lors de la défense de l'exception d'irrecevabilité. Ainsi, d'un entretien pour une sécurité absolue, on est passé à un entretien pour une sécurité probable. C'est très différent.

D'autre part, et pour ne citer qu'un simple exemple, après la catastrophe de Charm el-Cheïhk du 3 janvier 2004, nous avons appris que cet avion avait compté, en dix ans, sept propriétaires. De telles pratiques permettent d'échapper à certains contrôles et visites périodiques de sécurité.

La recherche de la rentabilité au maximum fait ainsi peser de lourdes incertitudes sur la sécurité des passagers mais aussi des personnels et des riverains.

Concernant la législation, au niveau national, on confie ces missions de sécurité à la DGAC – cela a été rappelé à plusieurs reprises depuis le début de notre discussion –, qui manque de moyens humains et matériels pour faire respecter la législation. Vous devriez, monsieur le ministre, faire en sorte que le budget de la DGAC soit mis au niveau nécessaire.

Les normes de sécurité, dans le cadre de l'harmonisation européenne imposée aux compagnies aériennes, sont finalement beaucoup moins contraignantes que la législation française, s'agissant notamment du niveau de qualification des personnels. De plus, il n'existe pas de réciprocité : une compagnie interdite sur le sol français pourra très bien se poser dans un autre pays de l'Union européenne. On l'a vu avec Onur Air. Le problème reste donc entier.

La seule solution réside donc bien dans l'arrêt de la libéralisation du secteur aérien et la mise en œuvre d'une réelle harmonisation « par le haut » des normes de sécurité aérienne. Il serait donc indispensable – je parle au conditionnel car il est clair que le rapport des forces ne permet pas aujourd'hui d'aller dans ce sens – que le Gouvernement s'engageât à œuvrer dans ce sens au niveau de la Commission européenne.

Nous ne pourrions évidemment pas voter l'article 6.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 24.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement vise à apporter une précision, car une autre convention a été signée à Chicago le même jour.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 100.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 100.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 99.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

Article 7

M. le président. Sur l'article 7, je suis saisi d'un amendement n° 25 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 98.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 101.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 168.

Cet amendement fait l'objet d'un sous-amendement n° 181.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 168.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Nous proposons par cet amendement de compléter le III de cet article par l'alinéa suivant :

« Art. L. 722-4. – Le ministre chargé de l'aviation civile publie chaque année un bilan de la mise en œuvre effective des nouvelles obligations, introduites par la directive 2003-1942/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, de compte rendu aux autorités de l'aviation civile de tout accident, incident ou événement ayant un impact sur la sécurité des vols. »

La directive 2003-1942 a introduit une obligation de compte rendu systématique et exhaustif des événements liés à la sécurité dans le transport aérien.

Il est indispensable de mesurer et d'évaluer la mise en œuvre de cette directive.

C'est la raison pour laquelle nous proposons cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour défendre le sous-amendement n° 181.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le président, nous avons présenté un amendement n° 89, portant article additionnel après l'article 7 *ter*, qui est identique, ou presque, à l'amendement n° 168.

Je souhaite néanmoins sous-amender ce dernier, afin de préciser que dès 2006 devra être publié, chaque année, le bilan proposé par notre rapporteur.

Il s'agit de traduire très concrètement la proposition 23 de la mission d'information de l'Assemblée sur la sécurité dans le transport aérien de voyageurs, présidée par notre collègue Odile Saugues. Il est nécessaire que le Gouvernement prenne en compte le travail très important réalisé après le drame de Charm el-Cheikh.

Je souhaite que nous puissions nous rassembler sur la rédaction de ce sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 181 ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Dans la mesure où la loi sera promulguée au 1^{er} janvier et où nous indiquons clairement dans l'amendement qu'un rapport sera ensuite publié « chaque année » il me semble que votre proposition, monsieur Blazy, est satisfaite.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Je souhaitais traduire la proposition 23 du rapport de la mission parlementaire d'information. Est-il sûr que la loi sera promulguée au 1^{er} janvier ? Dans la mesure où l'urgence a été déclarée sur ce projet, il est en effet vraisemblable qu'elle le sera.

Dans ces conditions, si vous m'assurez qu'il sera inscrit au procès-verbal de la séance, publié au *Journal officiel* de la République, que le premier rapport sera publié en 2006, je retire mon sous-amendement, monsieur le rapporteur.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Le rapport sera annuel et il sera établi au plus tard au 31 décembre 2006.

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Je me félicite que nous aboutissions à une entente sur ce point. La mission dont j'avais la charge a beaucoup travaillé sur la sécurité dans le transport aérien et, notamment, sur l'importance du *reporting* qui se pratique aux États-Unis et par lequel toute personne ayant eu connaissance d'un accident, d'un incident ou d'un événement ayant eu lieu à bord peut en faire part aux autorités, dans l'anonymat, sans risquer d'encourir une quelconque mesure de rétorsion. Cette disposition très importante permettant d'avancer dans le domaine de la sécurité aérienne n'était pas gagnée d'avance. Je me réjouis donc de la possibilité qui est offerte.

Pour contrôler les événements qui se produisent dans un avion, nous disposons bien sûr des fameuses boîtes noires – en fait, oranges – mais aussi de nombreux outils extrêmement précis, qui ne sont pas des mouchards, mais qui retracent le récit de chaque incident qui peut survenir à bord. Leur décryptage permet aussi d'aller dans le sens de la sécurité publique.

De plus en plus d'accidents sont dus à la vétusté des avions, aux mauvaises conditions de travail des salariés ou à d'autres causes encore. Il est temps d'y mettre fin. Nous pouvons donc nous satisfaire de cette avancée qui n'est cependant qu'un premier pas, car la mission parlementaire comportait quarante préconisations. Je vous invite donc, monsieur le ministre, à vous pencher sur les autres afin de faire un grand pas en avant.

M. le président. Le sous-amendement n° 181 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 168 ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je suis d'accord sur le fond de l'amendement, même si je trouve que sa rédaction est trop compliquée. Ne pourrait-on pas écrire plus simplement que le ministre chargé de l'aviation civile doit faire, tous les ans, un rapport sur les incidents en matière de sécurité ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est vrai qu'il y a un problème de rédaction.

M. Jean-Pierre Blazy. Mon sous-amendement serait-il mieux rédigé ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Gardons à l'esprit que nous écrivons la loi !

Nous écrivions : « Le ministre chargé de l'aviation civile publie au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'événements recensés. » Ce serait plus simple.

Inutile de mentionner le Parlement européen ou le Conseil.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. En effet, la rédaction du Gouvernement est plus simple !

M. le président. Modifiez-vous votre amendement, monsieur le rapporteur ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Je ne vois pas d'inconvénient à aller dans le sens de la proposition du Gouvernement.

M. le président. J'aimerais que nous dispositions du texte exact de la nouvelle rédaction de l'amendement n° 168.

La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. L'amendement n° 168, rectifié, se lirait comme suit :

« Compléter le III de cet article par l'alinéa suivant :

« Art. L. 722-4. – Le ministre chargé de l'aviation civile publie au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'événements recensés. »

Cela a le mérite d'être plus clair que la rédaction initiale de l'amendement de la commission, sans toucher au fond. Si le rapporteur en est d'accord, je propose que l'on retienne la version du Gouvernement. La majorité tranchera !

M. le président. Il s'agit ainsi d'un amendement n° 168 rectifié.

La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Le mot « événement » n'est pas exhaustif. Il est important de mentionner aussi les mots « incident » et « accident ». Ces trois mots ont chacun leur importance et ils ont été répertoriés par la mission parlementaire. Chaque vol comporte au moins trois incidents. Tout incident doit être rapporté – c'est cela le *reporting*. La formulation vous paraît peut-être lourde, monsieur le ministre, mais ces trois mots sont « lourds » de sens !

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Un « accident » comme un « incident » sont aussi des « événements ».

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Dans le langage de l'aviation civile et au niveau européen, le vocabulaire a toute son importance et les définitions sont très précises. Il ne s'agit pas de confondre les accidents, les incidents et les événements.

Si le ministre nous dit qu'il fera un rapport sur la sécurité en général, cela reste flou. Nous demandons un rapport sur les événements à partir desquels on pourra prévenir des incidents et, mieux encore, des accidents.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La proposition du ministre vise à résumer. Cela va dans le sens de notre proposition.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 168 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 166.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Comme le préconise la proposition 38 de la mission d'information, il faut améliorer la transparence des mesures de sécurité prises à la suite d'un accident.

Il est donc souhaitable que la DGAC publie systématiquement les mesures de sécurité prises à la suite d'un accident ou d'un incident grave en indiquant et justifiant les différences observées par rapport aux recommandations de sécurité préconisées par le BEA.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Le rapporteur a repris un amendement que nous proposons après l'article 7 *ter*, l'amendement n° 90. Nous le retirons au profit de celui-ci.

Cet amendement propose la mise en œuvre de la proposition 38 de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs.

Permettez-moi d'un mot de revenir sur la rédaction de l'amendement précédent : ne retenir que le mot « événement » est moins rigoureux que la proposition initiale du rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 166.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 7

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 92 portant article additionnel après l'article 7.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Pierre Blazy. Nous avons été surpris de découvrir, après la première lecture au Sénat, l'amendement du sénateur Revet, qui nous invite à aborder à notre tour l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

Je souhaite par le biais de mon amendement clarifier une disposition de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

Cet amendement n'entend pas remettre en question le principe même de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme et l'esprit de la loi relative à la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports. Il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines.

Néanmoins, la législation actuelle est trop restrictive s'agissant des équipements publics situés en zone C des plans d'exposition au bruit – PEB. Sur ce point précis, la rédaction n'est pas satisfaisante car elle peut entraîner une interprétation trop rigide interdisant toute construction d'équipements publics – un établissement scolaire par exemple – qui correspondrait aux besoins réels des populations existantes.

Cet amendement permet une lecture plus réaliste relative à la création ou à l'extension des équipements publics en zone C du PEB et qui s'avéreraient nécessaires et indispensables aux populations existantes.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable, car cet amendement vise à autoriser la création et l'extension des équipements publics nécessaires aux populations existantes en zone C, de bruit modéré. L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme a été modifié cinq fois dans les six dernières années et beaucoup de dérogations sont déjà possibles.

Si l'objet de l'amendement, comme l'indique l'exposé sommaire, n'est pas de favoriser les extensions urbaines, alors il est déjà largement satisfait par toutes les dérogations existantes.

Je vous donne quelques exemples : la création ou l'extension d'équipements publics sont possibles lorsqu'elles ne conduisent pas à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances sonores ; des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales sont admis dans la zone où des constructions sont directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ; en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics sont autorisées dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ; enfin, à l'intérieur des zones C, des plans d'exposition aux bruits peuvent délimiter les secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

De nombreuses dérogations existent donc. Qui plus est, l'amendement qui viendra en discussion ultérieurement résout la question.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je comprends le souci exprimé par M. Blazy, mais je crois que les modifications de l'article déjà intervenues en 1999, 2000, 2002 et 2003 introduisent, comme l'a très bien dit le rapporteur, la souplesse indispensable. Aller plus loin, en particulier dans les conditions que vous suggérez en matière d'équipements publics, serait déraisonnable. Les élus locaux risqueraient sinon d'avoir à gérer des situations très difficiles.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le ministre, en tant que maire, je suis directement concerné par la question. Il existe un projet de lycée polyvalent, comprenant des sections hôtelières et je voudrais vous rendre sensible au fait qu'il est indispensable aux jeunes vivant dans le secteur de Roissy. En effet, cette formation leur permettra d'accéder aux emplois liés aux activités de l'aéroport alors qu'actuellement, la formation est en inadéquation avec l'offre d'emplois.

Ces populations qui vivent en zone C du PEB doivent-elles se voir appliquer une sorte de double peine : une première, du fait qu'elles sont exposées au bruit des avions ; une deuxième, du fait qu'elles risquent de ne pas pouvoir disposer des équipements nécessaires pour accéder aux emplois qui sont à deux pas de leur domicile ? Je vous pose la question en conscience.

L'article du code de l'urbanisme dont nous discutons est sujet à interprétations. Elles sont parfois trop rigides, ce qui nécessite de donner des instructions précises au préfet, pour que ces populations puissent bénéficier des équipements dont elles ont besoin. Sinon, la situation risque de devenir invivable. Logique et concertation doivent nous conduire à trouver des solutions acceptables.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 92.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 7 bis

M. le président. La parole est à M. Roger-Gérard Schwartzberg, inscrit sur l'article 7 bis.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Monsieur le président, monsieur le ministre, comme on le sait, l'article 7 bis résulte d'un amendement sénatorial, qui paraît très regrettable. En effet, cet article calque d'emblée et automatiquement le périmètre du plan d'exposition au bruit sur celui du plan de gêne sonore quand ce dernier est plus vaste. C'est le cas, par exemple, pour l'aéroport d'Orly, depuis que l'arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2004 a approuvé un nouveau PGS, dont le périmètre a été largement étendu.

En toute hypothèse, l'alignement automatique du périmètre du PEB sur celui du PGS serait irrationnel et infondé car la nature et la vocation de ces deux plans sont tout à fait dissemblables. Le PEB, prévu dans le code de l'urbanisme, est un dispositif de prévention des gênes futures ; le PGS, prévu dans le code de l'environnement, est une disposition de réparation des gênes actuelles. Le PEB est donc établi en fonction du trafic futur de l'aéroport tandis que le PGS l'est sur la base du trafic actuel, à très court terme.

Par ailleurs, cet article, qui revient pour toute la durée de révision à réviser *de facto* le PEB par anticipation, exclut toute concertation préalable avec les élus et les habitants des communes concernées, contrairement à la procédure d'établissement ou de révision du plan prévue aux articles L. 147 à L. 149 du code de l'urbanisme. Cette procédure requiert de solliciter l'avis préalable des conseils municipaux, puis de soumettre le projet de PEB à enquête publique. L'article 7 bis revient en fait à esquiver ces consultations préalables, car la mise en œuvre immédiate d'un nouveau PEB court-circuite les élus municipaux et les habitants. En outre, il met à l'écart les commissions consultatives de l'environnement.

Pour l'aéroport d'Orly, cet article provoquerait une forte extension du périmètre du PEB, qui concernerait une trentaine de communes du Val-de-Marne et de l'Essonne. Cela aurait des conséquences très néfastes pour ces communes et leurs habitants, conséquences que je tiens à souligner, car le PEB impose de très lourdes contraintes d'urbanisme : non seulement son extension entraînerait une décote importante des biens immobiliers existants, mais elle stériliserait des terrains aujourd'hui constructibles, à quinze ou vingt kilomètres de Paris, et bloquerait les projets en cours pendant toute la durée de la révision du PEB, qui peut s'avérer très longue.

Or, Orly présente une double spécificité dont il est indispensable de tenir compte.

En premier lieu, le blocage de la construction dans ce secteur serait particulièrement néfaste alors que le Gouvernement souligne la nécessité d'augmenter l'offre de logements, notamment de logements sociaux, à proximité de Paris. Ainsi, dans le cadre du pacte national pour le logement, le préfet de la région Île-de-France, sur la base d'une lettre de mission du Premier ministre, est en train de lancer une opération d'intérêt national dont l'objet est de construire davantage de logements, notamment dans le secteur Seine-Amont, qui regroupe une douzaine de communes du Val-de-Marne. Il y a donc une contradiction manifeste entre cette volonté de l'État et l'article 7 *bis*, qui fait obstacle à la réalisation de cette opération d'intérêt national. On ne peut vouloir une chose et son contraire.

En second lieu, l'aéroport d'Orly présente une autre spécificité dont il faut également tenir compte. Dans son intervention au Sénat, M. Revet, auteur de l'amendement à l'origine de cet article, parlait de « préserver les possibilités de développement des aéroports ». Or, cet objectif ne peut aucunement concerner l'aéroport d'Orly situé dans un tissu urbain constitué de longue date et dont le trafic a été, pour cette raison, plafonné à 250 000 mouvements annuels par un arrêté du 6 octobre 1994, pris par le ministre de l'équipement et des transports de l'époque. Il n'y a donc absolument pas lieu, s'agissant d'Orly, d'étendre le PEB pour y « préserver des possibilités de développement » puisque le trafic y est plafonné et ne peut donc se développer.

En conséquence, il convient de supprimer l'article 7 *bis*, comme le propose l'amendement n° 91, que j'ai déposé avec M. Blazy, ou alors d'exclure de son application des aéroports comme celui d'Orly pour lesquels il existe un arrêté de plafonnement limitant le nombre des créneaux.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 91, tendant à supprimer l'article 7 *bis*.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Pierre Blazy. L'article 7 *bis*, issu d'un amendement sénatorial, prévoit l'application automatique des dispositions de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme concernant la zone C du PEB, lorsque la révision de celui-ci est déclenchée, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore révisé, mais non comprises dans les zones A, B et C du PEB jusqu'à en vigueur.

Même si l'on est surpris par l'introduction subreptice de cette disposition, on en comprend bien les raisons. L'article 7 de la loi de 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires avait, par une modification de l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme, permis à l'autorité administrative de délimiter, par arrêté, des territoires à l'intérieur desquels s'appliqueraient par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant les zones C et D. En mars 2004, le Gouvernement avait prévu une prolongation d'une durée maximale de deux ans. Mais il faut bien constater qu'en Île-de-France, il va se retrouver hors-la-loi, faute d'avoir procédé à une révision des PEB dans les délais prévus : pour Roissy, la révision vient tout juste de commencer ; pour Orly, elle n'a même pas débuté. Le retard étant considérable, on comprend que le Gouvernement soit dans l'obligation d'obtenir des délais supplémentaires.

Mais l'amendement sénatorial n'est pas dans l'esprit de l'article 7 de loi sur l'ACNUSA. Désormais, il s'agit d'imposer de façon unilatérale des dispositions générales, uniformes et automatiques, en dehors de toute concertation préalable avec les élus et les habitants des communes concernées, contrairement à ce que prévoit la procédure d'établissement ou de révision du PEB prévue aux articles R. 147, R. 148 et R. 149 du code de l'urbanisme. Cela revient à détourner la procédure d'enquête publique et à empêcher les citoyens de s'exprimer. Cette disposition me paraît donc grave et sujette à caution.

Comme vient de le souligner Roger-Gérard Schwartzberg, pour Orly, l'application de ces nouvelles dispositions aurait, dès la promulgation de la loi, des conséquences catastrophiques. C'est là encore ne pas tenir compte de la réalité, comme je le soulignais à propos des équipements nécessaires aux populations.

Bien évidemment, la volonté de faire coïncider deux dispositifs qui relèvent de deux lois différentes, les PEB et les PGS, peut paraître bonne, sur le principe. D'ailleurs, l'ACNUSA recommande d'aller en ce sens. Mais cela ne peut pas se faire à la sauvette, avec une énième réforme, mal préparée, de l'article L. 147-5.

En outre, il y a une contradiction à bloquer les constructions au moment même où l'on souligne la nécessité d'utiliser rapidement des terrains à bâtir pour augmenter l'offre de logements, plus particulièrement de logements sociaux. Bien sûr, il ne s'agit pas de remettre en cause le principe même du plan d'exposition au bruit. Mais dans les zones C des PEB, où se trouvent de nombreux quartiers de villes de banlieue, dont on connaît les réalités socio-démographiques, s'est enclenchée une spirale de la dégradation urbaine, qui comporte des risques de paupérisation sociale, insuffisamment pris en compte. Quel avenir connaîtront ces communes de banlieue, déjà fragilisées, si vous aggravez leur situation par les effets négatifs de l'activité aéroportuaire sur l'environnement ?

Cet article 7 *bis*, nous le voyons bien, n'est pas nécessaire pour répondre à la préoccupation principale qui a inspiré son auteur : éviter que des zones librement constructibles ne deviennent éligibles à des aides financières justifiées par les nuisances sonores. En effet, les habitations situées hors du PEB, mais à l'intérieur du PGS, ne sont éligibles aux aides à l'insonorisation que si leur permis de construire a été délivré avant le 28 décembre 2004, date d'approbation du nouveau PGS. Les constructions nouvelles ne pourraient donc pas obtenir de telles aides.

Mais peut-être le sénateur Revet s'est-il vu inspirer cet amendement par le Gouvernement ? Toujours est-il que celui-ci est inopportun si l'on veut vraiment régler les questions qui se posent, et elles sont difficiles, car nous avons des contradictions à gérer. Monsieur le ministre, je vous invite à prendre conscience de ces difficultés. Les élus de toutes tendances s'en préoccupent. Nous allons d'ailleurs examiner un amendement de Mme Kosciusko-Morizet à ce sujet. Il faut ouvrir une concertation sur ce délicat problème.

Ce n'est pas certainement en adoptant de telles dispositions que nous pourrions le régler, bien au contraire, puisqu'elles seront à l'origine de nouvelles difficultés pour les communes concernées.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable, et ce n'est pas parce qu'elle ne se préoccupe pas de la protection des populations et de la lutte contre le bruit. Les dispositions de l'article 7 *bis* sont transitoires et la commission va proposer un amendement qui répond à vos préoccupations tout en donnant à l'autorité administrative la possibilité d'appliquer les mesures préconisées.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Même avis que la commission.

Cette question est assez complexe. Depuis le vote au Sénat, un certain nombre de discussions ont eu lieu entre mes collaborateurs et la commission, débouchant sur un amendement qui paraît équilibré, l'amendement n° 131 rectifié de Mme Kosciusko-Morizet, que nous allons étudier dans un instant.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 91.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 131 rectifié et 26 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 131 rectifié n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 26 rectifié.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement, cosigné par Mme Montchamp, dispose que l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision. Il prévoit aussi que le présent article ne s'appliquerait pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire, ce qui répond également aux préoccupations de notre collègue tout à l'heure.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7 *bis*, modifié par l'amendement n° 26 rectifié.

(L'article 7 bis, ainsi modifié, est adopté.)

Article 7 *ter*

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 93, tendant à supprimer l'article 7 *ter*.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir cet amendement.

Mme Odile Saugues. L'article 7 *ter*, qui a été introduit par le Sénat, ratifie l'ordonnance du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aérodromes. Cette ratification inquiète beaucoup l'Union des chambres de commerce et des établissements gestionnaires d'aéroports, l'UCCEGA, ainsi que nous-mêmes,

puisque l'ordonnance modifie la répartition des rôles respectifs de l'État et des gestionnaires d'aérodromes dans l'exercice de la mission de sûreté du transport aérien.

Elle prévoit en effet qu'il appartient désormais aux gestionnaires d'aérodromes de mettre en œuvre les mesures de sûreté – visites, équipements de contrôle, formation des personnels – qui relevaient jusqu'à présent de l'État.

De même, les visites de sécurité ne sont plus assurées par des agents désignés par les entreprises de transport aérien sous les ordres des officiers de police judiciaire ou des agents de douane, mais sous le simple contrôle de ces OPJ.

Cette ordonnance confie donc à des tiers l'exercice d'une mission de police, ce qui est un désengagement de l'État de sa mission de sûreté. C'est surtout la méconnaissance du principe constitutionnel interdisant de confier à des tiers la responsabilité des tâches qui sont indissociables de la mission de souveraineté de l'État. Elle porte atteinte aux libertés individuelles en permettant à des agents désignés par les gestionnaires d'aérodromes, des compagnies aériennes ou des sociétés de sécurité privées de procéder aux visites de sûreté que sont les fouilles de bagages et les palpations notamment.

C'est pourquoi nous proposons de supprimer l'article 7 *ter*.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement, d'abord parce que les gestionnaires d'aérodromes ne font que mettre en œuvre les mesures de sûreté, sous l'autorité de l'État. Les agents habilités à le faire doivent en outre faire l'objet d'un double agrément, par le préfet et par le procureur de la République. Du reste, un amendement du Gouvernement prévoit de renforcer le contrôle du préfet sur cet agrément. Il n'y a donc pas de désengagement de l'État.

J'ajoute que la fouille des bagages à main et les palpations de sécurité ne peuvent être effectuées que par des agents habilités et que si les personnes concernées donnent leur accord. On ne peut donc pas dire que cette ordonnance porte atteinte à ces libertés individuelles.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

Les différents opérateurs chargés de mettre en œuvre les mesures de sûreté le font sous l'autorité du représentant de l'État, en l'occurrence le préfet, qui est en charge du pouvoir de police sur les aérodromes, conformément à l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile. Je le dis clairement : il n'y a en aucun cas désengagement de l'État. L'amendement suivant me permettra d'ailleurs, à la lumière de la préparation du projet de loi relatif à la lutte contre le terrorisme, de proposer deux modifications.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 93.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 57 rectifié.

La parole est à M. le ministre, pour le soutenir.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je rappelle que l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile permet aux autorités de police de contrôler les personnes à l'entrée des zones réservées des

aéroports. Comme l'ont montré les deux affaires récentes de vols de bagages en bande organisée sur l'aéroport de Roissy qui ont permis de démanteler des réseaux de délinquants, il serait nécessaire de permettre également un contrôle des personnes en sortie des zones réservées pour dissuader de tels actes. Si ces vols relèvent bien d'infractions de droit commun, ils fragilisent la chaîne de sécurisation des bagages et du fret qui constituent des vecteurs potentiels pour des actions terroristes.

Cet amendement propose également de renforcer la sécurité juridique des décisions de refus ou de retrait d'agrément et de permettre au préfet de motiver ces décisions par le risque lié au terrorisme.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement, qui propose de ratifier l'ordonnance du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols, sous réserve de deux modifications : permettre, d'une part, les fouilles préventives par les agents habilités, non seulement à l'entrée et à l'intérieur de certaines zones aéroportuaires, mais aussi à la sortie des zones, et permettre, d'autre part, au préfet de refuser l'habilitation de ces agents en raison du risque lié au terrorisme.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7 *ter*, modifié par l'amendement n° 57 rectifié.

(L'article 7 ter, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous passons aux amendements portant articles additionnels après l'article 7 *ter*.

Après l'article 7 *ter*

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 89.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Monsieur le président, je pensais que cet amendement avait été retiré en commission puisque je m'étais associée à M. Le Mèner pour rédiger un amendement nettement supérieur, même s'il l'a fortement écorné. Aussi, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 89 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 90.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. M. Blazy, qui l'a rédigé, vient de s'absenter.

M. le président. Vous pouvez lire l'exposé sommaire !

Mme Odile Saugues. Monsieur le président, je sais de quoi il s'agit, car, je vous le rappelle, j'ai présidé la mission qui était à l'origine de cette mesure. Seulement, je n'aime pas « récupérer » le travail de mes collègues !

Nous souhaitons que la DGAC publie systématiquement les mesures de sécurité prises à la suite d'un accident ou d'un incident grave en indiquant et justifiant les différences observées par rapport aux recommandations de sécurité préconisées par le BEA.

Il est nécessaire de mettre en accord ces grands principes de clarté et de transparence et de rendre très concret le travail fourni chaque année par ce bel outil qu'est le Bureau d'enquêtes et d'analyses.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Je pensais que M. Blazy aurait retiré son amendement dans la mesure où il était rattaché à l'autre. Avis défavorable donc.

M. le président. Cet amendement est-il maintenu ?

Mme Odile Saugues. Monsieur le rapporteur, ce n'est pas le même amendement que le précédent. En effet, l'amendement n° 90 ne concerne pas le *reporting* sur les événements, accidents et incidents, mais propose que la DGAC justifie tout écart avec les recommandations de sécurité préconisées par le BEA.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 90.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 8

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, inscrit sur l'article 8.

M. Daniel Paul. Cet article transpose une directive européenne d'avril 2004, qui n'est certes pas dangereuse pour la sécurité dans les transports mais qui ne changera pas grand-chose à la sécurité dans les tunnels, d'une part, parce que ses dispositions sont en deçà des dispositions françaises, qui s'appliquent, elles, aux tunnels de plus de 300 mètres et non de 500, d'autre part, parce que la présence d'un agent de sécurité coordonnant les mesures de prévention ne résoudra pas le problème de fond, à savoir le trafic des poids lourds. Faut-il rappeler que les poids lourds ont été impliqués dans tous les incendies de tunnels de ces dernières années ?

Les accidents survenus dans les tunnels du Fréjus et du Mont Blanc avaient ému l'opinion publique. Aussi avions-nous eu droit les jours suivants à des déclarations fracassantes du Gouvernement. Il n'en demeure pas moins que les conditions de travail des salariés, soumis à de très fortes pressions dans un secteur où la concurrence entre les entreprises est rude, aggravent les risques d'accidents. Nous en sommes convaincus, face aux enjeux liés aux problèmes d'environnement, d'effet de serre, de pollution, etc., la question de la sécurité routière ne peut être pensée sans revoir la part du transport moins sûr que le fer. Faut-il rappeler ici un extrait des orientations stratégiques de la Direction des transports terrestres pour 2004-2007 définies à la suite du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003 qui réorientait la politique et les choix d'investissement : « Face à l'augmentation du besoin de transport de marchandises, les contraintes politiques, sociales ou environnementales ne seront pas suffisamment fortes pour que les pouvoirs publics conduisent une politique des transports visant à agir fortement et durablement sur les conditions d'accès aux infrastructures et/ou sur les facteurs de compétitivité relatifs des différents modes. L'objectif sera donc de préserver l'acceptabilité et la durabilité du transport routier » ? Voilà qui se suffit en lui-même.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 169.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 169.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié par l'amendement n° 169.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Article 9

M. le président. Sur l'article 9, je suis saisi d'un amendement n° 128.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 128.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 141.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est également un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 141.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 142.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 139.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit, là aussi, d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 139.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 9, ainsi modifié, est adopté.)

Article 10

M. le président. Sur l'article 10, je suis saisi d'un amendement n° 127.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 127.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 27 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Monsieur le président, je demande, au nom du groupe socialiste, une suspension de séance de cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à minuit, est reprise, le mercredi 14 décembre 2005, à zéro heure cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Je suis saisi d'un amendement n° 28.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 29.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 135.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 135.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 10 bis

M. le président. Sur l'article 10 bis, je suis saisi d'un amendement n° 138.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 138.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 136.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est également un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 136.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 137.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 137.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10 bis.

(L'article 10 bis, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 10 bis.

Après l'article 10 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 30 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement vise à sécuriser le dispositif du « permis à un euro par jour », dont le principe a été approuvé par le comité interministériel de la sécurité routière du 1^{er} juillet 2005. Ce dispositif facilite le financement de la formation au permis de conduire chez les jeunes grâce à des prêts à taux zéro.

Les intérêts de ces prêts étant pris en charge par l'État, cet amendement permet d'éviter la qualification de « crédit gratuit », qui imposerait notamment un escompte de la part du vendeur en cas de paiement comptant. Par ailleurs, cet amendement lève l'interdiction de publicité en dehors du lieu de vente.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 155.

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

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. L'amendement est défendu, monsieur le président.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des affaires économiques.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je souhaite que cet amendement soit retiré, même si, malheureusement, l'auteur de l'amendement, M. Le Fur, est absent. Comme je l'ai déjà indiqué, le dispositif proposé par l'amendement, outre qu'il est de nature réglementaire, et non législative, est trop complexe pour être traité aussi rapidement, par un amendement qui, de plus, n'a pas pu être examiné par la commission. De plus ce sujet doit être examiné dans le cadre de la mission

Liebermann, chargée de faire des propositions en matière de modernisation du transport routier, que j'ai évoquée tout à l'heure. En effet, le passage du poids maximum des poids lourds de 40 à 44 tonnes pose toute une série de questions qui méritent une réflexion approfondie.

M. le président. Retirez-vous cet amendement, monsieur Mariton ?

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 155 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 59.

La parole est à M. le ministre, pour le soutenir.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cet amendement concerne les agents du service d'études techniques des routes et autoroutes, le SETRA, à Paris. Ces personnels non titulaires effectuent des tests techniques afin d'améliorer la sécurité des infrastructures. L'amendement vise à ce que la loi définisse de façon expresse les conditions de rémunération, de promotion et d'avancement qui étaient parfaitement claires au moment de l'embauche de ces agents.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

Avant l'article 11

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 31, portant article additionnel avant l'article 11.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement est adopté.)

Article 11

M. le président. Sur l'article 11, je suis saisi d'un amendement n° 170.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement de précision.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 170.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 11, modifié par l'amendement n° 170.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous passons aux amendements portant articles additionnels après l'article 11.

Après l'article 11

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 32 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement fixe les conditions d'agrément des établissements de formation à la conduite des bateaux de plaisance. Il définit la qualification exigée du formateur et précise les sanctions pénales applicables en cas de non-respect de ces conditions. Il définit également dans son titre VI les dispositions transitoires.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cet amendement, qui est relativement long et complet, correspond tout à fait aux propositions qui ont été formulées dans le cadre du comité interministériel de la mer qui s'est tenu en février 2004. Ce dispositif, très attendu par tous les professionnels de la navigation de plaisance, constituera un très net progrès en matière de délivrance des permis de plaisance. On sait que ce secteur a connu des difficultés, dont certaines ont même quelque peu défrayé la chronique.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 15.

La parole est à M. Daniel Paul, pour le soutenir.

M. Daniel Paul. Nous proposons par cet article de favoriser une politique volontariste dans le domaine du fret ferroviaire, car le coût des transports est actuellement très inégalement réparti entre les différents modes. Diverses études sur les coûts externes des transports montrent en effet qu'ils s'élèvent annuellement en Europe à 650 milliards d'euros, dont 84 % imputables à la route. On ne peut se satisfaire de cette situation. L'augmentation des échanges – certes favorisée par la construction européenne – pose des problèmes d'environnement et de protection contre les différentes nuisances de ce mode de transport, auxquels il nous faut être attentifs.

Le plan fret de la SNCF – le « plan Véron » – conduit à un rétrécissement du réseau, au moment où nous aurions au contraire besoin d'augmenter toutes les capacités et toutes les propositions du fret ferroviaire. L'enjeu, je le répète, est la qualité de l'air que nous respirons et le respect des engagements français et européens pris à Kyoto.

Nous proposons donc plusieurs mesures, dont certaines pourraient être mises en œuvre rapidement : moratoire sur les fermetures de lignes et négociation de tarifs préférentiels pour les entreprises optant pour le fret.

Certains rétorqueront qu'il n'y a pas d'argent – mais cela n'a pas empêché le Gouvernement de prendre à sa charge, ou à la charge de l'État, la hausse des prix du gazole pour déléster certaines entreprises du secteur routier.

L'enjeu est aussi l'aménagement du territoire et la vitalité économique des régions. Actuellement, le plan fret de la SNCF revient à organiser – j'ose le dire, monsieur le président de la commission des affaires économiques – un

nouveau désert français, avec la concentration des efforts financiers de l'entreprise sur quelques grands axes. En effet, l'axe Luxembourg-Perpignan, évoqué cet après-midi comme « autoroute ferroviaire », est une réponse un peu courte aux défis auxquels nous sommes confrontés.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

M. Daniel Paul. Cela signifie donc que l'avis est favorable ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. À titre personnel, j'y suis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. M. Daniel Paul nous propose de revenir à l'économie administrée, avec des prix administrés. On ne sait d'ailleurs pas qui paie la différence – sans doute le contribuable !

M. Daniel Paul. Ce n'est pas une réponse !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Mais si, c'est une réponse !

Avis défavorable, évidemment.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 34.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. L'amendement n° 34 vise à permettre l'autosaisine du bureau enquête-accident.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable. Il s'agit d'une mesure importante, qui renforce l'indépendance fonctionnelle du bureau enquête-accident, lequel pourra s'autosaisir à la suite de quelque accident que ce soit. Cela va dans le sens d'une plus grande sécurité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 33.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Nous passons aux amendements portant articles additionnels avant l'article 12.

Avant l'article 12

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 94.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Comme je l'ai dit dans la discussion générale, il importe qu'avant toute nouvelle ouverture à la concurrence de services de transport ferroviaire puisse être remise au Parlement une étude d'impact permettant au législateur de mesurer réellement les conséquences de cette ouverture.

Nous ne sommes pas seuls, sur les bancs de la gauche, à réclamer une telle étude. Ainsi, M. Michel Bouvard, éminent spécialiste savoyard des transports, s'est lui aussi prononcé pour une telle étude. Nous avons en effet l'impression, si j'ose dire, que le train accélère et nous assistons à une bousculade du premier, du deuxième et du troisième paquet. Plus personne ne sait à quelle vitesse on va : c'est comme ça qu'on déraile. Le moment est venu d'un peu de sagesse : l'amendement n° 94 vise simplement à garantir au Parlement une bonne information préalable à toute décision.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. Maxime Bono. Demander une étude d'impact ne me semble pas une exigence inconsidérée ! Depuis la première phase de l'ouverture à la libéralisation, on entend dire beaucoup de choses : suppression de 2 600 emplois, fermeture de quatre gares de triage et abandon de 2 200 sillons ! Avant d'envisager toute nouvelle étape de la libéralisation du fret ferroviaire – et je ne parle pas du troisième paquet ! –, la moindre des choses serait que le Parlement puisse être informé par une étude d'impact et par le Gouvernement des conséquences de cette première étape. Mme Saugues l'a d'ailleurs rappelé : nous ne sommes pas seuls sur ces bancs à formuler cette demande, qui me semble tout à fait légitime. Je regrette que cet amendement ne soit suivi ni par la commission, ni par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Les différents paquets ferroviaires qu'il nous faut examiner de manière accélérée ont évidemment pour origine des directives européennes. Pourquoi, alors, ne pas faire d'études d'impact et chercher à savoir si les retombées sont positives ou négatives ?

Je ne veux pas noircir le tableau, mais comment les Français pourraient-ils avoir une conception positive de l'Europe si l'on n'est pas capable de leur expliquer comment sont prises les mesures et quelles en sont les retombées ? Nous ne pouvons donner qu'une image négative du travail effectué au nom de directives européennes, car les conséquences subies par la population ne pourront être psychologiquement que négatives, par manque de transparence et parce qu'on refuse une évaluation. Ce refus pourrait même laisser penser qu'il y a quelque chose à cacher.

Puisque ces paquets ferroviaires doivent apporter le bonheur à la France dans une libéralisation rêvée, dites-nous tout et faites-nous les rapports que nous demandons.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je rappellerai simplement que ce deuxième paquet ferroviaire dont nous évoquons aujourd'hui la transposition en droit français résulte notamment d'une décision prise en conseil des ministres alors que le ministre des transports n'était ni M. de Robien, ni moi-même, mais M. Gaysot.

M. Daniel Paul. Ce n'est pas le problème !

M. Maxime Bono. Ça n'a rien à voir avec les études d'impact !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 94.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 180.

La parole est à M. Daniel Paul, pour le soutenir.

M. Daniel Paul. Nous allons donc reprendre la discussion. Je l'ai déjà dit à l'occasion de débats comparables que nous avons tenus sur l'énergie : si, à l'issue d'un examen attentif, d'une enquête menée au niveau adéquat pour voir si les promesses qui nous ont été faites à propos de l'ouverture et de la déréglementation ont été suivies de créations d'emplois et d'une amélioration du service à la population, l'ouverture à la concurrence se révélait bénéfique, je puis vous dire au nom de mon groupe, monsieur le ministre, que nous n'aurions aucun problème pour accepter cette évolution.

Mais ce bilan, ce constat que nous vous demandons, vous ne le faites pas, parce que vous savez fort bien que ses conclusions seraient bigrement différentes des promesses qui nous ont été faites.

Je ne mets pas en cause – et encore ! – les engagements qui ont été pris, mais j'observe que la machine européenne fonctionne aujourd'hui sans relation avec ce que pensent et souhaitent les populations. On a vu le résultat le 29 mai dernier !

Vient un moment où il est nécessaire de faire un arrêt sur image, au risque de s'apercevoir qu'on s'est trompé – j'entends : que vous vous êtes trompé. On constate – je le répète, car vous n'entendez pas – que la Grande-Bretagne rencontre, dans le domaine du transport ferroviaire, des difficultés lourdes, qu'illustrent bien les changements imprimés par le gouvernement à ses manières de procéder. Vous affirmez tout à l'heure que le fret augmente en Allemagne : il faudrait le vérifier précisément. Si vous disposez de chiffres permettant un tel examen, il faut le faire. Quel est le bénéfice en termes de sécurité ? Les accidents ferroviaires ont montré que la pression à la baisse sur les coûts conduisait les entreprises à rogner sur leurs dépenses de maintenance et d'entretien pour capter les marchés. Cela vaut la peine de regarder la réalité dans ce domaine et de voir si le trafic ferroviaire européen, qui est une chose très importante, va dans le bon ou dans le mauvais sens. Vous ne voulez pas le faire. C'est pourtant ce que nous demandons, tout en proposant un moratoire, afin d'arrêter les transpositions, dont le rythme s'est accéléré.

Mme Odile Saugues. C'est la politique de l'autruche !

M. Daniel Paul. Mme Saugues a justement observé tout à l'heure cette accélération du processus – comme s'il fallait faire vite pour que la situation fût irréversible.

Mme Odile Saugues. La tête dans le sable pour ne rien voir !

M. Daniel Paul. C'est cette irréversibilité que nous voulons remettre en cause.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 180.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, avec l'accord du Gouvernement et de la commission, je vous propose de poursuivre ce soir nos travaux jusqu'avant l'article 13.

Article 12

M. le président. Sur l'article 12, je suis saisi d'un amendement n° 95.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour soutenir cet amendement.

Mme Odile Saugues. Nous observons décidément une accélération du train de mesures – si j'ose dire. *(Sourires.)* Le Gouvernement ne se contente pas d'appliquer la directive communautaire : il avance la date de la libéralisation totale du fret ferroviaire, initialement prévue pour le 1^{er} janvier 2007. C'est là le résultat d'un marchandage, la contrepartie de l'autorisation donnée par la Commission européenne à une aide d'État de 800 millions d'euros. Cette aide était certes importante, mais ce choix était contestable, car il se traduit, je le répète, par la condamnation d'un certain nombre de gares, la réduction de 18 % des sillons utilisés par la SNCF et de 10 % du volume transporté. Il condamne une politique véritablement intermodale et, si j'ose dire, ce « plan Véron » – du nom de la personne qui l'a imposé à la SNCF – risque d'être tellement dur que le malade va mourir guéri. Si l'on ne rééquilibre pas le fret ferroviaire par rapport au trafic routier de marchandises, les promesses faites très largement dans le cadre du protocole de Kyoto ne seront pas tenues.

Vous savez comme moi que la part du fret ferroviaire n'a cessé de se dégrader en France. Les propos souvent entendus dans les différentes assemblées sur un équilibre intermodal ne sont que des paroles en l'air, des nuages de fumée qui masquent une absence de réelle politique de transports, pensée, structurée et équilibrée. C'est pourquoi mon groupe a présenté cet amendement.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. Il est d'ailleurs important de souligner qu'on ne peut pas prendre le risque de remettre en cause les 800 millions d'euros qui sont en jeu. En effet, si le Gouvernement a souhaité s'engager sur cette date d'ouverture à la concurrence du transport intérieur des marchandises, avec l'approbation de la Commission européenne, c'est parce qu'il a la volonté de développer le transport ferroviaire du fret. Remettre en cause aujourd'hui cette date d'ouverture reviendrait à faire une croix sur le programme d'investissements prévu.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

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

M. Daniel Paul. Monsieur le ministre, l'article 12 transpose la directive 2004/51/CE faisant partie du deuxième paquet ferroviaire. Pour cela, il modifie la loi des transports intérieurs en supprimant le monopole de la SNCF sur ses activités fret et en lui reconnaissant la possibilité d'opérer sur

des réseaux étrangers. Il repose ainsi sur l'idée, très répandue à Bruxelles et sur les bancs de votre majorité, qu'ouverture à la concurrence va de pair avec développement économique.

Pourtant, dans plusieurs régions, des lignes de fret ferment en zones montagneuses, venant anéantir les efforts engagés par les collectivités locales.

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques*. Pouvez-vous donner des exemples ?

M. Daniel Paul. C'est le cas dans un certain nombre de vallées de montagne, monsieur le président de la commission.

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques*. Quelle ligne de fret a fermé ?

M. Daniel Paul. Les fermetures menacent les économies et les entreprises locales. Pourtant, le transport de marchandises fait partie des services vitaux pour les populations et il participe à l'aménagement du territoire. En ce sens, il mérite plus que le plan de repli et de casse de l'outil de production qu'est le plan fret, qui conduit la SNCF à se recentrer sur quelques lignes à grand trafic, autour de l'axe Rhin-Rhône par exemple. Les manques d'investissements sont patents dans le domaine du fret. Ce plan s'est traduit, sur les huit premiers mois en 2004, par 22 157 circulations de trains en moins par rapport aux huit premiers mois de l'année précédente.

En outre, les tarifs présentés par la SNCF conduisent certaines entreprises à préférer la route. Un soutien des pouvoirs publics permettrait de soutenir le choix en faveur du rail.

De plus, la mise en œuvre de ce plan ne fait qu'entériner les pénuries de matériel, notamment les engins à traction : les estimations prévoient une baisse de 19 % du parc des locomotives électriques et de 12 % du parc des locomotives diesels. Les coupes claires dans les emplois impliqués dans la chaîne du fret induisent bien sûr des difficultés dans la fiabilité, dans les acheminements, et la baisse de l'offre commerciale. Les entreprises, parfois difficilement satisfaites, ont ainsi tendance à se tourner vers d'autres moyens de transport de leurs marchandises.

Ce plan de recapitalisation du fret, qui implique une séparation des comptes fret et des comptes de transports voyageurs, laisse songeur quant aux perspectives de redynamisation de l'entreprise. D'une part, car, sur le milliard et demi annoncé, 700 millions proviennent de l'entreprise elle-même ; d'autre part, car il consacre un partage des coûts très inégalitaire entre les différents modes de transport puisque les aides à l'entreprise publique sont proscrites alors que le secteur routier continue de recevoir des aides pour compenser les hausses de prix du gazole.

Dès lors, comment croire que l'ouverture à la concurrence permettra un rééquilibrage entre le routier et le ferroviaire ? Nous demandons donc la suppression de cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 124.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 124.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12, modifié par l'amendement n° 124.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 12.

Après l'article 12

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 16.

La parole est à M. Daniel Paul, pour le soutenir.

M. Daniel Paul. L'amendement vise à empêcher la mise à mal de l'unicité du réseau ferroviaire. Le système de péréquation financière, au cœur du service public, permet une certaine solidarité, qui a parfaitement fonctionné pendant de longues années entre les différents secteurs et les différentes activités de la SNCF. C'est un système qui a prévalu dans plusieurs services publics, à La Poste, par exemple, où la péréquation entre les différents bureaux a permis leur implantation ou leur maintien dans de nombreuses petites communes, avec les avantages et les bénéfices socio-économiques que l'on connaît. À la SNCF, l'enjeu de la péréquation est bien présent. L'entreprise a massivement investi dans plusieurs grandes lignes de TGV, coûteuses mais rentables. Elles ne lui permettent pas de dégager des bénéfices à court terme, mais promettent des rentrées d'argent assurées – à condition que la hausse des péages ne vienne pas réduire ces rentrées. Les usagers devraient en tirer de réels bénéfices. Une péréquation financière entre grandes lignes et lignes moins importantes devrait permettre aujourd'hui à la SNCF, si elle n'était soumise à un environnement concurrentiel contraignant, de mener une politique dynamique de maintien, voire de relance, de voies dites secondaires.

Je pense que tous les collègues ici présents, tous les élus dans les régions, partagent cet objectif, même si, ensuite, ils ne l'assument pas tout à fait jusqu'au bout. Une politique d'offre généreuse sur ces voies permettrait au rail de regagner des usagers dans leurs déplacements quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail. Il est sûr que ces activités ne seront jamais aussi rentables que l'exploitation de lignes TGV entre Paris et Lyon ou entre d'autres grandes villes de notre pays ; toutefois, elles sont parties intégrantes de la qualité du service public ferroviaire. Ce principe de péréquation devrait aussi permettre à la SNCF de financer des investissements fret dont j'ai déjà souligné l'enjeu pour la sécurité des transports et pour l'écologie.

Ce que vous nous proposez, c'est la segmentation des activités pour mieux permettre aux capitaux privés de venir se positionner sur les niches les plus rentables. La mise à mal de l'unicité du réseau nous semble menacer la qualité du service public. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à le penser puisqu'en son temps un sénateur, devenu ministre depuis, avait pris soin de souligner les forces du service public en rappelant les principes essentiels de péréquation tarifaire et d'aménagement du territoire : c'était le sénateur Gérard Larcher.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable. Il appartient en effet à la SNCF de définir avec ses clients les services qu'elle offre et à quel prix. On voit bien là toute la difficulté de l'exercice pour elle.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable. Je voudrais rappeler à M. Paul ce que j'ai indiqué tout à l'heure brièvement dans ma réponse aux orateurs à l'issue de la discussion générale : j'ai demandé à M. Chauvineau d'examiner les possibilités de développer des opérateurs ferroviaires de proximité, en partenariat avec la SNCF, pour conforter la politique de développement du fret.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 17.

La parole est à M. Daniel Paul, pour le défendre.

M. Daniel Paul. L'amendement est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 35.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. L'amendement vise à garantir la sécurité juridique des délibérations du conseil d'administration de RFF. Aux termes de la loi relative aux nouvelles régulations économiques du 16 mai 2001, le conseil d'administration de certains établissements publics, parmi lesquels RFF, doit comporter un représentant des usagers. Or celui de RFF n'en comporte pas à ce jour. Toutes ses délibérations prises depuis le 16 mai 2001 pourraient donc être annulées par le juge, ce que cet amendement, pour d'évidentes raisons d'intérêt général, vise à empêcher. Le décret de 1997 sera bien sûr modifié pour pallier cette lacune.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 80.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. L'ordonnance du 8 juin 2005 a simplifié la procédure de déclassement des lignes du réseau ferré national en supprimant des consultations telles que celle des communes et des départements. La consultation obligatoire des régions, autorité organisatrice des TER, a cependant été conservée. Dans la logique de la place

accordée à la région, l'amendement vise à transformer cet avis simple en avis conforme. Le plus souvent, cela confortera la pratique existante, RFF s'abstenant généralement de déclasser des lignes contre l'avis des régions. Mais cela est arrivé et a abouti à de graves erreurs, à l'exemple de la ligne Laval-Mayenne, qui a été déclassée et vendue malgré l'opposition du conseil régional des Pays de Loire. Il faut éviter que de telles fautes ne se reproduisent, car elles nuisent aux régions comme aux citoyens utilisateurs de ces transports.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. La consultation des régions en tant qu'autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs a en effet été maintenue dans le cadre de la réforme de la procédure de déclassement des lignes. Mais, s'agissant du réseau ferré national, l'État a une vision d'ensemble du réseau. Il doit donc avoir le dernier mot.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 80.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 97.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Si la fermeture de ligne ferroviaire n'exclut pas les possibilités ultérieures de remise en service, il n'en n'est pas de même du déclassement, qui présente un caractère irréversible puisqu'il permet l'aliénation des emprises à différents acheteurs publics ou privés. Cet amendement vise à ce que ces décisions, comme toutes les décisions administratives de sortie du domaine public, soient précédées d'une enquête publique. Je précise qu'il ne propose la soumission à enquête publique que pour les sections de lignes du réseau ferré national à l'exclusion des diverses emprises situées dans les gares entre autres. La mise en œuvre de cette règle nouvelle ne conduirait donc qu'à l'organisation d'une dizaine d'enquêtes publiques supplémentaires chaque année en France, qui nous paraissent de droit.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 97.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 96.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Dans le même esprit que nos précédents amendements, l'amendement vise à obliger RFF à motiver ses décisions de déclassement de ligne, en raison du caractère irréversible des déclassements, qui conduisent à la vente des emprises ferroviaires et à leur morcellement, et pour tenir compte de la disparition de l'étude d'impact. Il s'agit de s'assurer que seules sont déclassées des lignes sans perspective de réouverture.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable, car, dans le cadre de la consultation des régions, RFF fait valoir les arguments qui le conduisent à envisager le déclassement des lignes.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 96.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 75.

La parole est à M. Patrick Devedjian, pour le soutenir.

M. Patrick Devedjian. Cet amendement relatif au syndicat des transports d'Île-de-France prévoit deux dispositions.

La première consiste à apporter une précision à l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports, qui prévoit dans le IV de l'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, qu'une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour « les délégations d'attribution relevant du syndicat » – cela ne pose pas de problème – et « les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ».

Mon amendement propose que cette majorité des deux tiers soit également requise lorsque la délibération du syndicat des transports aurait pour effet d'augmenter très significativement la contribution des membres autres que la région Île-de-France. Il précise qu'en ce cas, il s'agit d'une délibération pour laquelle l'augmentation des contributions des membres demandée serait supérieure au taux d'évolution moyen des tarifs inscrits au budget initial du syndicat de l'année majoré d'un taux de 2 points.

Cette mesure est destinée à prendre en compte les modifications intervenues dans la Constitution par la loi sur la décentralisation, qui prévoit explicitement les deux points suivants.

Premièrement, l'article 72 de la Constitution dispose : « Aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. » Or, évidemment, obliger une collectivité territoriale minoritaire à consentir un financement qui sortirait de l'ordinaire porterait atteinte à ce principe.

Deuxièmement, une telle situation contreviendrait aussi à l'article 72-2, qui dispose que « les collectivités territoriales bénéficient de ressources dont elles peuvent disposer librement dans les conditions fixées par la loi ». Cela ne serait pas le cas, puisqu'elles y seraient contraintes par une délibération d'une simple majorité du conseil d'administration. Telle est la première disposition prévue par mon amendement.

La seconde vise seulement à régulariser une situation aujourd'hui difficile. Elle prévoit que, tant qu'un nouveau conseil d'administration n'est pas installé, l'ancien conserve tous ses pouvoirs et puisse assurer les responsabilités de l'établissement public.

C'est là une mesure de circonstance : nous voyons aujourd'hui les grèves se multiplier en région parisienne, sans que le STIF puisse jouer aucun rôle, puisqu'il y a vacance du conseil d'administration. Il faut mettre fin à cette situation préjudiciable aux usagers et susceptible de porter atteinte à la sécurité même de l'organisation des transports.

Cela démontre que, loin d'être un cavalier, mon amendement se situe pleinement dans l'objet du texte soumis à l'Assemblée. Il ne s'agit que de permettre à l'ancien conseil d'administration d'exercer normalement ses pouvoirs tant que le nouveau n'est pas installé – étant entendu que ce dernier peut s'installer quand il le veut.

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

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. J'y suis néanmoins favorable, à titre personnel. Il permettrait en effet aux collectivités minoritaires au sein du STIF de ne pas voir leur contribution augmenter trop rapidement.

M. Daniel Paul. Vous devriez appliquer cette disposition à d'autres domaines !

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il réglerait aussi le problème résultant de l'absence de désignation de la totalité des représentants des collectivités locales au conseil d'administration du STIF.

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

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un bon amendement, qui va dans le sens de la modération de la dépense publique !

M. Daniel Paul. C'est la meilleure !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cet amendement comporte deux éléments.

Le premier, comme l'a très bien expliqué M. Devedjian, prévoit de faire adopter les décisions les plus lourdes sur le plan budgétaire à une majorité qualifiée des deux tiers. Cela, j'imagine, inciterait les différentes collectivités à dialoguer et à se concerter avant d'engager des dépenses très significatives. Je rappelle – les élus de province peuvent en effet être étonnés de ces chiffres – que le budget de fonctionnement des transports franciliens est de 6,5 milliards d'euros par an. C'est une somme pour le moins significative, qui mérite assurément réflexion avant d'être engagée.

La seconde partie de l'amendement est sensiblement différente : elle fait allusion à une situation conjoncturelle. Je serai plus réservé : je ne voudrais pas qu'une telle disposition soit interprétée comme un signal de recentralisation. Je ne crois pas, au reste, que ce soit là votre intention, monsieur Devedjian : si je vous ai bien compris, vous souhaitez éviter la vacance du conseil d'administration.

M. Patrick Devedjian. Tout à fait !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Au nom du Gouvernement, je voudrais préciser qu'il n'est nullement question de revenir sur cet acte fort de la décentralisation qu'a été le transfert des compétences en matière de transports au STIF, c'est-à-dire à la région, aux départements et à un certain nombre d'autres partenaires.

M. Patrick Devedjian. Le STIF n'a qu'à le décider !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. C'est là une compétence très importante pour l'aménagement de la région parisienne, qui exige une très grande cohérence de la politique des transports. On peut en effet regretter à ce titre que les nouvelles institutions ne soient pas en place, alors même que l'État a fait des gestes

significatifs : je rappelle qu'au terme des négociations avec le président Huchon, il a été convenu que l'État apporterait un complément de 400 millions d'euros sur dix ans pour financer des investissements en matériels ferroviaires.

Je souhaite donc que l'on sorte au plus vite de cette situation de vacance, afin que le STIF décentralisé fonctionne dans de bonnes conditions.

Pour ces deux parties de l'amendement, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Vous êtes sage, monsieur le ministre ; je souhaiterais que l'Assemblée le soit tout autant !

M. Devedjian n'a pas présenté cet amendement en commission : soit. Cet amendement n'est pas davantage présenté au titre de l'article 88 du règlement : il vient d'arriver. C'est donc une surprise, et une bien mauvaise – ou plutôt un mauvais coup !

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, la crise qui, avec la mise en œuvre de la loi de décentralisation, a touché le STIF. Mais cette crise est en passe d'être résolue : vous avez rappelé que des négociations entre le Gouvernement et la région ont eu lieu ; vous avez mentionné les 400 millions d'euros de « rallonge » – dites plutôt la somme due par l'État au titre du transfert des compétences de l'État vers la région concernant les transports !

Ce n'est pas faire injure aux régions de province que d'affirmer que l'on ne peut pas leur comparer la région Île-de-France : les masses en jeu – 12 millions d'habitants, en l'occurrence – ne sont pas les mêmes ! Évitions donc les faux débats.

Mais revenons à ce « mauvais coup » politique de l'amendement proposé par M. Devedjian.

M. Yves Bur. Oh !

M. Jean-Pierre Blazy. M. Devedjian sait très bien que la majorité actuelle ne dispose pas des deux tiers des sièges. Il propose donc de créer une minorité de blocage ! (*Murmures sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est plutôt aujourd'hui que la situation est bloquée !

M. Jean-Pierre Blazy. Il faut que l'Assemblée entende le message du ministre, qui s'en est remis à sa sagesse.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est une traduction assistée !

M. Jean-Pierre Blazy. M. Devedjian veut sans doute aboutir à une véritable paralysie du STIF ; il propose une véritable possibilité d'obstruction.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est la gauche qui est responsable de la paralysie du STIF ! Débloquez-le donc !

M. Jean-Pierre Blazy. En tant qu'élus franciliens, monsieur Devedjian, vous avez pourtant comme moi-même besoin du STIF ! Vous préparez l'obstruction, alors même que nous commençons à sortir de la crise.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Cela fait six mois que vous bloquez le STIF !

M. Jean-Pierre Blazy. Ne m'interrompez pas, monsieur Mariton. Vouloir réduire la dépense publique aux dépens du STIF – c'est votre obsession – est un mauvais argument.

Les besoins en région Île-de-France sont énormes : M. Devedjian dépose lui-même des demandes auprès de la région ; il développe des projets. Il n'a donc certainement pas intérêt à décréter l'obstruction politique du STIF auquel conduira inévitablement son amendement.

La deuxième partie de cet amendement remet en question la décentralisation.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Prenez donc la présidence du STIF ! Où est le président ?

M. Jean-Pierre Blazy. J'y viens ! Le STIF n'est maître ni de sa composition, ni de ses statuts, ni de ses ressources, ni des compensations que l'État lui verse. Mais les 400 millions d'euros complémentaires vont permettre de sortir de la crise : le président de la région, Jean-Paul Huchon, avec qui, monsieur Devedjian, vous êtes entré en contact téléphonique tout à l'heure, pourra ainsi prendre la présidence du STIF.

N'agissons pas de chiffon rouge : monsieur Devedjian, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'invite l'Assemblée à la sagesse et à repousser cet amendement.

Ne ravivons pas une nouvelle crise : évitons, monsieur Devedjian, ce mauvais coup à une heure aussi tardive ! Nous n'attendions certes pas cet amendement dans un projet de loi qui s'apparente peut-être à un patchwork, mais qui concerne avant tout la sécurité et le développement des transports, et non leur blocage, en Île-de-France.

M. le président. Sans intervenir dans les débats – ce n'est pas mon rôle –, je voudrais rappeler que cet amendement ne peut être considéré comme tardif : il porte le n° 75. Il a simplement été soumis à l'examen de recevabilité, d'où sa distribution tardive. Mais son auteur n'y est pour rien.

M. Patrick Devedjian. Merci de cette précision !

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

M. Daniel Paul. Il y a quelques minutes, monsieur le ministre, vous avez appelé au retrait d'un autre amendement, arguant de sa complexité et invitant à la sagesse. Notre collègue a retiré son amendement.

Je ne suis pas de la région parisienne. Mais nous sommes tous ici députés du peuple français. L'amendement présenté par M. Devedjian est, me semble-t-il, aussi complexe que celui qui a été présenté tout à l'heure, et comparable quant à ses conséquences. Malgré les précisions du président de séance, cet amendement si important arrive en séance sans avoir été examiné en commission ! La sagesse ne voudrait-elle pas qu'il soit réservé, et que la commission des affaires économiques se réunisse demain – nous n'achèverons pas la lecture du projet de loi ce soir – pour l'examiner posément ?

Gardons-nous de prendre « à la sauvette » une décision qui, comme l'a observé M. Blazy, concerne 12 millions de personnes et rendra plus difficile le fonctionnement des transports pour cette collectivité régionale.

Cela revient à étrangler le STIF au prétexte, selon M. Mariton, de freiner la dépense publique. Ne nous faites pas sourire ! L'objectif que vous poursuivez n'est pas celui-là ! C'est un objectif politique, politicien même, à savoir mettre en difficulté le conseil régional d'Île-de-France. J'appelle ça, et je pèse mes mots, un amendement scélérat. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Et à moins qu'il ne soit retiré, comme on l'a suggéré à l'instant, je demande qu'il soit, au moins,

remis en discussion demain, après avoir été examiné par la commission des affaires économiques, comme il l'aurait dû l'être avant de venir en séance.

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

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Je tiens à répondre à la sollicitation de M. Paul.

Les éléments fournis par M. Devedjian sont suffisamment clairs pour que l'Assemblée puisse statuer, et je ne vois aucune raison, par conséquent, de réunir la commission pour effectuer un travail que nous pouvons faire dans l'hémicycle.

M. Daniel Paul. C'est un dangereux précédent !

M. Jean-Pierre Blazy. C'est scandaleux !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Il n'y aura donc pas de réunion de la commission pour examiner cet amendement, qui a été déposé dans les délais prévus. Il n'est, du reste, pas le seul à n'être pas arrivé à temps en commission : cela est à imputer aux instances qui ont à décider de la recevabilité, M. Devedjian n'y est pour rien !

M. Jean-Pierre Blazy. Eh bien ! Répondez sur le fond !

M. Patrick Devedjian. Dans ce cas, ne prétendez pas qu'il est scélérat !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Sur le fond, monsieur Blazy, on ne peut qu'être d'accord avec M. Devedjian pour éviter que les collectivités territoriales n'aient à verser, par des mécanismes automatiques, des contributions financières qu'elles ne souhaitent pas fournir.

M. Jean-Pierre Blazy. Mais c'était votre texte !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Il est logique de faire intervenir une régulation, et il n'y a rien de choquant à demander que la décision de refuser, ou d'accepter – on s'en remet à la sagesse des représentants – des prélèvements supplémentaires compte tenu de la politique tarifaire fixée, soit prise à la majorité qualifiée.

M. Jean-Pierre Blazy. Cafouillage !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. C'est la démocratie !

Mme Odile Saugues. Bidouillage !

M. Jean-Pierre Blazy. Tripatouillage !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Les mots que vous employez sont trop forts, monsieur Blazy ! Vous nous mettez en garde, mais je vous rappelle – même si je ne suis pas un spécialiste de la question, j'ai entendu comme tout le monde et, surtout, en tant qu'élu de la région parisienne, parler du STIF – que, si le président de la région avait pris ses responsabilités en assumant la présidence du STIF, nous n'aurions pas à discuter de ce problème ce soir ! Vous affirmez que l'amendement provoque une crise. Eh bien, si le syndicat est en situation de crise, c'est bien au président de la région qu'en revient la responsabilité !

M. Jean-Pierre Blazy. Mais vous savez bien pourquoi : il manquait 400 millions, qui viennent d'arriver !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Cette somme n'était pas un dû. Il n'y a pas de jackpot !

M. Jean-Pierre Blazy. Là n'est pas la question !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Le Gouvernement, M. Perben l'a expliqué, a accepté de contribuer au financement du matériel roulant. Il a bien fait. Cela relève de discussions entre responsables et je ne vois pas pourquoi cela a conduit le président de la région à ne pas chausser ses bottes de président du STIF pour conduire lui-même ces discussions !

M. Jean-Pierre Blazy. Et maintenant, on veut le punir !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Par conséquent, ne prétendez pas, monsieur Blazy, que, par cet amendement, nous ouvrons une crise.

M. Jean-Pierre Blazy. Vous allez aggraver la crise !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. J'ai beaucoup de respect pour le président de la région, mais il n'a pas occupé la place qui était la sienne ! M. Devedjian ne fait que proposer une solution pour débloquer la situation. Je pense donc que son amendement doit être voté tel qu'il a été présenté.

M. le président. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Je souhaiterais une suspension de séance d'une dizaine de minutes, monsieur le président.

M. Patrick Devedjian. Après le vote, puisque le débat est engagé !

M. le président. Non, madame Saugues, je ne peux vous l'accorder car nous n'avons pas terminé la discussion sur l'amendement.

La parole est à M. Patrick Devedjian.

M. Patrick Devedjian. Je vous remercie M. le président, ainsi que M. Ollier, d'avoir rappelé l'itinéraire de cet amendement dont le numéro – 75 – prouve qu'il a bien été déposé dans les délais.

Monsieur Paul, mon amendement n'est pas scélérat ! En revanche, comme l'a dit M. Blazy, j'ai téléphoné à M. Huchon, qui m'a menacé de représailles financières contre ma commune si je ne retirais pas mon amendement ! Qui est le scélérat, dans cette affaire ? Vous comprenez que, dans ces conditions, si je retirais mon amendement, je serais scélérat car j'accepterais un diktat exercé sur le parlementaire que je suis !

Sur le fond, il n'y a aucune nouveauté sur la question financière, puisque l'ordonnance de 1959 requiert la majorité qualifiée des deux tiers pour modifier d'une façon significative la contribution des départements. C'est le cas s'agissant d'une dépense exorbitante, depuis 1959, je le répète. Mais pour ce qui est des dépenses ordinaires, mon amendement ne change rien, puisqu'il tend simplement à ce que, lorsque le taux est supérieur à celui – que je crois raisonnable – qu'il fixe, la dépense soit considérée comme extraordinaire et requière donc la majorité des deux tiers.

Il n'y a donc aucun blocage puisque les dépenses ordinaires continueront d'être votées à la majorité simple. Et je vais mettre les points sur les « i » : la Constitution elle-même dispose, en son article 72, qu'« aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre » – or l'obliger à une dépense qu'elle ne voudrait pas consentir, c'est bien exercer une tutelle – et, en son article 72-2, que chacune est libre de l'emploi de ses ressources, alors que vous voulez les forcer. Nous obéissons bien à l'esprit de la Constitution.

Enfin, quant à la deuxième partie, je m'étonne que le ministre s'interroge, car il ne s'agit pas de revenir sur la décentralisation, et d'autant moins que j'ai, moi aussi, contribué à la faire adopter ! Et si la région, monsieur Blazy, veut exercer la responsabilité du conseil d'administration, elle peut le faire dès demain matin : il lui suffit de désigner ses membres. L'amendement n'entraînera donc aucun blocage. Au contraire, il permettra de sortir de celui où nous nous trouvons puisque, en ce moment, il n'y a pas de conseil d'administration, les transports parisiens sont en grève, le STIF est incapable de jouer son rôle et la région se contente d'être spectatrice, alors que des millions de Parisiens et de banlieusards sont privés de moyens de transport. Le blocage, c'est vous qui le faites, et c'est nous qui proposons une solution !

M. le président. Comme je considère la question comme importante, je vais, en dépit de la règle, donner encore la parole à plusieurs d'entre vous, mais organisez-vous, entre vous !

M. Maxime Bono. Si je demande la parole, monsieur le président, c'est parce que vous avez refusé une suspension demandée par Mme Saugues !

M. le président. Je ne pouvais tout de même pas interrompre la discussion d'un amendement. Vous aurez la parole. Pour l'instant, je la donne à M. Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Évacuons la question du dépôt tardif de l'amendement...

M. Patrick Devedjian. Il vaut mieux !

M. Jean-Pierre Blazy. ... car là n'est pas l'essentiel. Restons-en au fond : cet amendement est une manœuvre politicienne visant à préserver ce que vous croyez être les intérêts de l'opposition régionale. En vérité, vous portez un mauvais coup, un coup tordu, à nos propres intérêts à tous en Île-de-France.

Quant à la conversation téléphonique que vous relatez,...

M. Patrick Devedjian. C'est vous qui l'avez évoquée !

M. Jean-Pierre Blazy. ... nous n'étions pas à l'écoute et ne pouvons donc confirmer vos dires ! Et si le ministre s'en est remis à la sagesse de l'Assemblée, c'est que quelque chose n'est pas clair dans cet amendement. En revanche, ce qui est clair, c'est que vous voulez mettre en place une minorité de blocage, alors que le texte qui a institué la règle du jeu pour le STIF est tout récent et que les statuts du syndicat ont été définis par le Gouvernement, et non par la région, donc par sa majorité. C'est indiscutable.

Quant à la situation de crise, le président de la région, Jean-Paul Huchon, est tout disposé à prendre la présidence et à faire en sorte que l'assemblée régionale nomme les représentants de la région au STIF. Et vous connaissez tous parfaitement les difficultés d'application de la loi de décentralisation aux régions, et en particulier à celle d'Île-de-France. À preuve, si le Gouvernement apporte 400 millions d'euros, alors que ce n'était pas prévu, c'est bien qu'un compromis est intervenu pour remédier à la crise du STIF.

Alors, ne faites pas de grands discours sur les grèves dans les transports et sur le fait que la région s'en désintéresserait : c'est faux ! Les régions, toutes les régions ne sont pas indifférentes aux problèmes des transports, en particulier ferroviaires. Et leurs efforts atteignent, on le sait bien, des niveaux sans précédent. Alors, ne nous faites pas de mauvais procès !

M. le président. Je vous remercie de conclure, monsieur Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le président, cette affaire est très importante !

M. le président. Et c'est pourquoi je vous ai redonné la parole, mais, si je vous demande de conclure, c'est pour permettre à M. Bono de s'exprimer lui aussi.

M. Jean-Pierre Blazy. Je vous en remercie pour lui et je termine.

Votre amendement va aggraver la crise, au moment où elle se terminait, c'est une évidence, vous le savez bien, et vous le faites sciemment. Vous prenez là une grave responsabilité. Je souhaite que mes collègues en prennent bien conscience.

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. S'il n'a pas été déposé en retard, l'amendement ne nous en est pas moins parvenu tardivement ;...

M. Yves Bur. Allons ! Allons !

M. Maxime Bono. ... il n'a pas été examiné par la commission, alors qu'il concerne 12 millions de personnes et nous allons nous prononcer à une heure tardive – après une heure du matin !

J'ai le souvenir d'un certain sous-amendement à un article 4 qui a été adopté par cette assemblée, il y a quelques mois, à une heure aussi tardive, alors qu'il aurait peut-être mieux valu, quand il en était encore temps, se poser la question de son opportunité ! Il serait fâcheux que nous commettions la même erreur. M. le ministre s'en est remis à la sagesse de l'Assemblée : la sagesse serait de suivre la proposition de M. Paul, à savoir d'examiner cet amendement, demain, tranquillement, en commission et de nous donner le temps d'en discuter entre nous. Nous éviterions ainsi de donner, comme nous le faisons parfois, l'image d'une assemblée qui prend des décisions hâtives à des heures tardives.

M. le président. Je suis désolé, mon cher collègue, mais ma fonction m'oblige à vous rappeler que l'amendement auquel vous faites référence, comme l'a rappelé un grand quotidien du soir, a été adopté dans l'après-midi.

M. Yves Bur. M. Bono n'était sans doute pas là !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 75.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

LOI DE FINANCES POUR 2006**Communication relative à la désignation
d'une commission mixte paritaire**

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 13 décembre 2005.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de finances pour 2006.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

3

**ORDRE DU JOUR
DES PROCHAINES SÉANCES**

M. le président. Aujourd'hui, mercredi 14 décembre, à quinze heures, première séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion de la proposition de résolution, n° 2730, de M. Michel Bouvard tendant à exprimer le soutien de l'Assemblée nationale au Gouvernement dans la négociation européenne sur les taux réduits de TVA (E2365) :

Rapport, n° 2747, de M. Michel Bouvard au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Suite de la discussion du projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, n° 2604, relatif à la sécurité et au développement des transports :

Rapport, n° 2723, de M. Dominique Le Mèner, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire ;

Avis, n° 2733, de M. Hervé Mariton, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

À vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 14 décembre 2005, à une heure quinze.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	114,90
33	Questions..... 1 an	80,60
83	Table compte rendu.....	21,90
93	Table questions.....	17,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	97,30
35	Questions..... 1 an	62,00
85	Table compte rendu.....	18,60
95	Table questions.....	12,30
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire..... 1 an	576,80
27	Série budgétaire..... 1 an	69,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	527,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 STANDARD : 01-40-58-75-00 – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : 01-40-58-79-79 – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : 01-40-58-77-57

Prix du numéro : 0,90 €
 (Fascicules compte rendu et amendements.)