

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

34^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du jeudi 24 octobre 2002



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER

1. **Loi de finances pour 2003 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3983).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

AVIATION CIVILE (suite)

MM. Christian Philip,
Michel Raison,
Marc-Philippe Daubresse.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

Réponses de M. le ministre et de M. le secrétaire d'Etat aux **questions** de : MM. Dominique Caillaud, Yves Deniaud, Gérard Grignon, Armand Jung, François Rochebloine, Gilbert Gantier, Daniel Paul, Gilbert Biessy, Patrice Martin-Lalande, Jean-Luc Warsmann, Michel Bouvard, Jean-Pierre Brard.

Équipement, transports, logement, tourisme et mer

Les crédits inscrits à la ligne « Equipement, transports, logement, tourisme et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits du logement.

ÉTAT B

Titre III (p. 4005)

Amendements n^{os} 9 corrigé et 10 corrigé de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'équipement et les transports terrestres ; le ministre. – Retrait de l'amendement n^o 9 corrigé.

M. Michel Bouvard. – Rejet de l'amendement n^o 10 corrigé.

Titre IV (p. 4006)

Amendement n^o 11 corrigé de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Budget annexe de l'aviation civile

Adoption des crédits ouverts aux articles 40 et 41.

Article 71 (p. 4007)

Amendement n^o 4 de la commission des finances : MM. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens ; le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Adoption de l'article 71.

Après l'article 71 (p. 4009)

Amendement n^o 12 de la commission des finances : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. – Adoption.

ÉTAT E

Ligne 38. – Adoption (p. 4010)

M. le ministre.

Renvoi de la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances à la prochaine séance.

2. **Dépôt d'un rapport** (p. 4010).

3. **Dépôt d'un rapport en application d'une loi** (p. 4011).

4. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 4011).

5. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 4011).

6. **Dépôt de propositions de loi adoptées par le Sénat** (p. 4011).

7. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 4011).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE

DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER,
vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.
(La séance est ouverte à vingt et une heures.)

1

LOI DE FINANCES POUR 2003 DEUXIÈME PARTIE

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2003 (n^{os} 230, 256).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE (suite)

Mme la présidente. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer concernant l'équipement et les transports ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Christian Philip.

M. Christian Philip. Madame la présidente, monsieur le ministre de l'équipement, des transports du logement, du tourisme et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, mon intervention se concentrera sur les transports urbains. En la matière, il s'agit de convaincre davantage de nos concitoyens de faire le choix du transport collectif et l'objectif ne prête pas à contestation. Loïn d'une quelconque idéologie anti-voitures, nous devons agir pour que la part des transports collectifs dans l'ensemble des déplacements augmente assurant ainsi les conditions d'une meilleure qualité de vie en ville. A quoi bon toutes nos actions pour le développement durable, contre la pollution et le bruit, si nous augmentons sans cesse les déplacements en voiture dans nos villes ?

Il faut un effort budgétaire important pour permettre aux autorités organisatrices de doter leurs agglomérations d'un réseau attractif. Cela exige des équipements modernes : des trams, des trolleybus, des autobus confortables, accessibles, non polluants, climatisés - demandent-on, disposant de sites propres pour garantir rapidité et régularité, une billettique permettant une tarification adaptée à la diversité des besoins et des situations des usagers, une information en temps réel sur l'attente aux stations. Bref, l'effort d'équipement sera considérable dans les prochaines années.

Votre budget a choisi de privilégier le concours financier de l'Etat pour les opérations de transport collectif en site propre. Je m'en réjouis parce que c'est sans doute la plus importante des conditions nécessaires à l'attractivité d'un réseau. M. Destot regrettait cet après-midi l'insuffisance des crédits. Les crédits seront - il est vrai - toujours insuffisants. Mais on ne réglera pas le problème du

financement des transports collectifs dans nos grandes villes par le simple concours budgétaire de l'Etat. Il faut avoir le courage de le dire et envisager une nouvelle forme de ressources. Ni l'Etat, ni les collectivités, ni le versement transport ne pourront, dans les prochaines années, apporter les recettes nécessaires. Nous devons donc ensemble réfléchir au financement des transports collectifs.

Dans ce domaine comme dans d'autres, certaines expérimentations pourraient être tentées dans le cadre de la décentralisation. J'en donnerai trois exemples : mettre en place des péages urbains, comme cela va se faire à Londres ; donner aux autorités organisatrices, vieille revendication du groupement des autorités responsables du transport, la possibilité de disposer d'une augmentation exceptionnelle de quelques centimes de la TIPP ; attribuer à ces mêmes autorités les ressources du stationnement payant sur voirie. C'est tout un nouveau système qu'il faut penser.

Mais l'effort budgétaire n'atteindra pas son but si nous ne l'accompagnons pas d'autres éléments. L'attractivité du choix « transports collectifs », c'est aussi une sécurité garantie. Comme je le disais au ministre de l'intérieur lors de la discussion de son budget, des unités de police devraient être dédiées aux transports collectifs. L'attractivité, c'est encore un service dont la continuité est assurée. A ce propos, permettez-moi de dire à certains que je ne crois pas que nous atteindrons nécessairement ce résultat en légiférant. La démarche du Gouvernement appelant à la concertation est positive. A quoi bon une loi supplémentaire qui ne ferait que crispier les relations et qui, en cas de conflit grave, ne serait pas appliquée ? Le système d'alarme sociale à la RATP a fait ses preuves. Les discussions qui commencent à la SNCF peuvent aussi apporter des résultats. Il sera temps ensuite de les évaluer et si besoin est, de légiférer.

M. Jean-Luc Warsmann. Très bien !

M. Christian Philip. Il y a une autre condition pour réussir : nos autorités organisatrices doivent avoir compétence sur le territoire urbain comme périurbain. Les syndicats mixtes initiés par la loi SRU ne semblent pas rencontrer un grand succès car ils conduisent à transférer des compétences. Il faut donc encourager d'autres initiatives et expérimentations.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, bien sûr, je souhaite que l'enveloppe budgétaire destinée aux transports collectifs soit une priorité, mais je suis persuadé que le problème posé par leur financement nécessite une réponse plus globale. Pour cela, il nous faut réfléchir ensemble à l'élaboration d'un plan « Transports collectifs 2010 » permettant à tous les acteurs de trouver des solutions pour améliorer la vie des usagers. La croissance de la part modale des déplacements est une condition indispensable pour la qualité de vie en ville. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Madame la présidente, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les équipements liés au transport sont la base du développement et de l'aménagement de notre territoire.

Le développement durable était un des liens qui unissait le gouvernement précédent dans sa pluralité. Pourtant, nous n'avons noté aucun véritable rééquilibrage au profit du fer et du transport combiné, aucune décision pour rééquilibrer notre territoire. La façon dont a été supprimé le FITTVN, qui avait été en partie initié par l'actuel président de la commission des affaires économiques, M. Patrick Ollier, est à cet égard significative. Les deux taxes qui l'alimentaient continuent d'être perçues mais au profit du budget de l'Etat.

Pour votre part, monsieur le ministre, vous avez su bâtir un budget d'investissement au service du maillage du territoire et du dynamisme économique. Vous faites progresser fortement les crédits de paiement en donnant une priorité aux grands programmes d'aménagement de notre territoire, et je note avec satisfaction que le tronçon de la route nationale 19, qui franchit la Haute-Saône, mon département, fait partie des priorités du Gouvernement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme Catherine Génisson. Ça, c'est l'intérêt général ! La République est sauvée.

M. Jean-Luc Warsmann. Il a raison de défendre son département !

Mme la présidente. Continuez, monsieur Raison, ne vous laissez pas détourner de la Franche-Comté ! (*Sourires.*)

M. Michel Raison. Pour relier l'Atlantique à la Suisse, il subsiste un point noir et ce n'est pas ma faute s'il se situe dans le département de Haute-Saône ! La route simple à deux voies entre Langres et Belfort est un véritable frein au développement économique départemental. Pire encore, c'est un risque pour les usines Peugeot de Vesoul qui assurent l'ensemble du service des pièces détachées Peugeot-Citroën pour toute l'Europe. J'ajoute que c'est une route dramatiquement mortelle. Le programme actuel est insuffisant et devra être revu, afin d'éviter que sa réalisation ne s'étale sur vingt-cinq à trente ans.

S'agissant de sécurité routière, j'avais été quelque peu rassuré quand M. Gayssot en avait fait une grande cause nationale. Mais en voyant les chiffres de 2001 – 8 160 morts et 26 192 blessés graves – j'ai été moins rassuré. Force est de constater que les effets d'annonce, qui étaient souvent de mise sous le précédent gouvernement, ne sont jamais très efficaces. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Le Président de la République a fait de la sécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, et j'ai confiance dans la détermination du gouvernement de Jean-Pierre Raffarin pour faire enfin reculer ces drames insupportables en assurant la crédibilité de l'action de l'Etat et en améliorant la formation des conducteurs et la sécurité des routes. Je note que vous prévoyez, pour ce faire, une augmentation des crédits de 20 % : les engagements pris sont tenus.

Dans le domaine du transport ferroviaire aussi, nous avons eu droit à quelques effets d'annonce de M. Gayssot. Et si l'on a pu savoir gré à Mme Voynet d'avoir mis en place les schémas des services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises, il nous faut toutefois souligner que ces schémas ignoraient tout de ce qu'est un schéma et un service, qu'ils n'avaient aucune dimension européenne, ni, bien sûr, comme pour beaucoup d'autres dossiers, de financement. Dans son budget, le Gouvernement nous propose une augmentation de 41 % des crédits de paiement. Il marque aussi sa volonté d'assurer le désendettement de RFF et d'essayer de ramener la SNCF à l'équilibre. Ce sont, en tout, plus de 28 % de crédits pour la bonne marche du secteur ferroviaire.

Il est clair que nous sommes au bout d'un système, et que le débat sur la réforme de l'Etat et le renforcement de la décentralisation devra aboutir à un fonctionnement nouveau en matière d'équipements liés au transport. Pourquoi, par exemple, la maîtrise d'ouvrage des routes nationales ne serait-elle pas confiée aux départements ? Dans le cadre de la décentralisation des transports régionaux, prenons le cas des gares. Si la dotation de fonctionnement peut être estimée raisonnable, la dotation destinée aux investissements en matériel ferroviaire paraît nettement insuffisante. Dans la perspective des travaux de réhabilitation à venir, pourquoi ne pas donner la gestion de certaines d'entre elles à des communautés de communes, qui les transformeraient en centres multi-services ? En Suisse, tout près de ma circonscription, on a su privatiser un certain nombre de gares, et ainsi résoudre des problèmes économiques et des problèmes de sécurité. Car, dès lors qu'il y a des commerces dans une gare, les tags et les détériorations se font moins nombreux.

Mme la présidente. Monsieur Raison, je vous propose de revenir en France, sinon vous allez dépasser votre temps de parole.

M. Michel Raison. Pour conclure, je rappellerai que la Suisse nous fournit encore d'autres exemples que vous connaissez bien aussi, madame la présidente. Pourquoi, lorsque l'on achemine du courrier par car, ne transporterait-on pas aussi quelques passagers ?

Je vous souhaite, messieurs les ministres, bonne route pour l'année 2003. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle et du groupe Union pour la démocratie française.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Madame la présidente, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les interventions précédentes démontrent que le budget de l'équipement, et singulièrement celui des transports, dont je vais vous parler dans quelques instants, est fondamental. Et il l'est, en effet, en raison non seulement de la masse financière qu'il draine mais aussi et surtout des enjeux politiques qu'il représente. Je me réjouis donc que ce budget enregistre un progrès significatif, notamment dans le domaine ferroviaire, et que la priorité soit donnée aux grands programmes d'aménagement du territoire.

Encore faut-il hiérarchiser les besoins liés aux différents modes de transport. Or, c'est sans doute une affaire un peu plus difficile, car force est de reconnaître, monsieur le ministre, que vous héritez dans ce domaine d'une situation alarmante due au manque absolu de volontarisme du précédent gouvernement, notamment en matière de transports combinés, et à une politique qui a délibérément privilégié, pendant cinq ans, le fonctionnement par rapport à l'investissement.

Aussi peut-on dresser le constat d'un double échec du gouvernement précédent.

Echec dans le domaine de la sécurité des transports, malgré le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes, l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, le naufrage de l'*Erika*, l'explosion du *Concorde* et la disparition en mer de l'*Ievoli Sun*.

Echec en matière de transport des marchandises. On nous annonçait un doublement en dix ans du fret ferroviaire, on est loin du but. On nous annonçait un exercice équilibré du fret, les grèves à répétition de la SNCF ont totalement dégradé la qualité du service offert aux char-

geurs et ont laissé des traces durables. On nous annonçait une situation assainie pour RFF, l'exécution des comptes présente des résultats toujours plus fragiles.

Pourtant, malgré cet héritage pesant et un contexte national difficile, votre budget, monsieur le ministre, est un bon budget, d'abord parce qu'il ne remet pas en question l'effort d'équipement de notre pays en matière de grandes infrastructures, ensuite parce qu'il intègre, malgré de sévères contraintes internationales, les premiers moyens nécessaires à la grande réforme qui doit assurer la renaissance de la SNCF et son intégration indispensable dans le cadre européen, enfin parce qu'il réoriente les dépenses vers des choix prioritaires et permet de dépenser mieux, puisque l'on ne peut pas dépenser plus.

Dans ce contexte difficile de maîtrise de la dépense publique, d'augmentation du trafic routier et de déréglementation européenne, votre budget porte en germe les stratégies qu'il nous faudra dorénavant choisir. Certes, et je partage l'avis du rapporteur François-Michel Gonnot, il s'agit d'un budget de transition, mais il faudra bien, dans les années à venir, afficher les priorités qu'il définit.

Nous devons, de toute façon, cesser de subventionner la concurrence entre les modes de transport et choisir, une bonne fois pour toutes, les segments opérationnels et efficaces dans lesquels ils se montrent le plus rentables, non seulement d'un point de vue économique, mais aussi d'un point de vue social et environnemental.

C'est pourquoi, après avoir entendu notre collègue Destot nous parler de PDU, je voudrais insister sur la priorité qu'il faudra donner dans vos budgets futurs, en plus de la sécurité, à l'intermodalité. Et je ne parlerai que de ce sujet.

Aujourd'hui, plus de la moitié des Français vivent dans des zones très urbanisées, et tous les élus de terrain parlent de développement durable et de plans de déplacement urbain, avec l'objectif affiché de doubler en dix ans le nombre des usagers des transports de voyageurs et de limiter drastiquement la place de la voiture. Or, parallèlement, le trafic ne cesse de croître, en particulier celui des transports de marchandises. Le livre blanc européen prévoit même que d'ici à 2010 ce dernier augmente en Europe de plus de 50 %. Ce qui signifie que, dans huit ans, en 2010 toutes nos grandes agglomérations seront congestionnées.

Mais en cinq ans qu'a fait le précédent gouvernement pour améliorer qualitativement et quantitativement l'offre de transports en commun ? Rien du tout ! C'est de la non-assistance à agglomération en danger.

Dans ce domaine, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai une conviction forte : si l'on veut créer plus de réseaux d'autobus, plus de métros, plus de tram-train pour les voyageurs, si l'on veut créer un réseau de plates-formes multimodales performant pour le transport de marchandises, cela passe par l'investissement, et non par le fonctionnement.

Pour avoir remis il y a huit ans deux rapports aux ministres Bernard Pons et Jean-Claude Gaudin sur l'intermodalité des transports de marchandises, qui font, je crois, encore référence aujourd'hui, je peux affirmer que la non-rentabilité du transport combiné n'est pas un problème de coût, mais d'abord un problème de mauvaise qualité du service, due aux grèves de la SNCF, d'une part, et à la non-performance du réseau, d'autre part. Pour résoudre le problème, il faut donc investir massivement dans les nœuds, c'est-à-dire les plates-formes multimodales, et dans les tuyaux, à savoir les réseaux et les goulots d'étranglement, en particulier à Lille, à Paris, à

Dijon et à Lyon. Cela nécessite un investissement, dont le seuil minimum, pour avoir des résultats, se situe à un milliard d'euros.

J'attends donc, monsieur le ministre, qu'au-delà de ce budget de transition, vous traciez les perspectives de cette politique d'intermodalité. Je pense plus particulièrement, en tant qu'élu du Nord, au canal Seine-Nord et à l'autoroute A 24, deux outils majeurs pour désengorger le trafic entre Paris et les pays du Nord.

M. François-Michel Gonnot. Bravo !

M. Marc-Philippe Daubresse. André Gide disait que le futur serait plein de tous les avènements si le passé n'y projetait déjà son histoire. Malgré les pesanteurs du passé et l'héritage laissé par le gouvernement précédent, je vous souhaite, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir le courage, et aussi les moyens, de réussir les réformes qui assureront à l'Europe des transports un avenir plein de promesses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle et du groupe Union pour la démocratie française.*)

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

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je voudrais d'emblée saluer la qualité du travail accompli par les rapporteurs spéciaux, MM. Mariton, Vaxès et de Courson, et par les rapporteurs pour avis, Mme Saugues, MM. Gonnot et Besselat. J'ai bien mesuré la précision et, le plus souvent, la pertinence de beaucoup de leurs observations. Et, à travers les interventions des orateurs des groupes, j'ai perçu le très grand intérêt que votre assemblée porte à ce domaine.

M. Dominique Bussereau vous répondra tout à l'heure plus complètement sur les transports, l'aviation civile et la mer. Mais, pour ma part, je désire mettre en perspective les priorités sur lesquelles est construit notre projet de budget pour 2003, avant de répondre plus spécialement sur les moyens et l'organisation des services, le réseau routier national et la sécurité routière.

Avec 22,6 milliards d'euros, le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer disposera en 2003 de moyens en progression de 3 % par rapport à 2002.

Dans le budget global de l'équipement, en 2003, le logement représente un peu moins d'un tiers et le tourisme - dont les actions ont déjà été décentralisées pour la plupart - 0,3 %. Les transports et les moyens des services dont nous discutons aujourd'hui représentent donc les deux tiers, dont près de 20 % pour les services communs.

Ce projet de budget 2003 traduit, dans l'ensemble des secteurs du ministère, la volonté de concourir à la fois à la vie quotidienne des Français et à l'activité économique du pays, dans le respect des priorités du Gouvernement. C'est pourquoi il poursuit, de façon équilibré, quatre objectifs majeurs : la sécurité, le développement durable, la cohésion sociale et le soutien à l'activité économique, donc à l'emploi.

Première des grandes priorités du Gouvernement dans ce budget 2003 : le soutien à l'activité économique et à l'emploi. C'est vraiment l'objectif numéro 1 du budget du ministère de l'équipement. Mais ce n'est pas, monsieur Biessy, soit dit sans vouloir faire de polémique, par

l'embauche de fonctionnaires supplémentaires – comme l'a fait le gouvernement précédent – que l'on résoudra le chômage.

M. Gilbert Gantier et M. François Rochebloine. Eh non !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. C'est à travers l'investissement – notamment public – que le budget du ministère peut servir la croissance et donc l'emploi, dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics, des transports et du tourisme. Toutes ces activités sont à fort taux d'emploi. On compte aujourd'hui plus de 1,6 million de personnes dans la construction, plus de 1,1 million dans les transports, environ 940 000 dans le tourisme, soit près de 3,7 millions d'emplois – hors fonction publique.

En 2002, l'activité économique de ces secteurs en 2002 s'est située à un haut niveau. En raison du ralentissement de la croissance et des incertitudes qui pèsent sur la situation internationale, les perspectives d'activité pour 2003 sont plus incertaines. Ce serait une erreur de restreindre l'investissement public dans une période d'incertitude conjoncturelle.

Nous devons donc veiller en permanence à soutenir l'activité économique et l'emploi. Outre la construction et la réhabilitation de logements dont je ne parlerai évidemment pas aujourd'hui, les transports sont un enjeu fort pour la prospérité de notre pays, le développement de notre économie et, comme l'a très bien souligné M. Bouvard, pour l'attractivité du territoire.

De plus, le Gouvernement a décidé de mobiliser plusieurs ressources extra-budgétaires au profit des investissements ferroviaires, notamment une partie des crédits issus de l'ouverture en capital de la société Autoroutes du Sud de la France pour le financement de la liaison TGV entre Perpignan et Figueras pour un montant de 287 millions d'euros, ainsi que les dividendes versés par les sociétés autoroutières pour le financement des traversées alpines.

Ainsi, au travers de ces différentes ressources, le Gouvernement prévoit de consacrer près d'un milliard d'euros en autorisations de programme et presque 900 millions d'euros en crédits de paiement aux investissements dans le domaine des transports terrestres, pour faire face notamment aux engagements des contrats de plan Etat-région, les CPER.

Mesdames, messieurs les députés, vos nombreuses interrogations à ce sujet me conduisent à faire dès à présent, un bref bilan de l'exécution des contrats de plan Etat-région.

S'agissant des transports, les engagements contractualisés de l'Etat pour la période 2000-2006 sont de plus de 7 600 millions d'euros. En hausse de plus de 20 % par rapport à la précédente génération de contrats de plan, ils représentent plus de 40 % des crédits mis en œuvre par l'Etat au titre des CPER.

L'année 2002 a toutefois été perturbée par la régulation décidée en début d'année par le précédent gouvernement, puis par les mesures de maîtrise des déficits prises par l'actuel gouvernement. Les gels d'autorisations de programme affectent fortement les crédits d'investissement, y compris ceux prévus pour les CPER ; je vous en reparlerai à propos des routes.

En 2003, les investissements pour le transport ferroviaire s'élèveront à 140 millions d'euros. Cette augmentation de l'ordre de 20 % amorce une montée en puissance qui devrait se poursuivre dans les années à venir ; pour 2003, le projet de budget prévoit en outre de consacrer 165 millions d'euros au financement du TGV Est-européen.

M. Jean-Luc Warsmann. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Autre exemple d'interaction entre le budget et l'activité économique : les programmes aéronautiques civils, pour lesquels l'accentuation de l'effort de l'Etat va permettre tout à la fois d'accompagner le développement de l'Airbus 380 et d'amorcer une remise à niveau des crédits de recherche, qui conditionnent la maîtrise des technologies indispensables aux programmes du futur.

Comme l'ont très bien souligné les deux rapporteurs, M. de Courson et Mme Saugues, ces crédits traduisent la volonté de l'Etat de poursuivre son effort en faveur d'un secteur industriel important pour l'économie du pays, son potentiel technologique, son emploi et son commerce extérieur.

Cet effort est d'autant plus nécessaire aujourd'hui que la construction aéronautique civile doit faire face depuis environ deux ans, après des années 1999 et 2000 particulièrement fastes, à un retournement de cycle que les événements du 11 septembre 2001 ont évidemment amplifié.

L'impact de cette crise apparaît plus marqué pour les industriels qui fournissent le marché des avions de ligne que pour les constructeurs d'avions d'affaires et d'hélicoptères. Airbus, dont les livraisons ont un peu baissé, semble avoir jusqu'à présent mieux traversé les difficultés que son concurrent américain, qu'il a même rattrapé. Ce dernier a d'ailleurs dû mettre en œuvre des plans sociaux de très grande ampleur, ce qui n'est pas le cas, Dieu merci, de notre grande entreprise européenne.

Dans ce contexte, le projet de budget de la construction aéronautique civile pour 2003 comporte les moyens nécessaires à la poursuite de la mise en place des avances remboursables accordées aux avionneurs et équipementiers français participant, dans le cadre d'une coopération internationale, au développement du gros porteur A-80.

Monsieur de Courson, vous avez souligné l'importance de la recherche pour notre industrie aéronautique ; sachez que les autorisations de programme pour le soutien à la recherche dans ce secteur sont en augmentation de 10 % par rapport à 2002, et que les crédits de paiement progressent quant à eux de 89 %.

Ainsi, au moment où l'on constate en Europe un fléchissement de l'investissement privé des entreprises, l'investissement public peut et doit contribuer au développement économique des entreprises françaises et, par voie de conséquence, de l'emploi.

Après le soutien à l'économie et à l'emploi, la lutte contre l'insécurité est le deuxième axe majeur du budget de l'Etat en 2003. Cette priorité se retrouve dans le budget de l'équipement. La lutte contre l'insécurité routière exige des modes d'action nouveaux qui justifient une croissance du budget de près de 20 % – 19 % exactement. Cette préoccupation, partagée par une très forte majorité de la population, est au cœur du débat qui a été engagé après la déclaration du Président de la République le 14 juillet dernier ; j'y consacrerai un développement spécial.

Par l'entretien et l'amélioration des infrastructures, le budget des routes s'attache aussi à l'amélioration de la sécurité des usagers. Mais l'action de notre ministère contre l'insécurité ne se limite pas à ce grand chantier : le budget de la sécurité et de la navigation maritime augmente de 14 %, je le rappelle à M. Vaxès ; les crédits pour la sécurité des infrastructures portuaires augmentent de 29 % ; enfin, 35 créations d'emplois ont été obtenues pour la sécurité maritime, qui en a d'ailleurs bien besoin.

Dans le domaine des transports terrestres, ce projet de budget traduit pleinement la priorité gouvernementale pour la sécurité. Dans le secteur ferroviaire, et vous le verrez avec Dominique Bussereau, notre action dans le domaine de la sécurité se développe tant au plan de la réglementation que de l'investissement, et nous ne relâcherons pas notre effort. J'ajoute que dans la discussion du deuxième « paquet ferroviaire » qui s'engage à Bruxelles, la préoccupation de la France pour la sécurité se traduira, notamment, par la création d'une agence de sécurité ferroviaire.

Enfin, dans le domaine de la sécurité aérienne, assurer un haut niveau de sécurité et de sûreté constitue également un impératif. Monsieur de Courson, je suis sûr que vous partagez, malgré toutes les réserves que vous avez faites sur les dépenses que cela engendre, cette exigence de sécurité qui s'est encore accrue depuis le 11 septembre 2001, qu'il s'agisse du contrôle de la navigation aérienne ou de la sécurité des passagers et des équipages avant embarquement.

Après l'emploi et la sécurité, la prise en compte du développement durable est la troisième grande priorité de ce budget. Il importe, au sein de ce ministère, de penser nos actions pour les générations futures et de veiller à une construction équilibrée et harmonieuse du territoire.

Cela passe par un développement coordonné de l'ensemble des modes de transport qu'on appelle l'intermodalité, c'est-à-dire le développement de modes alternatifs à la route, notamment dans le domaine du fret. Cette politique se traduit budgétairement, avant tout, par un quasi-doublement des crédits pour les investissements en infrastructures ferroviaires. C'est aussi pour promouvoir des transferts de fret, plus sûrs et mieux répartis, que l'Etat soutient le transport fluvial, le cabotage maritime, ainsi que les équipements de transport combiné.

Il convient également de souligner l'augmentation de 15 % des crédits de paiement pour le développement des infrastructures de transport collectif.

Dominique Bussereau vous montrera comment ce budget entend répondre aux besoins de la politique de soutien à l'intermodalité : en donnant la priorité au ferroviaire dans les investissements et en veillant à garantir aux entreprises ferroviaires, SNCF et RFF, les moyens de se développer.

Dominique Bussereau évoquera tout à l'heure la disparition des contributions apportées par le ministère de l'équipement aux services régionaux de voyageurs, du fait du transfert, sur le budget du ministère de l'intérieur, de ces crédits, qui s'élèveront en 2003 à 1 552 millions d'euros. Je vous annonce aussi notre volonté de réaliser, au printemps 2003, un premier bilan de cette réforme. J'ai la conviction qu'il sera très positif, comme semblent l'indiquer déjà les premiers éléments à notre disposition.

Dominique Bussereau vous exposera – encore (*Souvenirs*) – notre politique en faveur du transport fluvial et du transport combiné.

Tous les secteurs du ministère sont engagés dans cette voie du développement durable.

Dans le secteur aérien, par exemple, est prévu un plan de développement durable pour les aéroports parisiens, visant à combattre les nuisances sonores la nuit et à limiter globalement la gêne sonore.

La protection du littoral bénéficie d'une augmentation de plus du tiers de ses crédits, avec en particulier le lancement, en 2003, du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel.

Le quatrième objectif de ce budget est de contribuer à la cohésion sociale. D'où l'importance des crédits de la politique du logement, dont je vous présenterai le 13 novembre le budget, qui s'élève à 7,3 milliards d'euros.

L'objectif de solidarité et de cohésion sociale se traduit aussi dans les importantes dépenses d'intervention consacrées aux transports, notamment terrestres. La contribution de l'Etat au financement de régimes spéciaux de retraite et la compensation des régimes sociaux s'élèveront à plus de 2,6 milliards d'euros.

La contribution d'équilibre au régime de retraite de la SNCF augmentera de 2,5 % ; la contribution de l'Etat au congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises et de voyageurs augmentera de plus de 30 %.

La dotation versée à la SNCF au titre de la compensation des tarifs sociaux accordés à certaines catégories de voyageurs – familles nombreuses, billet annuel de congés payés – est fixée, comme en 2002, à 115 millions d'euros.

Dans le domaine maritime, la subvention d'équilibre versée par l'Etat à l'ENIM, qui gère le régime de protection sociale des gens de mer, est prévue pour un montant de 722 millions d'euros, soit une augmentation de 2,1 % par rapport à 2002.

Le souci de cohésion sociale passe aussi, mesdames et messieurs les députés, par la méthode. Nous comptons recourir à l'écoute et à la concertation dans le dialogue social.

Avec Dominique Bussereau, nous entendons appliquer cette méthode dans les relations avec les organisations syndicales représentatives des personnels du ministère. Elle nous paraît être la seule méthode possible dans les entreprises publiques. Le pragmatisme et la négociation doivent être privilégiés, y compris sur les sujets les plus délicats, comme la réduction de la conflictualité en faveur du service public, notamment à la SNCF. Nous faisons confiance à la négociation entre direction et syndicats pour construire un projet qui prouve aux usagers qu'ils se trouvent au cœur des préoccupations de l'entreprise et de ses salariés.

L'écoute, le dialogue et la concertation sont des principes que nous souhaitons appliquer à toutes les facettes de l'action de ce ministère.

J'en viens à l'audit sur les infrastructures. Lors de sa prise de fonctions, le Gouvernement s'est trouvé confronté à une « drôle » de situation, qui demandait en tout cas à être clarifiée s'agissant des infrastructures de transport, de projets dont le financement, compte tenu de leur coût, n'est pas susceptible de figurer dans le cadre classique des contrats Etat-régions.

L'audit doit constituer un outil d'aide à la décision, permettant de hiérarchiser nos besoins et de se faire une idée claire des moyens financiers à mettre en œuvre. Les résultats enrichis des études pilotées par la DATAR, seront présentés au Parlement au début de l'année 2003. Ce dernier pourra ainsi jouer son rôle dans ce processus de réflexion, au terme duquel le Gouvernement fixera sa « feuille de route » pour les prochaines années.

Cet audit, vous l'avez bien compris, n'est pas, comme on a parfois eu tendance à le craindre, une machine à supprimer des projets. Il s'agit bien plutôt d'y voir clair, comme l'a souligné M. Deniaud, en embrassant l'ensemble des projets pour les « phaser » dans les prochaines années – et dans les prochaines décennies, le cas échéant. Cet audit doit permettre de passer de la culture de l'incantation à la culture de l'action, pour reprendre cette très belle formule de François Gonnot.

Ensuite, le débat permettra d'associer la représentation nationale sur un sujet qui, je le sais par expérience, intéresse au premier chef les élus de terrain que vous êtes tous. Ces infrastructures sont importantes, car elles accompagnent le développement des territoires en améliorant leur desserte et leur accessibilité. Je forme le souhait que la problématique prenne en compte la dimension régionale, mais aussi la dimension européenne des choix d'infrastructures. Comment pourrions-nous optimiser les décisions à prendre, par exemple pour les plate-formes aéroportuaires ?

Bien que complètement convaincu de sa volonté démocratique, je suis désolé de dire à Mme Saugues que le processus choisi pour la localisation d'un troisième aéroport n'était pas très... démocratique. Je veux bien qu'on s'en explique, madame la députée et j'en aurais peut-être pour dix minutes ; mais je ne voudrais pas prendre sur le temps de cette assemblée pour vous expliquer pourquoi.

Mesdames et messieurs les députés, la cohésion sociale passe aussi par l'implication des services de l'équipement dans la lutte contre les catastrophes et dans la réparation de leurs conséquences pour nos concitoyens. Ainsi, après les inondations dans le Gard, les 8 et 9 septembre derniers, les services se sont mobilisés : d'abord pour faciliter les secours, ensuite pour faire face aux problèmes de logement ainsi qu'à la réparation des dommages causés aux infrastructures et aux ouvrages du réseau national. Vous le voyez, les services du ministère sont au cœur de la vie quotidienne des Français.

Ce projet de budget s'inscrit dans l'optique de l'effort national de redressement du budget de l'Etat. Mais il est aussi construit à destination des services, pour leur permettre d'intervenir pour les missions de sécurité civile et pour l'ensemble des missions prioritaires.

En 2003, 857 postes, sur un total de 112 000, seront supprimés grâce à une optimisation de l'organisation des services. Mais nous créons, parallèlement, 107 emplois pour de nouvelles missions prioritaires en matière de sécurité : 72 inspecteurs du permis de conduire, pour achever le plan d'amélioration des conditions de passage de ces examens ; 35 personnels dans les services de la mer, pour renforcer la politique de sécurité maritime, en particulier dans le domaine du contrôle de la sécurité des navires, des CROSS, des dispositifs de surveillance de l'inspection du travail et de la sécurité portuaire.

En outre, 294 postes seront créés dans l'aviation civile pour répondre à l'accroissement de l'activité et du trafic.

Pour 2003, il est prévu de supprimer 750 emplois au sein des services de l'équipement, mais de réduire dans le même temps la vacance réelle de 750 postes. Le maintien global, en 2003, des moyens humains réels de l'équipement devrait permettre, d'une part, de garantir le maintien du niveau de service antérieurement rendu et, d'autre part, d'envisager des redéploiements d'effectifs pour faire face à des activités nouvelles - par exemple la prévention des risques ou la sécurité civile - ou pour mieux assurer des missions de base, telle la viabilité hivernale. Que M. Biessy se rassure !

M. Michel Bouvard. Nous y veillerons !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Dans ce cadre, la démarche de modernisation des services doit se poursuivre en reconnaissant les compétences, les qualifications, le travail et la technicité des agents du ministère. C'est pourquoi le projet de budget 2003 prévoit différentes mesures catégorielles significativement supérieures à celles de 2002, notamment des promotions ; elles concernent

une grande partie des effectifs du ministère. Dans cet esprit, et conformément à l'impulsion donnée pour faire évoluer l'administration, on prévoit pour la première fois depuis plusieurs années un léger accroissement des crédits de fonctionnement des services déconcentrés qui serviront à développer les moyens modernes de production, et à acquérir notamment, par des actions de formation, les compétences nécessaires à la bonne exécution des missions.

La modernisation du ministère de l'équipement passe par le recours à des moyens de fonctionnement plus performants, par exemple la mécanisation de l'entretien routier, ou encore l'informatisation, de plus en plus poussée, des études de conception. Les gains de productivité ainsi réalisés seront mis à profit en procédant soit à une réduction nette d'effectifs, soit à leur redéploiement vers des missions nouvelles.

Je voudrais enfin vous assurer de ma volonté, ainsi que de celle de mon administration, de gérer les moyens du ministère dans la transparence, notamment vis-à-vis du Parlement. Aussi procéderons-nous dès 2003 à l'expérimentation des principes de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances en instituant pour cinq services de la région Nord - Pas-de-Calais une dotation globalisée des moyens en personnel et de crédits de fonctionnement. La modernisation s'opère aussi sous forme de simplifications administratives. C'est dans ce cadre, défini par le Premier ministre, que nous étudierons, monsieur Mariton, la rationalisation des structures consultatives du ministère.

Monsieur Gonnot, vous m'avez interrogé à propos de l'impact de l'article 41 de la loi relative à la démocratie de proximité sur la départementalisation des services techniques de l'équipement. Il permet aux personnels d'Etat placés sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général d'opter pour la fonction publique territoriale. Cependant, cette faculté, qui n'est pas accompagnée de la nécessaire compensation financière entre l'Etat et le département, ne respecte pas le principe fondamental de neutralité financière de la décentralisation, ce qui la rend inapplicable. Etant conscient de la situation, je veillerai donc à ce que le débat à venir sur la décentralisation aborde la question en proposant un cadre juridique compatible avec l'intérêt du service public, le libre exercice des compétences respectives des collectivités territoriales et de l'Etat dans le respect des droits des agents du ministère.

L'année 2003 marquera une nouvelle et importante étape de la réforme de l'Etat grâce au processus de décentralisation qui va s'engager. Il mobilisera les personnels de ce grand ministère de l'équipement autour des objectifs que je viens de vous présenter.

Dans la perspective tantôt espérée, tantôt redoutée de la décentralisation, j'en viens, mesdames et messieurs les députés, aux routes nationales. Sur le sujet, la réflexion est déjà bien engagée.

Il faut d'abord constater, pour relativiser, que si les routes nationales représentent 4 % du linéaire total du réseau routier, elles assurent tout de même 40 % du trafic. Après trente ans d'évolution des conditions de circulation avec le développement des autoroutes, après le grand déclassement de l'année 1972, la décentralisation offrira l'occasion de redessiner l'armature du réseau routier, de repenser sa fonction et sa vocation. Les évolutions qui seront décidées devront avant tout apporter un plus à l'usager. Placer l'usager au centre de la réflexion est d'autant plus nécessaire que c'est sur ce réseau que se rencontrent les principales difficultés, qu'il s'agisse d'entre-

tien, d'exploitation ou d'aménagement. La décentralisation d'une partie du réseau national doit à mon sens être considérée comme une réforme stratégique et organisationnelle afin de répondre aux souhaits des usagers. Ils veulent pouvoir disposer d'un niveau de service équivalent, homogène sur l'ensemble des grandes infrastructures et, pour leurs trajets quotidiens, de plus de proximité dans les choix d'aménagement et d'entretien sur le réseau local géré par les collectivités locales.

L'entretien et l'exploitation répondent à des contraintes et à des enjeux très différents selon qu'ils s'effectuent sur des routes nationales ordinaires ou sur des grands axes à caractère structurant. S'il recentrait son activité sur eux, l'Etat aurait l'opportunité de développer une véritable politique de gestion par itinéraire, s'affranchissant ainsi des limites administratives.

Le budget des routes préserve l'entretien et la réhabilitation du patrimoine routier avec 620 millions d'euros, soit 0,2 % de plus, et la poursuite des investissements avec 790 millions d'euros. Le bon fonctionnement du réseau routier national conditionne largement celui du système français de transport puisque la route représente près de 90 % des transports intérieurs de voyageurs et 75 % de ceux de marchandises. La modernisation, le développement et l'entretien des infrastructures sont donc essentiels au bon fonctionnement de l'économie française.

Au sein du volet entretien, deux programmes sont privilégiés : le renforcement des ouvrages d'art et les aménagements de sécurité conformément à la priorité donnée par le Gouvernement à la sécurité routière. Pour la réhabilitation des ouvrages d'art, la dotation, en augmentation de 7,1 %, est portée à 61 millions d'euros afin de poursuivre à un rythme plus soutenu les travaux de réparation les plus urgents dont les campagnes d'évaluation ont révélé la nécessité. Parallèlement, sera engagé un vaste programme de réhabilitation des murs de soutènement, dont l'évaluation systématique a été lancée en 2001. La sécurité routière passe aussi par l'amélioration des infrastructures existantes, notamment en éliminant les zones d'accumulation d'accidents.

M. François Rochebloine. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Certes, mais il faut aussi responsabiliser les citoyens.

M. Armand Jung. Cela ne suffit pas !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. En Grande-Bretagne, pourtant, où le réseau routier est nettement moins bon qu'en France, il y a beaucoup moins d'accidents. C'est donc dans le comportement des conducteurs que réside la première cause d'accident.

S'agissant de sécurité, on ne peut pas ne pas parler des tunnels, chers à M. Bouvard.

M. Michel Bouvard. Merci, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Après la terrible catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, un programme pluriannuel de travaux de 155 millions d'euros a été lancé pour renforcer la sécurité des ouvrages. En 2003, la dotation de 28,6 millions d'euros permettra d'entreprendre des travaux lourds sur les ouvrages les plus importants.

En ce qui concerne les investissements, les crédits pour le développement du réseau national serviront à poursuivre l'adaptation du réseau aux besoins de la politique d'aménagement du territoire, comme dans le sud de la Basse-Normandie, si chère à M. Deniaud. Par ailleurs, les

besoins pour améliorer la desserte routière des territoires sont encore très importants, tandis que la plupart de nos grandes agglomérations doivent être contournées pour écarter des zones urbaines les trafics de transit. L'objectif est de faciliter les échanges internationaux et inter-régionaux en adaptant les capacités et les services rendus aux usagers. Il faut, d'une part, contenir la saturation de l'axe autoroutier Nord-Sud, Lille-Marseille-Montpellier, qui joue un rôle essentiel et, d'autre part, améliorer la desserte du territoire en la rendant plus équitable et atténuer les situations d'enclavement lorsque les enjeux le justifient. Certaines zones du territoire, en effet, demeurent encore largement à l'écart de tous les réseaux rapides-TGV, autoroutes ou routes express à deux fois deux voies.

En 2003, pour le volet routier des contrats de plan Etat-région - les CPER -, la part de l'Etat s'élèvera à 670 millions d'euros. Seront notamment financés la mise en route express à deux fois deux voies de la route Centre Europe-Atlantique - RCEA -, et de la RN 19 entre Langres, Belfort et la Suisse, la poursuite de l'aménagement en autoroute hors péage de la rocade des estuaires, l'A 84, de la liaison Reims - Charleville-Mézières, l'A 34, et de la RN 10 entre Poitiers et Bordeaux. En ce qui concerne la RN 10 entre Chartres et Tours, à propos de laquelle M. Leroy m'a interrogé, une infrastructure à caractéristiques autoroutières paraît envisageable compte tenu des perspectives de saturation de l'A 10. Dans le cadre du contrat Etat-région, l'effort d'adaptation de la RN 10 au trafic qu'elle supporte continuera prioritairement sur la déviation de Châteaudun et sur celle de Lisle et Pezou, auxquelles je sais que vous êtes attentifs.

Par ailleurs, les grands programmes de l'A 75 et de la RN 7 seront poursuivis. S'agissant en particulier de l'autoroute A 75, la mise en service de l'ensemble de l'itinéraire jusqu'au triangle de Ceyras, y compris le viaduc de Millau concédé, est prévue fin 2004 ou début 2005 au plus tard.

Sur le réseau non concédé, on table en 2003 sur l'ouverture d'un ensemble de sections de l'A 84, de la RCEA, de l'A 34, des RN 124 et 164, ainsi que du boulevard périphérique sud-est de Tours.

Enfin, 119 kilomètres d'autoroutes concédées devraient être mises en service en 2003 dans le cadre de concessions antérieures à 2000, permettant en particulier de faire progresser significativement l'autoroute A 89 et d'achever l'axe Paris-Toulouse par l'A 20.

Quant aux autres autoroutes concédées, les travaux de construction du viaduc de Millau et de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon se poursuivront en 2003.

S'agissant des financements de l'Etat, plusieurs d'entre vous, notamment M. le rapporteur Gonnot, m'ont interrogé sur l'impact du gel qui touche les investissements routiers. Cette mesure conservatoire, qui a été décidée par le ministre des finances, vise à maîtriser la situation de nos finances publiques pour respecter les engagements pris en matière de déficit public à Séville. Elle touche l'ensemble des ministères, donc des budgets. Celui des routes prendra sa part dans l'effort d'assainissement de nos comptes. Le gel qui a été décidé le 12 août, représente environ 35 % des autorisations de programme prévues cette année. S'il n'est pas réduit, il sera possible de gérer techniquement ce gel, de façon à éviter les conséquences trop brutales sur les chantiers et, d'abord, leur arrêt. Je vous informe, mesdames, messieurs les députés, que le Premier ministre s'est ému ces dernières semaines des conséquences éventuelles de ce gel et s'exprimera très

prochainement sur le sujet. Cela dit, il ne faut pas se le cacher, le risque principal ne tient pas tant au gel qu'à une éventuelle annulation des autorisations de programme gelées, qui n'interviendra qu'en fin d'année, au vu de la situation de nos comptes à cette date. Une annulation rendrait fatalement plus délicate la programmation pour l'année prochaine, au cours de laquelle, vous le savez, un bilan d'étape des contrats Etat-région sera dressé.

Vous m'avez questionné sur l'avancement des contrats de plan à la fin 2003. Le taux d'avancement prévisionnel pour le volet routier devrait atteindre 51 %. Vous êtes en droit de vous demander si la durée des contrats de plan sera portée à huit ans. Cependant la question n'est pas à l'ordre du jour. Les contrats restent calés sur leur durée initiale de sept ans.

M. François-Michel Gonnot. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Par rapport à l'avancement moyen qui devrait être de 57 %, force est d'admettre qu'il y a du retard.

M. Charles de Courson. En autorisations de programme !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il ne faut pas oublier que nous avons trouvé une situation des finances publiques peu satisfaisante – l'audit national l'a mise en évidence. Des efforts de redressement sont donc impératifs pour retrouver, une fois la situation assainie, des marges de manœuvre.

Le 14 juillet dernier, le Président de la République a appelé à une mobilisation nationale pour refuser la fatalité et faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un – peut-être même le premier – des trois grands chantiers du quinquennat. Nous sommes donc tous face à une responsabilité collective. L'Etat doit être en première ligne car, le Premier ministre l'a rappelé lors des assises de la sécurité routière, il est, par la prévention comme par la répression, au cœur du dispositif.

Le budget 2003 est donc le reflet de cette priorité et illustre au plan financier les engagements du Gouvernement. M. Leroy en a convenu, Mme Saugues semble en douter. Pourtant, pour 2002, les dépenses de l'Etat pour la sécurité routière sont évaluées à plus de 1 580 millions d'euros dans le jaune budgétaire ; pour 2003, madame Saugues, elles dépasseront 1 650 millions d'euros. Le Gouvernement a décidé de mettre en œuvre de nouveaux moyens à la fois dans le cadre des lois d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure et pour la justice datées respectivement du 29 août et du 9 septembre, et dans le projet de loi de finances pour 2003 qui prévoit une augmentation des effectifs et des équipements affectés à la sécurité routière. Notre détermination se traduit d'ores et déjà dans le projet de budget qui vous est soumis par soixante-douze emplois supplémentaires d'inspecteurs du permis de conduire et par une augmentation de 10 % par rapport à 2002 des moyens d'engagement de la sécurité routière, qui seront portés à 109 millions d'euros, tandis que les moyens de paiement progresseront de 19 % pour atteindre 103 millions d'euros.

Sous-tendues par la volonté d'assurer la crédibilité de l'action de l'Etat, nos priorités en matière de sécurité routière sont : faire respecter la règle, impliquer et responsabiliser les acteurs, approfondir les connaissances, faire progresser l'évaluation des actions et agir sur la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Faire respecter la règle nécessite de conjuguer prévention et répression. L'enjeu est bien connu, il est fort. Il s'agit de mettre l'accent sur les limitations de vitesse, la réduction du taux d'alcoolémie autorisé ainsi que sur le port du casque et de la ceinture de sécurité qui pourrait à lui seul préserver 4 000 vies par an, soit la moitié du chiffre de morts sur nos routes et 150 000 blessés par an.

Pour ce qui est de la répression, le contrôle et la sanction ne doivent pas seulement être brandis comme une menace. Nous devons aller vers la tolérance zéro. Lorsque l'infraction est relevée, il ne doit plus y avoir d'échappatoire. Chacun doit accepter les règles de la vie en société et comprendre qu'il n'est pas victime d'une sorte de machination aveugle ou d'un acharnement arbitraire. C'est pourquoi le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales a rappelé aux préfets la volonté du Gouvernement de mettre fin à toutes les formes d'indulgence en faveur des infractions routières. Dans le même esprit, nous nous engageons à améliorer l'efficacité de la chaîne contrôle-sanction en développant l'automatisation du contrôle et en accélérant le traitement du contentieux routier. En 2003, les expérimentations d'automatisation du contrôle-sanction seront étendues afin de permettre son déploiement sur l'ensemble du territoire et d'en assurer la crédibilité et l'efficacité : 4 millions d'euros sont prévus à cet effet.

Du côté de la prévention, il s'agit de convaincre l'ensemble de nos concitoyens qu'il faut réprimer leur tendance naturelle à justifier l'infraction. Avec une dotation de plus de 14 millions d'euros, l'effort en faveur de la communication grand public sera poursuivi pour tenter d'améliorer son impact, notamment en explicitant les principales règles de conduite et leur fondement scientifique. Les règles doivent être apprises et appropriées le plus tôt possible par l'utilisateur. Pour être respectées il faut qu'elles soient bien comprises, ce qui suppose que l'on progresse dans l'éducation routière tout au long de la vie et que le premier « petit papier rose » – le permis de conduire – ne soit délivré qu'après évaluation rigoureuse de la capacité de l'utilisateur de la route, non seulement à maîtriser son véhicule, mais aussi à percevoir et à anticiper le risque.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Les crédits destinés à la formation du conducteur et au *continuum* éducatif sont portés à 10,7 millions d'euros, en progression de 15 %. Des moyens ont été dégagés pour améliorer la qualité de l'examen du permis de conduire, poursuivre le recrutement de nouveaux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et accueillir les candidats dans des centres d'examen aménagés et rénovés.

Pour impliquer les différents acteurs, le budget 2003 prévoit une augmentation sensible des crédits destinés à accompagner les actions locales de lutte contre l'insécurité routière – menées tant par les services de l'Etat que par les associations, en synergie avec celles réalisées par les collectivités territoriales dans le cadre des plans départementaux. Les projets dits Label-Vie, conçus par des jeunes qui s'engagent pour la sécurité routière – c'est un exemple parmi d'autres – et subventionnés à hauteur de 800 euros, seront poursuivis. Le développement de la prise en compte du risque routier en milieu professionnel, avec les plans de prévention de risques routiers – PPRR –, sera encouragé par la mise au point d'outils adaptés en partenariat avec les assureurs, la CNAM et les CRAM. Il s'agit de faire mieux comprendre les comportements et les interactions entre le véhicule, l'infrastructure et le

conducteur, tant aux services de l'Etat et aux élus locaux, qu'aux entreprises et au monde de la santé et de la recherche. Les crédits pour les actions locales de sécurité routière passeront à 11,8 millions d'euros, soit une augmentation de 28 % par rapport à 2002.

Un effort est également prévu en matière d'études et surtout d'évaluation des mesures en vigueur comme des dispositions proposées. En complément des études nationales et des analyses comparatives, il apparaît aujourd'hui indispensable de chercher de nouveaux gisements de sécurité et de procéder à des expérimentations, notamment sur le limiteur de vitesse adaptatif.

M. Armand Jung. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. L'amélioration de la sécurité routière, mesdames et messieurs les députés, passe, certes, par la modernisation de réseau routier, mais elle dépend aussi de l'optimisation de l'usage des infrastructures et de l'amélioration de l'information de l'usager. Des efforts seront faits pour développer une exploitation routière tournée vers la sécurité des usagers, en organisant des systèmes de surveillance et d'alerte, en mettant en œuvre le schéma directeur d'exploitation routière et le traitement rapide des incidents. Près de 25 millions d'euros, dont 15 pour des projets inscrits dans les contrats de plan Etat-région, seront consacrés à la mise en place, notamment en milieu péri-urbain, des équipements nécessaires et à leur maintenance. L'amélioration de l'information des usagers avant leurs déplacements sera dotée de près de 3 millions d'euros. Les crédits consacrés à la mise en place du schéma directeur d'information routière s'élèveront à 4 millions d'euros. Il s'agit du déploiement d'une information en temps réel des usagers sur un réseau européen - environ 20 000 kilomètres d'autoroutes et de routes nationales - pour améliorer la sécurité et l'aide aux déplacements données pendant le voyage. Le dispositif pourra être complété par des mesures de gestion du trafic.

L'Etat s'attache également au renforcement de la sécurité des véhicules, notamment à travers la transposition des réglementations européennes ; une dotation de 1,72 million d'euros est prévue à cet effet.

L'ensemble de ces actions et de ces initiatives sera complété, lors du comité ministériel de la sécurité routière qui se réunira le 12 décembre, par une première liste de mesures nouvelles d'ordre juridique, technique ou d'organisation territoriale de l'action de l'Etat pour renforcer et rendre plus efficace encore le dispositif existant. Ces dispositions pourraient s'articuler essentiellement autour des deux premiers axes de la politique de sécurité routière que je viens de vous présenter.

Pour conclure, mesdames, messieurs les députés, je souhaite mettre en évidence le fait que le budget pour 2003 qui vous est proposé est à la fois un budget de continuité et un budget de rupture : un budget de continuité parce qu'il poursuit l'inflexion apparue après un certain nombre d'années, en réponse aux attentes de nos concitoyens, vers une plus grande prise en compte de la sécurité des usagers et du développement durable, à travers notamment l'intermodalité et sa première traduction, le soutien au transport ferroviaire ; un budget de rupture parce qu'il accompagne une opération vérité sur le financement des transports dans les années à venir - c'est l'audit - et parce que sa mise en œuvre repose sur une méthode volontariste : l'écoute, le dialogue et la concertation au service de la cohésion sociale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'Etat aux transports et à la mer*. Madame la présidente, madame la rapporteure, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je vais essayer de compléter rapidement la propos de Gilles de Robien, en particulier sur le premier point qu'il a abordé en exposant les objectifs prioritaires du Gouvernement, à savoir la sécurité.

En la matière le Gouvernement souhaite mettre en place prochainement un bureau enquêtes-accidents sur les accidents de transport terrestre, à l'image de ce qui existe déjà pour le secteur aérien et pour le secteur maritime. Dans ce domaine nous agissons conjointement avec le ministère de la justice afin d'aggraver les peines encourues en cas de violence et d'outrage, avec les services de Nicolas Sarkozy qui a annoncé récemment la création d'une police régionale des transports d'Ile-de-France, laquelle fusionnera les unités actuelles et sera placée sous le commandement unique du préfet de police de Paris. Elle comprendra 1 500 fonctionnaires.

S'agissant de l'intermodalité, qui est également l'une des priorités de ce ministère, le projet de budget pour 2003 confirme la volonté de l'Etat de garantir à la SNCF et à RFF les moyens de se développer. Les crédits inscrits au titre de la contribution aux charges d'infrastructures versée à RFF s'élèvent à 1 656 millions d'euros et ceux affectés au désendettement de la SNCF sont fixés à 677 millions d'euros.

Sans doute avez-vous noté, dans ce projet, la disparition de la contribution apportée par le ministère aux services régionaux de voyageurs. Cela tient au fait que la régionalisation est en régime de croisière. Les dotations correspondantes ont donc été transférées sur le budget du ministère de l'intérieur. L'Etat y consacra en 2003 plus de 1 552 millions d'euros. Nous dresserons d'ailleurs un premier bilan de la régionalisation des transports ferroviaires dès le premier trimestre de l'an prochain afin de savoir très précisément où elle a bien fonctionné, où il y a des ratés, et d'en tirer des enseignements pour poursuivre cette réforme.

En ce qui concerne les transports collectifs urbains, évoqués par Michel Destot et Christian Philip qui a fait, en la matière, des propositions innovantes, les dotations pour le développement des infrastructures, notamment en Ile-de-France sont renforcées. L'enveloppe destinée aux contrats de plan dans cette région est en augmentation. Elle permettra le financement de projets importants. Les crédits d'exploitation destinés au STIF - le syndicat des transports d'Ile-de-France - sont également en augmentation.

Il est vrai, monsieur Destot, que les dotations destinées aux infrastructures en région sont simplement maintenues, mais elles seront suffisantes pour accomplir normalement l'ensemble des programmes, même ceux mis en place par les nouvelles municipalités, en tout cas ceux auxquels l'Etat a accepté de donner son concours.

Dans ce secteur, les objectifs sont clairs : des transports urbains confortables, des transports urbains dans lesquels est assurée la sécurité, des transports urbains garantissant la continuité, ce qui implique un dialogue sur la notion de service garanti, et des transports urbains accessibles à tous, ce qui explique la mission sur l'accessibilité aux handicapés que le Premier ministre a confiée à Mme Geneviève Lévy auprès de Gilles de Robien, de Marie-Thérèse Boisseau et de moi-même.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Destot, il est également exact que les aides aux PDU ne sont pas au même niveau que l'an passé. Je voudrais néanmoins vous rassurer en vous indiquant que les montants prévus au budget permettront de tenir les engagements contractualisés en région Ile-de-France en la matière. En revanche, il conviendra d'opérer une très grande sélectivité dans nos modalités d'intervention dans les régions et de ne retenir, à l'avenir, que les actions les plus complexes qui justifient réellement l'intervention de l'Etat. Peut-être pourrions-nous définir ensemble les critères nécessaires ?

Dans le domaine des voies navigables qui a été abordé par plusieurs des rapporteurs et des intervenants, la dotation sur les investissements est ramenée à 49 millions d'euros, mais cette diminution ne sera pas préjudiciable à la bonne exécution du programme d'investissement car nous avons pu profiter d'un effort d'autofinancement exceptionnel de VNF. Il faudra néanmoins réfléchir, dans les années à venir, aux ressources nécessaires à notre système fluvial pour être, comme l'a dit Mme Saugues, « croyants et pratiquants ». Nous devons développer le fluvial, le fluvio-maritime et l'ensemble des moyens les concernant car il s'agit d'un mode de transport d'avenir qui avait été enterré, en particulier par Mme Voynet, un peu trop rapidement.

Les crédits relatifs aux infrastructures de transport combiné sont stables.

Pour ce qui est de la dotation pour le transport combiné elle-même, nous opérerons une rupture nette en 2003, sur laquelle j'appelle d'autant plus votre attention, mesdames, messieurs les députés, que M. Bouvard a évoqué ce sujet. En effet, les aides, dans ce domaine, seront dorénavant versées non plus à la seule SNCF, mais aussi aux opérateurs de transport combiné dans leur ensemble, lesquels pourront faire leurs choix modaux comme ils l'entendront et avec une dotation située au même niveau que l'an passé.

Il est vrai que nous avons souffert d'une régulation budgétaire en la matière.

M. Michel Bouvard. Sévère !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Toutefois, je peux indiquer à la représentation nationale, que, en accord avec Gilles de Robien, 20 millions des crédits prévus pour 2002 seront réellement débloqués et qu'ils s'ajouteront, au début de 2003, aux sommes inscrites dans ce projet de loi de finances.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Nous avons reçu, sur ce point, des assurances très précises du ministère des finances.

M. François-Michel Gonnot. Bonne nouvelle !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Vous savez également qu'a été confiée aux sénateurs Haenel et Gerbaud une mission sur le fret ferroviaire, qui devra formuler des propositions pour que le fret ferroviaire puisse progresser. Hervé Mariton a rappelé l'échéance du 15 mars pour l'ouverture européenne. Il est donc essentiel que le fret ferroviaire français soit alors à la hauteur et que la SNCF ait atteint les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés en la matière.

Je ne reviendrai pas sur l'audit, puisque Gilles de Robien l'a évoqué longuement. A ce propos, Hervé Mariton a eu raison de souligner qu'il faudra faire preuve d'imagination et d'innovation financière. Après l'audit et

les débats dans cette enceinte et au Sénat, il conviendra de trouver les moyens nécessaires, sans doute en dégageant des ressources nouvelles.

Le transport aérien connaît un moment difficile car, depuis le 11 septembre de l'an dernier, le trafic continue de diminuer, même si la compagnie Air France s'en tire mieux que la plupart des grandes compagnies mondiales. La situation est bonne, mais nous ne pouvons pas en dire autant d'autres compagnies françaises, dont certaines connaissent des difficultés qui préoccupent à juste titre le Gouvernement.

La privatisation d'Air France est lancée et vous savez qu'elle n'est pas idéologique. Il s'agit surtout d'en faire une compagnie capable d'affronter la concurrence internationale et de traiter d'égal à égal avec les grandes compagnies internationales.

Les moyens juridiques seront proposés au Parlement, et le Gouvernement choisira en fonction de la conjoncture économique et des événements internationaux le bon moment pour mettre la compagnie nationale sur le marché.

Les compagnies à bas coût évoquées par Charles de Courson sont très nombreuses dans notre pays, et concernent de nombreux transporteurs, y compris sur le marché intérieur. Elles participent fortement à la croissance du transport aérien en France, en particulier dans les aéroports régionaux, où elles assument souvent une grande partie des mouvements aériens, voire la totalité de la descente.

La situation est plus difficile pour l'outre-mer, alors que nous voulons faciliter les déplacements de nos concitoyens ultramarins. Le passeport mobilité mis en place par le Gouvernement a apporté des premières réponses, mais il subsiste parfois des situations de monopole et des prix trop élevés entre la métropole et l'outre-mer. Les compagnies en place doivent jouer le jeu, mais il faudra peut-être favoriser l'arrivée de nouveaux intervenants, sans oublier les compagnies locales, telles Air Tahiti Nui pour la Polynésie française, Air Austral pour la Réunion, Aircal International pour la Nouvelle-Calédonie.

Par ailleurs la poursuite des créations de nouvelles plates-formes aéroportuaires fait toujours l'objet de réflexions. Des débats publics pour l'implantation de nouveaux aéroports à Toulouse et à Nantes seront lancés et des études pourront être engagées pour d'autres développements en fonction des travaux de la mission *ad hoc* mise en place par la commission de la production.

Madame Saugues, nous n'oublions pas le hub de Clermont-Ferrand, qui vous est cher, ainsi qu'à d'autres grands élus d'Auvergne. (*Sourires.*) Les difficultés qui ont déjà conduit à la suppression de trois destinations seront prises en compte.

En ce qui concerne la sûreté, les crédits du FIATA diminuent, mais c'est plutôt une bonne nouvelle car cela découle du fait que l'ensemble du programme d'acquisition du matériel de contrôle des bagages de soute a été réalisé. Le reste sera consacré aux subventions versées aux gestionnaires d'aéroports pour l'exercice de leurs attributions. Toutefois, madame Saugues, vous avez raison, il faudra certainement réfléchir au fonctionnement du FIATA et le sénateur Le Grand, qui préside le conseil supérieur de l'aviation marchande, s'y emploie.

Monsieur de Courson, vous avez marqué la taxe d'aéroport du sceau non pas de l'infamie, mais de la dépense excessive. Certes, elle augmente fortement, mais cela est inévitable dans le contexte mondial actuel de terrorisme. La France n'a pas surévalué ce coût. Nous avons fait une estimation réaliste et, je l'espère, rigoureuse du prix de la

sûreté. Tel n'avait pas été le cas du gouvernement précédent, mais nous tenons à terminer ce programme. La France ne fait pas davantage que les autres pays européens ; elle y consacre les mêmes moyens – ce qui est déjà beaucoup – mais aucune des dépenses en cause ne me paraît injustifiée.

J'ajoute que, pour améliorer la sécurité des grands aéroports parisiens, nous créons une direction de la sûreté Aéroports de Paris et que, en liaison avec le ministre de l'intérieur, des sous-préfets chargés de la sécurité des aéroports seront mis en place dans les deux départements d'Ile-de-France concernés.

Enfin, monsieur de Courson, il est bien évident qu'il faudra appliquer la loi organique à l'horizon 2006. Le reformatage nécessaire des opérations du budget annexe sera donc opéré avec les consultations nécessaires. A cet égard, nous espérons pouvoir compter sur le concours de la commission des finances et de celle des affaires économiques.

Pour la mer, qui est un enjeu essentiel, il faut, comme l'a dit Jean-Yves Besselat, avoir une vraie politique ; c'est un devoir d'Etat.

M. Michel Bouvard. Il serait temps !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Oui, il serait temps !

Cela signifie que nous devons développer nos armements, moderniser nos ports, et pas seulement Port 2000, monsieur Vaxès, mais aussi Fos2XL, qui vous est cher, je le sais, ainsi que l'ensemble des ports des deux façades maritimes de notre pays.

Il est également indispensable de renforcer la sécurité maritime, en particulier en remplissant nos engagements quant aux inspections de sécurité des navires. Or, en la matière, nous sommes très mauvais : alors que le mémorandum de Paris fixe un objectif de 25 %, nous n'en sommes qu'à 9 à 10 %. Il faut donc recruter des inspecteurs. Cette action est engagée et les intéressés entreront en fonctions au fil des années. Tous les postes seront pourvus en 2004 et ils seront tous opérationnels en 2006. En attendant, nous procéderons au recrutement de jeunes retraités, qui connaissent bien la marine marchande, qui sauront quelles parties des navires il faut inspecter et qui viendront sur le terrain aider nos inspecteurs de manière constructive afin d'aboutir au niveau de sécurité que nous souhaitons.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Ainsi que l'ont souligné les rapporteurs, il faudra aussi continuer de sécuriser nos voies maritimes en développant les CROSS et en leur donnant les moyens nécessaires, en installant des baliseurs... En ce domaine, monsieur Vaxès, les crédits de paiement augmentent de 6 %, ce qui n'est pas forcément un mauvais chiffre.

Bien évidemment, nous travaillerons également au renforcement de la sécurité portuaire. A cet égard, les chiffres du budget sont tout à fait corrects.

S'agissant du soutien à la flotte de commerce, évoqué notamment par M. Besselat et par M. Vaxès, nous devons rendre moins coûteux l'emploi de marins français, donc alléger les charges des armateurs, avoir un vrai pavillon français, faciliter l'acquisition de navires sous pavillon français, et maintenir le dispositif de GIE fiscal. Il convient cependant de mettre en place un système fiscal moderne. Celui auquel nous avons songé, conformément à l'engagement pris par le Président de la République lors des scrutins du printemps dernier, serait fondé sur la taxe au tonnage.

Pour rendre moins coûteux l'emploi de marins français, 62 millions d'euros seront consacrés à des remboursements de charges sociales, dont, pour la première fois en 2003, le remboursement d'une part significative des cotisations d'allocations familiales et d'assurance-chômage. La principale difficulté en la matière tient au fait que le gouvernement précédent n'avait pas prévu les crédits nécessaires.

Il y aura donc une année délicate pour nos armateurs.

Le projet de loi de finances pour 2003 propose également une mesure de simplification administrative : la procédure de remboursement de la taxe professionnelle par des subventions budgétaires sera remplacée par un dégrèvement fiscal, ce qui sera beaucoup plus simple et plus pratique pour les uns et pour les autres.

La taxe au tonnage constituera un nouveau dispositif fiscal, mais il ne figure pas dans le projet de loi de finances. Il sera soit introduit par amendement, soit inscrit directement par le Gouvernement dans le prochain collectif. Il ouvrira la possibilité aux armateurs d'opter pour une taxation de leurs bénéfices en fonction du tonnage des navires qu'ils exploitent, en substitution au régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés auquel ils sont aujourd'hui soumis. Il s'agit d'une mesure très importante, structurante, qui vient s'ajouter aux dispositifs existants.

Monsieur Vaxès, vous avez ironisé sur cette taxe, mais je vous assure que, dans les pays où elle a été mise en place, l'Italie et l'Espagne, notamment, elle a permis une véritable renaissance des flottes de commerce.

M. Daniel Paul. Pas en Angleterre !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Nous ne pouvions accepter sans réagir de voir passer, au cours des cinq dernières années, le pavillon français, au vingt-huitième ou vingt-neuvième rang mondial. Nous devons prendre des mesures fortes pour redresser la situation.

Le sénateur de la Charente, Henri de Richemont a reçu mission d'étudier la possibilité de créer un deuxième pavillon français. Il devra s'agir non pas d'un simple pavillon TAAF ou Wallis et Futuna, mais d'un véritable deuxième pavillon français.

La mise en œuvre de ces deux mesures – taxe au tonnage et deuxième pavillon – devrait favoriser le développement du cabotage, réelle alternative à la route et complément du fret ferroviaire, du fret fluvial et du fret fluvio-maritime. Nous avons besoin d'une véritable capacité de cabotage.

Enfin, pour terminer, mesdames, messieurs, je tiens à souligner que les prochains textes de décentralisation seront très importants pour le monde maritime et portuaire français. Ils nous permettront de répondre aux demandes de nombreuses régions, de nombreux départements qui souhaitent gérer leurs grands équipements portuaires, ou, du moins, participer à leur gestion. Cela vaudra même, s'ils le souhaitent, pour certains ports autonomes et pour les ports d'intérêt national.

Certes, il ne saurait être question, pour autant, de « jeter » les gestionnaires actuels, qu'ils soient publics ou concessionnaires, par délégation de service public comme les chambres de commerce et d'industrie. Il s'agira surtout de définir les meilleurs moyens pour gérer nos ports au plus près, alors que le système en vigueur est ancien et ne donne pas à nos ports tout le dynamisme qu'ils pourraient souhaiter.

Tels sont les quelques compléments que je souhaitais apporter aux propos de Gilles de Robien. Nous voulons mettre en œuvre une politique des transports tournée vers

l'intermodalité, mais sans prodiguer de promesses excessives ; une politique aérienne apte à répondre aux besoins et aux difficultés du moment ; une véritable politique de la mer, comme l'avait souhaitée le Président de la République, pour refaire de notre pays une grande nation maritime. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle et du groupe Union pour la démocratie française.*)

Mme la présidente. Nous en arrivons aux questions.

Je vous rappelle que chaque orateur dispose de deux minutes pour poser sa question et que le Gouvernement répond à chacune des questions.

Les questions seront appelées par périodes successives de quinze minutes par groupe.

Nous commençons par le groupe de UMP.

La parole est à M. Dominique Caillaud.

M. Dominique Caillaud. Parmi toutes vos responsabilités et compétences nombreuses et importantes, monsieur le ministre, vous avez, entre autres, la tutelle et l'animation d'un secteur technique spécifique auquel je suis très attaché, celui de l'information géographique, donc le domaine d'activité de l'Institut géographique national.

Aujourd'hui, dans le droit-fil des dispositions de la loi Voynet, l'IGN est opérateur désigné pour mettre en œuvre sur tout le territoire national le référentiel grande échelle, RGE, en partenariat avec les autres producteurs de données géographiques que sont, en particulier, la DGI, le cadastre, l'INSEE et les collectivités territoriales.

A l'intérêt économique et technique du RGE s'ajoute un intérêt de procédure qui permet de créer de bonnes habitudes pour travailler ensemble et échanger des informations, ce qui n'est encore pas habituel entre les administrations centrales.

A la lecture du budget de fonctionnement, je constate avec satisfaction que les crédits affectés à l'IGN progressent de 1,32 %, ce qui confirme votre volonté de prolonger les missions de l'IGN. En revanche, l'examen des crédits relatifs à l'investissement qui sont en baisse tant pour les dépenses, de 32 %, que pour les subventions, de 18 %, m'amène à vous interroger, monsieur le ministre, sur la capacité de l'IGN à maintenir les efforts nécessaires pour la mise en œuvre de ces missions, en particulier celles concernant le RGE.

Tout retard dans ce programme serait préjudiciable aux collectivités locales. Vous serez d'ailleurs saisi, à la suite des assises régionales des pays de la Loire, par les associations de maires de la région d'une demande d'expérimentation sur leur territoire.

La seconde partie de ma question concerne une demande récurrente non encore satisfaite concernant le CNIG, le Conseil national de l'information géographique. Cet organisme dont le rôle d'interface entre les producteurs et les utilisateurs de données s'est considérablement accru, souhaite bénéficier d'une ligne budgétaire distincte adaptée à ses besoins pour lui permettre d'avoir une meilleure visibilité financière et d'engager ses missions dans le temps.

J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez me donner l'assurance que les missions tant de l'IGN que du CNIG pourront être menées à bien comme on le souhaite.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, comme vous l'avez souligné, l'Institut géographique national joue un rôle croissant d'intégrateur de données géographiques auprès d'autres producteurs comme le

cadastre et les collectivités locales. En 2003, les moyens d'engagement donnés par l'Etat à l'IGN vont augmenter de 1,2 %. Mais, comme vous l'avez signalé, il y a une parfaite neutralité entre la subvention de fonctionnement et la subvention d'investissement. En tout cas, je puis vous assurer que l'IGN aura en 2003 les moyens d'assurer ses missions.

Quant au Conseil national de l'information géographique, qui réunit des utilisateurs publics et privés, il joue un rôle utile dans le développement de l'information géographique et des techniques correspondantes. Je ne pense pas que l'accroissement de son rayonnement passe par la création d'une ligne budgétaire distincte. Il faut plutôt l'envisager dans un cadre interministériel. Je suis d'ailleurs prêt à en saisir mes collègues concernés, les ministres de la recherche et de l'enseignement supérieur.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Cela fait un an maintenant qu'a été signée la convention de concession de l'A 28 Nord entre Rouen et Alençon, dont vous avez parlé tout à l'heure. Cette opération s'exécute sans retard pour le moment et l'ouverture est prévue pour le 1^{er} décembre 2005.

Il devient donc particulièrement urgent de régler le sort de l'A 28 Sud entre Le Mans et Tours, dont la construction est vraisemblablement retardée par le scarabée pique-prune. (« Ah ! » sur l'ensemble des bancs.)

Pouvez-vous nous indiquer si cette opération au sud du Mans va enfin reprendre, si toutes les précautions et protections qui ont été prises en faveur de cette chère, très chère bestiole (*Sourires*) permettent de lever les derniers obstacles et s'il sera mis un terme au scandale qui consiste à retarder la construction d'une autoroute pour protéger un insecte qui n'est même pas menacé, alors qu'il meurt en moyenne une personne par mois entre Le Mans et Tours ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la majorité présidentielle et du groupe Union pour la démocratie française.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, j'ai moi-même eu affaire aux crapauds accoucheurs ! (*Sourires.*) Dans la ville dont je fus maire, la construction d'un parc de 22 hectares en plein centre-ville a été retardée de plusieurs mois – c'était moins dramatique que dans votre cas – du fait de la présence d'une famille de crapauds accoucheurs. Il a fallu attendre le transfert, de façon très délicate, de cette compagnie de quelques centaines de mètres avant de pouvoir poursuivre les travaux.

Vous, vous êtes confronté au scarabée pique-prune. J'en ai entendu maintes fois parler depuis que je suis boulevard Saint-Germain. Je me suis même procuré des photos ! Je respecte, bien entendu, tous ceux qui veulent protéger cet insecte...

M. Patrice Martin-Lalande. Protéger les humains, ce n'est pas mal non plus !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. ... mais, comme vous l'avez très bien dit, cela empêche de construire une autoroute, alors qu'on sait, et vous l'avez vous-même rappelé, qu'on y compte – et c'est tout l'intérêt du système autoroutier – quatre fois et demie moins d'accidents corporels et de morts que sur une route départementale ou nationale.

L'A 28 est en service jusqu'à Ecommoy. Depuis 1996, elle est bloquée du fait du fameux pique-prune.

De nombreuses études ont été menées, que vous avez suivies : une étude du Muséum national d'histoire naturelle entre 1997 et 1999, une évaluation des incidences de l'autoroute par l'Etat en 2001, le schéma directeur des préconisations à prendre en compte pour le remembrement par le conseil général de la Sarthe. L'avis scientifique du professeur Blandin, du Muséum national d'histoire naturelle, a également été recueilli. Toutes ces études - et c'est là l'essentiel - ont mis en évidence la compatibilité du projet avec les exigences de la directive européenne.

Au vu du bilan positif du préfet de la Sarthe, j'ai demandé le 6 août dernier à Cofiroute de bien vouloir mener, en liaison avec le préfet, les procédures préalables à la réalisation des travaux entre Ecommoy et Montabon, dans le respect, évidemment, de la directive européenne Habitat. J'ai demandé à Cofiroute d'établir un planning des opérations et des procédures restant à mener sur les sections A 28 au sud d'Ecommoy. Je vous tiendrai informé de ce planning dès qu'il aura été mis au point. Il est prévu en principe pour la fin de l'année.

D'ores et déjà, je puis vous informer que Cofiroute m'a indiqué récemment qu'elle se remettait enfin au travail sur la section Montabon-Tours.

M. Yves Deniaud. Merci, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Grignon.

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre, c'est en septembre 1999 que le conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon a inauguré un nouvel aéroport. Bel outil de désenclavement, homologué en catégorie 3, il peut accueillir des jets par tout type de temps. L'Etat, pour les deux tiers, et la collectivité territoriale pour le reste ont financé cette infrastructure, soit environ 61 millions d'euros. Or, mise à part l'amélioration de la sécurité, force est de constater qu'une telle réalisation, dont la population attendait beaucoup, n'apporte pas grand-chose, en tout cas pour l'instant.

En effet, depuis septembre 1999 la desserte de l'archipel est toujours assurée par le même avion : un ATR 42, vers les mêmes destinations et aux mêmes horaires. Se rendre à Paris demande toujours un détour de 3 000 kilomètres, via Montréal, et prend en général près de 22 heures avec les escales.

On n'enregistre donc pas d'amélioration depuis septembre 1999, mais deux éléments négatifs sont à noter. D'une part, l'augmentation du prix du billet d'avion : un billet aller et retour plein tarif en classe économique Saint-Pierre-Paris se négocie autour de 2 000 euros et un aller-retour Saint-Pierre-Montréal coûte 924 dollars canadiens, soit plus de 600 euros. D'autre part, l'endettement important de la collectivité territoriale, consécutivement à sa participation au financement de cette infrastructure.

Mais il y a pire : en 2000, pour répondre à la demande d'un opérateur privé qui voulait organiser cinq vols charters Paris-Saint-Pierre-Paris via Reykjavik, la direction de l'aviation civile a pris quatre mois de réflexion pour n'en autoriser finalement que trois malgré une forte pression des parlementaires de l'archipel. Saint-Pierre-et-Miquelon est le seul pays au monde où l'on a construit un aéroport où l'on interdit aux avions de se poser ou tout au moins où l'on freine les initiatives de désenclavement.

Je considère, messieurs les ministres, que la réalisation d'une telle infrastructure n'a pas de sens si la population ne peut envisager de voyager à de meilleurs prix, dans des conditions de confort et de rapidité améliorées et vers de nouvelles destinations.

D'où mes deux questions. Premièrement, même si nous savons que la régularité de la desserte passe par le maintien de la compagnie locale, le Gouvernement est-il favorable à l'organisation de vols charters par des opérateurs privés ?

Deuxièmement, le Gouvernement est-il favorable à la mise à plat des modalités de la desserte aérienne de l'archipel avec pour objectif la baisse du prix du billet d'avion, l'établissement de liaisons plus rapides et la possibilité, dans le cadre de la continuité territoriale, souhaitée par le Président de la République, de liaisons directes avec Paris ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Comme souvent, monsieur Grignon, vous intervenez sur la desserte de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui vous est cher, et soulevez, à juste titre, des questions difficiles.

L'Etat intervient par l'intermédiaire du FIATA dont les subventions sont en augmentation depuis plusieurs années. Mais vous avez eu raison de souligner que le service rendu ne donnait pas toute satisfaction et qu'il existait toute une série d'inconvénients qui méritaient d'être pris en compte.

Un transporteur aérien local est nécessaire. Sinon personne ne viendrait sur un marché qui, il faut bien le reconnaître, est un marché de « niche » - si vous permettez l'expression - puisque la desserte ne concerne qu'une population peu nombreuse, même si celle-ci souhaite naturellement qu'elle soit parfaite.

Ce qui serait souhaitable, ce serait une liaison rapide avec la métropole, si possible sans point de rebroussement, et des tarifs les plus faibles possible. Le problème des tarifs est général en outre-mer, mais, dans le cas de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, je dois reconnaître qu'ils atteignent des montants tout à fait prohibitifs.

La solution réside peut-être dans l'organisation de vols charters, mais à deux conditions, monsieur Grignon, que vous avez d'ailleurs évoquées dans votre question : il ne faudrait pas dégrader l'économie des vols réguliers, c'est-à-dire remettre en cause l'économie du transporteur local, et il ne faudrait pas augmenter le besoin en subventions.

Le Gouvernement accepte votre proposition de remise à plat. Je vous propose d'organiser rapidement, de la manière dont vous le souhaitez, les séances de travail nécessaires pour étudier à la fois la faisabilité des vols charters et l'ensemble de la desserte de Saint-Pierre-et-Miquelon afin de prendre en compte les préoccupations que vous avez exprimées et de trouver ensemble les meilleures solutions.

M. Gérard Grignon. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

Mme la présidente. Nous passons à une question du groupe socialiste.

La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Ma question est triple.

La politique nationale en faveur du développement de l'usage du vélo dans notre pays est en panne depuis de nombreuses années parce qu'elle réduit celui-ci à son côté convivial le dimanche matin. Pourtant, le vélo est sans doute le moyen de transports le plus sous-estimé. Il n'est pas cher et ne pollue pas. De plus, il est convivial.

M. Hervé Mariton. Surtout le tandem !

M. Armand Jung. En dépit des nombreuses initiatives prises par les associations et les collectivités locales, nous ne voyons aucun signe de l'Etat, notamment dans le bud-

get, pour encourager la culture vélo en France. Je note d'ailleurs que ni M. le ministre ni M. le secrétaire d'Etat n'a prononcé le terme de vélo dans son intervention.

M. François-Michel Gonnot. Mais ils savent en faire !

M. Armand Jung. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, quels vont être les axes de votre politique pour un réel développement du vélo en France comme moyen de déplacement ? J'aurai l'occasion prochainement de faire part à M. Bussereau d'un certain nombre de propositions à ce sujet et je le remercie par avance de l'attention qu'il y portera.

Ma deuxième question porte sur la vitesse, qui est la première cause de mortalité sur la route, qu'elle soit provoquée par la consommation d'alcool ou de drogue. Je ne conteste pas la valeur des actions sur les comportements des automobilistes, mais l'expérience a prouvé qu'elles resteront aléatoires et ne joueront malheureusement qu'à la marge, alors que la limitation imposée des vitesses aurait, de l'avis de tous les spécialistes, de toutes les associations concernées et des ministres qui se sont succédé à ce ministère, un effet déterminant sur la baisse de la mortalité sur les routes. Je prends date avec vous, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat. Je reviendrai l'an prochain, comme je le fais depuis des années, avec les mêmes questions. Vous n'arriverez pas à faire baisser le seuil des 8 000 morts par an sur les routes sans prendre des mesures radicales. L'action sur les comportements, si elle peut avoir des effets pendant quelques mois, voire un an, ne jouera pas de manière définitive.

Mme la présidente. Posez votre deuxième question, monsieur Jung !

M. Armand Jung. Madame la présidente, comme je suis seul orateur du groupe socialiste,...

Mme la présidente. La règle est deux minutes par question.

M. Armand Jung. La règle, c'est la règle. Je vais donc aller plus vite, madame la présidente.

Aujourd'hui, la plupart des pays d'Europe expérimentent sous différentes formes le bridage des moteurs. Au moment où, dans notre pays, le mot « expérimentation » apparaît dans tous les textes législatifs ou réglementaires – je crois même vous avoir entendu prononcer le terme aujourd'hui, monsieur le ministre –, je vous invite à procéder à de telles expérimentations, notamment à partir des limiteurs de vitesse intelligents qui semblent avoir des résultats probants non seulement sur les autoroutes mais également dans les agglomérations et sur les routes nationales.

Ma troisième question – et je vais être encore plus rapide – concerne le TGV Rhin-Rhône.

Mme la présidente. Monsieur Jung, s'il vous plaît.

M. Armand Jung. Faut-il conclure de la diminution de la contribution de l'Etat versée à Réseau ferré de France que, avant même les résultats de l'audit, vous avez, monsieur le ministre, mis un terme au projet de TGV Rhin-Rhône en faveur duquel le Président de la République a pris une position très claire, dans une lettre du 25 avril adressée à M. le maire de Mulhouse ?

Voilà, madame la ministre, je n'ai pas dépassé les deux minutes.

Mme la présidente. Si, largement, monsieur Jung. Je vous fais remarquer qu'il vous aurait suffi de vous inscrire deux fois pour pouvoir poser toutes vos questions sans problème.

M. Armand Jung. J'en tiendrai compte pour la prochaine fois, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Nous sommes tous favorables à l'usage du vélo et à tous les modes de déplacement doux et respectueux de l'environnement et je suis sûr que nous encourageons tous, dans nos collectivités locales, la mise en place de couloirs particuliers pour les deux-roues. En tout cas, vous pouvez être assuré que mon ministère soutient les actions menées en ce sens.

Je puis vous indiquer qu'un fonctionnaire du ministère de l'équipement rejoindra – je ne sais pas si c'est à vélo (*Sourires*) – l'équipe qui, au ministère de l'écologie et du développement durable, travaille à la promotion et au développement des vélos-routes et des voies vertes.

J'ajoute que deux décrets qui modifient le code de la route, et qui répondent aux attentes exprimées par le comité vélo, sont actuellement en cours de finalisation. Le premier est relatif à la circulation des cycles sur les accotements équipés d'un revêtement routier ; le second, à certaines dispositions qui améliorent la sécurité des cyclistes, dans un environnement réglementaire où l'espace doit être partagé entre les intérêts de tous les usagers.

Je précise enfin que le comité vélo, sous la présidence de M. Hubert Peigné, poursuit ses travaux, et que des propositions nouvelles seront formulées sur le marquage des vélos.

Quant au bridage des véhicules, il ne pourra être étendu que par une mesure communautaire.

M. Armand Jung. Oui mais... en attendant ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. On n'arrivera pas à l'imposer au niveau d'un seul pays, à cause des distorsions qui existent entre les fabricants de voitures, d'autant que ce dispositif, comme vous l'avez dit, n'est qu'au stade de l'expérimentation. Cela étant, nous soutenons ces expérimentations et je suis d'accord pour tenir le langage que vous avez employé ce soir au niveau communautaire afin de parvenir à une harmonisation.

Néanmoins, je vous rappelle que le bridage des véhicules n'aura qu'un effet réel limité : on ne pourra pas le faire en deçà de 130 kilomètres/heure, puisque c'est la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Je vous rappelle également que la majorité des accidents automobiles et corporels ont lieu en milieu urbain ou péri-urbain, sur des routes départementales et nationales. Le bridage n'est donc pas la panacée, à lui seul en tout cas, en matière de sécurité routière. Oui pour des expérimentations. Oui pour examiner les contraintes, les modalités techniques du dispositif et son acceptabilité sociale, si je puis dire. Oui pour défendre le bridage des véhicules au niveau communautaire. Je ne crois pas cependant qu'on puisse en faire la mesure phare des mois de novembre et de décembre 2002. Vous reviendrez encore l'année prochaine probablement, pour la défendre.

M. Armand Jung. Oui.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Enfin, sur le TGV Rhin-Rhône, je vous répondrai ce que je répondrai pour chacun des TGV – et je crois que Dominique Bussereau tiendra le même discours que moi : l'audit va nous permettre de faire le point et de phaser les différentes lignes de TGV existantes. Il y en a huit en tout. Par conséquent, vous saurez à la fin de l'année comment est située la vôtre. Eclairés par la DATAR, vous aurez ensuite

à en débattre. Et nous nous retrouverons, ici même, pour examiner le phasage des différentes infrastructures ferroviaires.

Mme la présidente. C'est une question qui m'intéresse également beaucoup, monsieur le ministre...

Nous passons aux questions du groupe UDF.

La parole est à M. François Rochebloine, pour poser une première question.

M. François Rochebloine. Madame la présidente, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, chers collègues, le contrat de plan Etat-région 2000-2006, dans son volet routier, a prévu la réalisation d'un programme de requalification de l'autoroute A 47 entre les villes de Saint-Chamond et de Givors, pour un montant total de crédits de 35,29 millions d'euros.

Le fait que des accidents graves surviennent régulièrement sur cet axe vital pour le Sud du département de la Loire et des départements voisins et les embouteillages fréquents qui paralysent le trafic intense entre Lyon et Saint-Etienne montrent que le programme retenu en 1999 est très insuffisant. Au rythme actuel, on ne peut espérer voir se réaliser la mise en conformité de l'A 47 avant vingt ans. Je n'ose imaginer les conséquences d'une telle situation, en termes non seulement de sécurité, mais aussi de développement économique. C'est toute une région qui est menacée d'asphyxie.

Lors de notre dernière entrevue, monsieur le ministre, après vous avoir exposé la situation, je vous ai fait part de nos vives inquiétudes du fait, d'une part, de la faiblesse des enveloppes budgétaires et, d'autre part, des retards pris pour la réalisation des opérations programmées, en premier lieu desquelles figurait la rectification du virage de Corbeyre où ont eu lieu de nombreux accidents mortels, entre les communes de Lorette et La Grand-Croix. Les travaux auraient dû commencer avant la fin de cette année, mais ce ne sera malheureusement pas le cas.

J'ai pu mesurer, monsieur le ministre, votre intérêt pour ce dossier. Je sais que nous pouvons compter sur votre soutien. Nous connaissons tous le souci qui est le vôtre de lutter contre l'insécurité routière. Cette lutte passe aussi par la suppression des points noirs de notre réseau routier et autoroutier.

Une récente enquête, menée en juin 2002 par la préfecture de la Loire, dans le cadre de la semaine « Sécurité sur la route », auprès des usagers des voies rapides de l'agglomération stéphanoise et de l'A 47 a révélé un fort sentiment d'insécurité, lié notamment au mauvais état de l'infrastructure et à la densité du trafic.

Il me paraît donc urgent de prendre des mesures pour l'amélioration de la sécurité, notamment sur l'A 47.

Mme la présidente. Votre question, monsieur Rochebloine.

M. François Rochebloine. J'y arrive, madame la présidente.

C'est à ce titre que j'ai proposé, à plusieurs reprises, que soient interdits le dépassement et la circulation des poids lourds sur la voie de gauche, certains jours à et à certaines heures, comme cela se pratique en Allemagne. Le trafic sur l'A 47 est en constante augmentation et je ne vois pas d'autres solutions que d'instaurer une mesure réglementaire de ce type.

Vous m'avez fait part de votre intention de faire analyser ce point. Il me serait donc agréable de savoir quelle suite pourrait être réservée à cette proposition.

S'agissant de la mise en œuvre du volet routier du contrat de plan Etat-région...

Mme la présidente. Je vous fais la même remarque qu'à M. Jung, monsieur Rochebloine.

M. François Rochebloine. J'en termine, madame la présidente. Ce n'est qu'une seule et même question.

Mme la présidente. Mais vous avez dépassé vos deux minutes !

M. François Rochebloine. ... je souhaiterais connaître les modalités du bilan intermédiaire annoncé par votre prédécesseur, M. Jean-Claude Gayssot, pour l'année 2003. Peut-on légitimement espérer à cette occasion l'attribution d'une enveloppe complémentaire qui permette d'assurer en urgence les travaux de requalification et de mise en sécurité de l'A 47, devenus indispensables sur le secteur de Rive-de-Gier ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Madame la présidente, j'ai bien noté votre intérêt pour le TGV Rhin-Rhône.

Mme la présidente. En effet !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Et je ne manquerai pas de vous donner des informations pour répondre à vos interrogations.

Quant à vous monsieur Rochebloine, c'est à l'A 47 que vous vous intéressez, ainsi que plusieurs de vos collègues. Cette autoroute supporte aujourd'hui un trafic très important, de l'ordre de 70 000 véhicules par jour, sur une chaussée à deux fois deux voies dont les caractéristiques ne sont d'ailleurs pas conformes aux normes actuelles.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il est vrai qu'on ne construirait plus aujourd'hui une autoroute ainsi.

M. François Rochebloine. Il n'y a pas de voies d'accélération, ni de voies de décélération.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. La requalification de la section Saint-Etienne - Saint-Chamond et son élargissement à deux fois trois voies ont été réalisés au cours du précédent contrat Etat-région. Notons que ces travaux, qui ont mobilisé 27,75 millions d'euros, ont été intégralement financés par l'Etat.

M. François Rochebloine. Ça, c'est le passé...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. En effet. Mais dans l'actuel contrat de Plan - et ça, c'est le présent - 15,45 millions d'euros ont été inscrits pour la Loire et 19,82 pour la traversée de Givors. Ces aménagements sont financés à 50 % par l'Etat.

Je ne suis évidemment pas opposé à une augmentation du montant consacré à l'A 47 lors de la révision du contrat Etat-région en 2003 pour financer de nouveaux aménagements de sécurité. J'y suis même très favorable. Encore faut-il bien mesurer la grande difficulté de l'exercice compte tenu du nombre de projets déjà inscrits. En attendant, hors contrat Etat-région, en complément du programme d'entretien courant, des moyens supplémentaires - 1 million d'euros - ont d'ores et déjà été mis en place dès cette année sur l'A 47 pour les ouvrages d'art et pour la mise en sécurité du tunnel de Rive-de-Gier, ainsi que les crédits d'études spécifiques pour la mise en sécurité du viaduc de Rive-de-Gier dont les travaux pourraient être réalisés à partir de 2003.

Ajoutons que le contrat Etat-région a prévu 8,23 millions d'euros au titre des équipements dynamiques de l'autoroute A 47 : vidéosurveillance, détection automatique d'incidents, stations de comptage météo, installation de panneaux à message variable, étude d'une station radio utilisant la fréquence autoroutière. Tous ces équipements permettront une régulation du trafic et une information en temps réel des usagers, ce qui contribuera à la sécurité de l'itinéraire, laquelle pourrait au surplus être renforcée par des mesures de réduction de vitesse.

Quant à votre proposition, de faire rouler les camions à la queue leu leu,...

M. François Rochebloine. Certains jours, et à certaines heures.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. ... je ne crois pas que l'on puisse l'envisager sérieusement sur une autoroute qui comporte moins de trois voies. Nous pensons, et l'expérience semble le démontrer, qu'une telle interdiction de dépasser sur une autoroute à deux fois deux voies provoquerait une accumulation de poids lourds qui, en raison du différentiel de vitesse entre les camions et les véhicules légers, créerait finalement un danger supplémentaire sur les bandes de roulement.

M. François Rochebloine. C'est pourtant ce qui se fait en Allemagne...

Mme la présidente. Vous n'avez pas la parole, monsieur Rochebloine.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Eh bien, il faudrait aller voir en Allemagne et vérifier si les statistiques y révèlent une réelle baisse des accidents grâce à ce dispositif.

Mme la présidente. Monsieur le ministre, la parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Le 25 juillet dernier, vous avez annoncé la mise en œuvre prochaine de plusieurs mesures recommandées notamment par l'ACNUSA, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes, relatives à la maîtrise des nuisances sonores et au développement durable des aéroports parisiens. En effet, la croissance mondiale du trafic aérien a de nombreuses répercussions sur le développement des aéroports de la région Ile-de-France. Sans remettre en cause cette croissance, moteur du dynamisme économique de notre pays et plus particulièrement de la région Ile-de-France, il convient de mettre en œuvre sans délai un traitement réellement adapté aux nuisances qu'elle engendre.

A cet égard, je souhaiterais savoir quelles mesures vous comptez appliquer pour combattre les nuisances sonores nocturnes que dénoncent depuis des années toutes les associations de riverains, lesquelles souhaiteraient vivement qu'un couvre-feu soit décidé comme c'est déjà le cas à Orly. Il semble que cette mesure soit difficile à mettre en œuvre à Roissy. Mais comment entendez-vous concilier l'évolution du trafic de nuit à l'aéroport de Roissy, qui a crû d'environ 9 % au cours des dix dernières années, avec le respect du droit légitime à la tranquillité nocturne des riverains ?

Par ailleurs, afin d'accompagner le développement de l'activité aéroportuaire, il convient de fixer un objectif clair en matière de gêne sonore. Vous avez annoncé, et je crois que vous avez raison, que vous abandonniez toute référence au nombre des passagers. Où en êtes-vous de la mise en place d'un nouvel indicateur de mesure du bruit ? Comment s'appliquera-t-il ?

Enfin, permettez à l'élu parisien que je suis de conclure par une remarque plus personnelle. De plus en plus de Parisiens s'étonnent et s'inquiètent du développement des vols au-dessus la capitale, notamment la nuit. Pourriez-vous me donner quelques précisions sur ce point ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je commencerai par votre dernière question. Vous savez qu'un arrêté du 20 janvier 1948 interdit les survols de Paris à moins de 2 000 mètres. De ce fait, la grande majorité des survols s'effectue à des altitudes bien supérieures. Par jour de vent d'ouest, Paris est survolé selon un axe ouest-est par 120 à 150 appareils, mais à une hauteur moyenne de l'ordre de 3 500 mètres. Cette limite se situe bien au-delà des altitudes minimales réglementaires observées dans la plupart des grandes villes européennes. Néanmoins, on relève une douzaine de survols par mois en deçà de 2 000 mètres. Ils sont systématiquement répertoriés, chacun d'eux faisant l'objet d'une enquête. Ces événements résultent souvent de conditions météorologiques tout à fait particulières rencontrées par les équipages ou parfois d'une instruction donnée par le contrôle aérien pour garantir la sécurité des passagers et de l'aéronef. J'ajoute que le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne a permis d'en supprimer une grande partie.

Pour en venir à votre question principale, c'est-à-dire les dispositions visant à contenir les nuisances aériennes, j'ai annoncé quinze mesures concrètes destinées à assurer un développement durable des aéroports parisiens et respectueux de la qualité de la vie des populations riveraines, dont je souhaite évidemment une mise en œuvre rapide. D'ores et déjà, des dispositions réglementaires ont été prises pour limiter le trafic de nuit, entre minuit et cinq heures, sur Roissy. Mais je suis désolé de vous décevoir, monsieur le député, un couvre-feu total à Roissy ne me paraît vraiment pas applicable. Dans cinq ou dix ans, peut-être sera-t-il possible de remettre sur le chantier cet ouvrage ; mais, dans l'immédiat, on ne peut que limiter les vols. A cet égard, j'ai fait en sorte que les créneaux abandonnés la nuit, entre minuit et cinq heures, ne soient pas réaffectés.

La formalisation de ces mesures sera soumise à l'avis des commissions consultatives de l'environnement de Roissy et d'Orly en novembre et en janvier prochain. Ces commissions devront notamment se pencher sur les conditions de publication des trajectoires aériennes sur Internet, d'ici à la fin de l'année. Celles-ci seront consultables sur Internet probablement dès le mois de décembre. La mise en place progressive des volumes de protection environnementale interviendra dès le début de 2003. Je vous rappelle que les vols qui sortiraient de ces volumes pourront – et même devront – être sanctionnés par l'ACNUSA.

Vous avez enfin évoqué le nouvel indicateur global de gêne sonore que nous envisageons d'utiliser pour fixer une limite claire et crédible au développement de la plate-forme. Cet indicateur objectif prendra en compte le bruit réel, et non le bruit théorique des avions, à partir de mesures effectuées au sol. Ce sera un énorme progrès. Je souhaite que les modalités de prise de ces mesures de bruit et d'implantation des stations soient finalisées dès la fin du mois de novembre prochain.

Parallèlement, d'autres dispositions portant sur la suppression des bruits émergents et le retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 seront mises en place dans le courant de l'année 2003. Les révisions des plans d'exposi-

tion au bruit et des plans de gêne sonore sont déjà engagés. Ces nouveaux plans de gêne sonore devront être approuvés au cours du deuxième semestre 2003 et les plans d'exposition au bruit avant l'été 2004.

Telles sont, monsieur le député, les mesures concrètes que je voulais vous indiquer.

Mme la présidente. La parole est à M. François Rochebloine, pour poser sa deuxième question - courte, je l'espère...

M. François Rochebloine. Comme de nombreux orateurs l'ont rappelé avant moi, l'insécurité routière est un véritable fléau de notre société. Après qu'en 1999 et 2000 le nombre de tués a diminué de 4,8 % par an, l'année 2001 l'a vu de nouveau augmenter : 7 720 morts en 2001 contre 7 643 en 2000, soit 1 % de plus. Bien que le nombre des accidents corporels et de blessés ait diminué, ces chiffres restent une honte pour notre pays qui détient, et de loin, le triste record européen du nombre de morts sur les routes, alors qu'il est partout ailleurs en forte régression.

Derrière ces chiffres, monsieur le ministre, il y a la réalité humaine : des familles qui pleurent des enfants, des vies brisées à tout jamais par des accidents qui, lorsqu'ils ne sont pas mortels, peuvent laisser des séquelles irréversibles. Partant de ce constat révoltant, je me réjouis de la détermination du Président de la République qui souhaite faire de la sécurité routière un des trois grands chantiers de son quinquennat. Je tiens à saluer, monsieur le ministre, l'organisation de la semaine de sécurité routière qui se déroule en ce moment même et qui, je l'espère, fera prendre conscience aux conducteurs des dangers réels d'une conduite hors-la-loi.

Je vous félicite également, monsieur le ministre, pour les décisions déjà prises et qui se traduisent par une augmentation de 19 % des crédits alloués dans le budget 2003 et plus spécialement pour le recrutement de soixante-douze inspecteurs du permis de conduire, réclamés depuis de nombreuses années.

C'est précisément sur le permis de conduire que je souhaite vous interroger. Ne serait-il pas nécessaire d'en réviser les modalités, afin que cet examen soit un levier pour agir efficacement contre l'insécurité routière ? Je pense bien sûr aux jeunes, qui, les statistiques le prouvent, sont les premières victimes des accidents de la route. Ils étaient 2 133 entre seize et trente ans à mourir sur nos routes en 2001. Il est donc de notre devoir de les protéger contre leur propre fougue et leur inexpérience. Ne pourrait-on pas envisager une acquisition plus progressive du permis de conduire, d'abord par une meilleure sensibilisation pédagogique au problème de la conduite à l'école, ensuite par l'acquisition progressive des points de permis, à l'exemple de ce qui se pratique dans certains pays, afin d'encourager une attitude responsable au volant ? Enfin, une réglementation plus sévère devrait être appliquée aux jeunes conducteurs, en particulier au niveau de la vitesse.

J'ajoute enfin que cette formation continue devrait se poursuivre tout au long de la vie. Il faut oser briser le tabou qui entoure la conduite des personnes âgées. Cela est d'autant plus important que la durée de vie augmente et que le « papy-boom » est aujourd'hui une réalité. Ne devrions-nous pas, comme nos voisins britanniques, organiser à partir d'un certain âge, soixante-quinze ans par exemple, des visites de santé qui nous permettraient de savoir si, oui ou non, la personne est encore apte à la conduite et ne représente pas un danger pour les autres et pour elle-même ?

Je souhaiterais donc savoir, monsieur le ministre, si ces pistes de réforme du permis de conduire font partie de votre réflexion sur les moyens de lutter contre ce fléau inadmissible de l'insécurité routière.

M. Patrice Martin-Lalande. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre, sachant qu'il s'agit plus d'un « mamy-boom » que d'un « papy-boom »... (*Sourires*)

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Vous avez raison, monsieur le député : les conducteurs novices encourent et provoquent davantage d'accidents. Ils en sont du reste proportionnellement deux fois plus souvent victimes.

Avec plusieurs pays européens, nous réfléchissons à la possibilité d'introduire en France un accès gradué à la conduite à partir d'un permis progressif, que l'on pourrait aussi appeler probatoire. Cette proposition pourrait - c'est encore au conditionnel - être présentée au prochain conseil interministériel de sécurité routière qui va se tenir courant décembre.

Vous proposez d'appliquer une réglementation plus sévère de la vitesse pour les jeunes conducteurs. Le code de la route impose déjà une réduction de la vitesse autorisée dans les deux premières années d'obtention du permis, caractérisées par le port de la lettre A visible à l'arrière de nombreux véhicules. Il ne me paraît pas opportun d'aller plus loin. En revanche, je crois utile d'engager une réflexion sur la possibilité d'interdire à des conducteurs novices de conduire des véhicules de forte puissance. Cette mesure est actuellement à l'étude, mais elle est controversée. On ne sait pas si une telle restriction est vraiment efficace. Ce peut être un signal. Des jeunes qui s'occupent de prévention routière, ceux notamment qui vont dans les boîtes afin d'inciter au moins un membre de la bande à ne pas boire d'alcool afin de rester en état de prendre le volant, me le déconseillent. Une telle mesure, estiment-ils, reviendrait à « pointer » les jeunes. A l'inverse, d'autres estiment que trop de chevaux sous les pieds d'un conducteur inexpérimenté, c'est un risque très important.

Quant à l'idée d'instaurer des visites de santé pour les conducteurs, elle pourrait être appliquée non pas systématiquement aux conducteurs les plus âgés, mais à ceux qui ont des problèmes de santé. On peut avoir soixante-six ans et être en parfaite santé, et, à seulement cinquante-deux ans, connaître de sérieuses difficultés sur ce plan - au niveau de la vision, par exemple. Les statistiques montrent du reste que les personnes âgées ne sont pas plus impliquées que les autres dans des accidents responsables.

Ajoutons que l'aptitude à la conduite peut aussi être altérée sous l'effet de nombreux facteurs, et particulièrement de médicaments parfois très courants prescrits par ordonnance. Pour la génération dont vous parlez, ces personnes un peu âgées, nombreuses et de surcroît généralement prudentes au volant, cette faculté de mobilité est quelque chose de très important et qui mérite considération. En revanche, dans les situations les plus préoccupantes, le code de la route habilite le préfet à prescrire un examen médical dans le cas où les informations en sa possession lui permettent d'estimer que l'état physique du titulaire peut être incompatible avec le maintien de son permis de conduire. Après examen par la commission médicale du département, il peut prononcer la restriction de validité, la suspension ou l'annulation du permis de conduire. Notre objectif doit être, nous semble-t-il, de maintenir le plus longtemps possible la possibilité de conduire dans de bonnes conditions de sécurité.

M. Jean-Luc Warsmann. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Tous les intervenants dans le domaine de la santé – le corps médical en particulier – ont un rôle majeur à jouer : un rôle d'information, de conseil aussi en ce qu'ils connaissent l'effet des pathologies et des traitements thérapeutiques qu'ils prescrivent sur le comportement au volant ; un rôle d'alerte auprès des autorités compétentes en cas de besoin. La concertation ouverte à ce sujet, sous l'égide du ministre de la santé, avec les professions de santé doit être accélérée. Quoi qu'il en soit, je vous remercie d'avoir évoqué ce sujet. C'est un vrai débat de société. Il sera mené à son terme et j'en espère des résultats très probants.

M. Patrice Martin-Lalande. C'était une excellente question !

Mme la présidente. Nous en venons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cette question aurait dû être posée par Jacques Brunhes. Compte tenu de son absence, je la fais mienne.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, votre prédécesseur avait fait le choix stratégique d'un report modal du transport routier vers le fluvial, incontestablement plus sûr, respectueux de l'environnement, compétitif et fiable, parfaitement adapté au développement durable. En conséquence, entre 1997 et 2002, la dotation budgétaire annuelle aux voies navigables avait doublé, permettant d'engager des programmes significatifs de restauration et de modernisation du réseau national et augmentant de 27 % le trafic fluvial.

Votre projet de budget donne un coup d'arrêt à ce processus. La réduction des dotations à 49 millions d'euros obligera l'établissement public Voies navigables de France à ponctionner de façon importante sur son fonds de roulement et à ne pas aller au-delà des stricts engagements contractuels pris vis-à-vis des régions. Si un tel choix était confirmé, dès 2004, l'Etat ne serait même plus en mesure de tenir les engagements des contrats de plan Etat-région.

Rien que pour honorer ces derniers, l'effort budgétaire devrait se situer à 60 millions d'euros. Il devrait monter à 80 millions et au moins se maintenir à ce niveau pour poursuivre la politique de restauration du réseau national et entreprendre les opérations de développement, comme l'accès direct à Port 2000, la modernisation de la section centrale de Seine-Nord, et la réalisation de la liaison Saône-Moselle. Ces dernières sont d'autant plus nécessaires qu'il faudra absorber dans les prochaines décennies – tout le monde le reconnaît – un surplus de trafic prévisible en rééquilibrant le poids du mode routier.

C'est d'ailleurs la conclusion d'une mission d'information du Sénat sur les voies navigables, publiée en juillet dernier, qui insiste sur leur rapide connexion avec le réseau européen et demande l'accélération du projet Seine-Nord. A cet égard, entendez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, autoriser les VNF à réaliser les études d'APS, puis soumettre celles-ci à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet ?

Plus généralement, quelle sera la politique du Gouvernement sur cette question essentielle du transport intermodal ? Comptez-vous poursuivre le rééquilibrage en faveur du fluvial en portant l'effort de l'Etat au niveau nécessaire ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Je remercie M. Daniel Paul de poser cette question. C'est en effet un sujet cher à M. Brunhes, maire de Gennevilliers, notre premier port fluvial. Récemment, comme Mme Saugues le rappelait tout à l'heure, nous avons inauguré ensemble un équipement intermodal, fluvial et ferroviaire, extrêmement important pour l'approvisionnement en béton de la région parisienne.

Nous sommes, je l'ai rappelé tout à l'heure, favorables au développement du fluvial. C'est un mode de transport alternatif à la route et même aussi au fret ferroviaire, lorsque celui-ci connaît, comme c'est malheureusement le cas en ce moment, quelques difficultés.

Le trafic fluvio-maritime représente également une perspective très intéressante : on voit désormais des navires partant de Gennevilliers qui rejoignent, par la mer, les grands ports du Nord, ou encore d'autres descendre de Chalon-sur-Saône vers le port de Marseille, puis la Sicile ou l'Italie.

Si nous demandons effectivement cette année un effort d'autofinancement exceptionnel à Voies navigables de France, c'est parce que VNF a la ressource. Grâce à sa participation, nous pourrions réaliser ce qui a été prévu.

M. Jean-Luc Warsmann. VNF devrait gaspiller un peu moins d'argent en communication !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Cela étant, monsieur Paul, et vous pourrez le répéter à M. Brunhes, il est vrai que l'on ne pourra pas lui demander de faire cela tous les ans.

M. Daniel Paul. C'est évident !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Il faudra naturellement agir différemment en 2004 et retrouver au minimum un niveau équivalent.

En ce qui concerne le projet dit Seine-Nord, annoncé par le précédent gouvernement – sans pour autant d'ailleurs que le moindre début de commencement de financement ait été mis en place –, certains éléments figuraient déjà dans les contrats de plan Etat-régions, à savoir la modernisation des accès nord, au canal Dunkerque - Escaut, et sud, Oise et Seine. Mais le « vrai » projet Seine-Nord, tel qu'annoncé par le gouvernement précédent et pour lequel le premier fuseau de tracé a été choisi, pèse 2,6 milliards d'euros. Il est dans les possibilités de l'Etat s'il le décide ; encore faut-il y réfléchir sérieusement.

Compte tenu de l'importance de l'investissement et des financements, ce projet est l'un de ceux qui sont actuellement soumis à un audit avant d'être discutés au niveau gouvernemental et au Parlement.

C'est un projet important et certainement très utile. Il appartiendra à la représentation nationale, après l'audit, de décider de la suite. Pour l'instant, aucun retard n'est pris.

M. François-Michel Gonnot. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. La ligne TGV Lyon - Turin figure parmi les projets structurants de l'Europe des transports.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Gilbert Biessy. Peut-être direz-vous « moins bien » tout à l'heure, monsieur Bouvard.

Cette ligne structurante contribue à recentrer notre pays dans les échanges européens et à consolider notre ouverture sur la Méditerranée. Elle peut également jouer un rôle déterminant pour le développement économique et culturel de la région Rhône-Alpes, pour peu que la liaison Lyon - Turin ne soit pas freinée dans son rôle d'irrigation du territoire alpin.

Or le projet d'implantation de la gare TGV Lyon - Turin au nord de Chambéry pose un problème de cohérence en termes d'aménagement du territoire.

M. Michel Bouvard. Comment cela ?

M. Gilbert Biessy. Grenoble ne peut pas être desservie par la ligne et la capitale des Alpes se trouve même handicapée par cette implantation, ce qui est un comble.

Pourtant, la vallée du Grésivaudan, qui relie Grenoble à Chambéry par le sud, est le terrain d'implantations économiques majeures : SGS-Thomson, CNET, Motorola et plusieurs technopôles.

M. Yves Deniaud. Il est payé par les multinationales ?

M. Gilbert Biessy. Ce qui semble absurde, c'est que la ligne TGV empruntera une partie de cette vallée, à quelques kilomètres de ces sites et de la capitale des Alpes, mais que la gare serait implantée à l'opposé, au nord de Chambéry - au lieu du sud.

M. Michel Bouvard. Certainement pas !

M. Gilbert Biessy. Monsieur, je crois me faire le porte-parole des élus de l'Isère en vous demandant de revoir cette décision. Je ne doute pas que celle-ci intéresse également nos collègues des Hautes-Alpes. Puisque le Gouvernement a souhaité se livrer à un audit sur les infrastructures, nous demandons que l'implantation de cette gare soit réexaminée afin d'optimiser son potentiel. J'espère, monsieur le ministre, que vous ferez, sur ce dossier, la même réponse que pour l'A 51, et que vous organiserez un nouveau tour de table avec les élus.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Biessy, je ne suis pas sûr que, quand M. Bouvard prendra la parole dans un instant sur le sujet de la ligne Lyon-Turin, il formule la même demande. Je vous propose de régler cela sur le pré, au mieux, ou, au pire, à la salle des Quatre-Colonnes (*Sourires*) ; mais avouez que, pour l'instant, c'est une affaire un peu difficile.

Cela dit, la préoccupation que vous exprimez est claire. J'étais à Grenoble, il y a quelque temps, à l'occasion du congrès de l'Union des transports publics. M. Destot, M. Brottes, M. Cazenave et d'autres de vos collègues nous ont fait cette remarque. Je ne répondrai pas pour l'instant sur ce point précis, mais je prends note de vos suggestions concernant l'audit.

Ce que je peux dire, toutefois, c'est que, bien que nous soyons tenus par un accord international et que la France doit respecter sa parole et ses engagements, nous étudions la question de Lyon-Turin dans le cadre de l'audit. Les sommes en jeu sont considérables, pour le tunnel de base comme pour les accès, ce qui rend le dossier difficile. Je répondrai tout à l'heure à M. Bouvard, s'il m'interroge sur ce point, à propos de la manière dont nous pourrions avancer en 2003.

Nous mettrons à profit cette période d'examen, en particulier avec le concours de la DATAR, pour réfléchir à la meilleure situation de la gare. Il y a une difficulté réelle du côté de Chambéry. Il ne faudrait pas que le choix que vous proposez, en faveur de Grenoble, remette en cause la desserte des vallées alpines. Il faudra trouver une solution acceptable par tous : cela fera l'objet de l'arbitrage du Gouvernement, puis de l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Avec Port 2000, Le Havre se fixe pour objectif d'atteindre, dans les prochaines années, un trafic annuel de 3 millions de conteneurs. Aujourd'hui, la

SNCF capte environ 11 % du trafic conteneurisé, soit environ 160 000 équivalents vingt pieds. L'objectif est d'atteindre 550 000 équivalents vingt pieds en 2010.

De gros efforts sont réalisés par l'ensemble de la communauté havraise pour que ce grand projet soit une réussite et que l'afflux inéluctable de conteneurs ne se traduise pas par une dégradation des conditions de vie des habitants et du fonctionnement de la région havraise.

La volonté de voir le fret ferroviaire développer sa part de marché est largement partagée. Encore faudrait-il que la communauté havraise en général, ferroviaire en particulier, ne soit pas pénalisée par des péages qui, sur le domaine public maritime, handicaperaient l'opérateur ferroviaire et annihileraient les efforts déployés par tous. Je souhaite donc - comme je vous l'ai déjà écrit - que cette hypothèque des péages soit levée. Est-il utile de rappeler que les poids lourds ne paient pas le péage sur le domaine public maritime ?

Par ailleurs, la qualité du service passe par le bon entretien des voies, qu'il s'agisse des voies dites principales, des voies dites capillaires ou encore des voies de quai, qu'elles soient propriété de RFF - donc entretenues par la SNCF -, du port autonome du Havre ou d'autres partenaires du projet.

Pour assurer la cohérence d'une réponse ferroviaire adaptée au véritable défi que constitue Port 2000, il convient de surmonter les risques de tronçonnage des infrastructures ferroviaires en fonction de leur statut et de viser une réponse globale en termes d'entretien.

Je souhaite donc que tout soit fait pour que l'opérateur SNCF puisse assurer cet entretien, ainsi que celui des installations techniques et de sécurité, gages d'une réponse adaptée aux enjeux de Port 2000.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Je vous remercie, monsieur Paul, d'aborder le problème de la desserte des ports par la voie ferroviaire. Il est vrai que, sauf pour le port de Dunkerque, dont une part significative du trafic est évacuée par la desserte ferroviaire, le ferroviaire n'a pas, dans les ports, la place que nous souhaiterions lui voir occuper. Dès lors que l'Etat et les collectivités s'engagent dans le beau projet de Port 2000, il faut que ce problème fasse l'objet d'un examen très attentif. Vous avez dit, au détour d'une phrase, qu'il fallait repenser à l'écluse fluviale. J'ai demandé que cette possibilité soit étudiée dans l'audit parce qu'il est quand même assez paradoxal, voire choquant, que Port 2000 ne soit pas relié au fleuve Seine.

M. Daniel Paul. Vous prêchez un convaincu !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Je regrette donc que le Gouvernement précédent ait fermé cette porte. Nous la rouvrirons et nous étudierons les modalités éventuelles de financement.

Ce qui est compliqué, dans cette affaire, c'est la relation RFF-SNCF, car il faut quand même, monsieur Paul, même si cette idée ne vous plaît guère, que l'on crée une redevance spécifique : si l'on veut demander à Réseau ferré de France d'investir dans des dessertes ferroviaires nouvelles ou améliorées pour les ports, il faut bien que l'opérateur des infrastructures reçoive une redevance de l'opérateur qui empruntera ses lignes.

Tout dépend du niveau de la redevance : nous allons réunir prochainement la SNCF et RFF pour en parler. Nous en profiterons pour aborder d'autres sujets. Ainsi, il est compliqué, dans un port, de savoir qui fait quoi et qui est propriétaire de telle ou telle voie, si elle appartient

à RFF ou au port, si c'est une desserte embranchée qui appartient à un autre opérateur. Chacun se renvoie la balle et l'on n'obtient pas de réponses satisfaisantes.

Nous allons donc essayer de clarifier ces deux points, de trouver des solutions appropriées. Je maintiens toutefois une réserve : il faudra un niveau significatif de redevance afin de permettre à RFF d'avoir les ressources nécessaires pour répondre aux besoins que vous avez cités. Tout est maintenant dans la définition intelligente, raisonnable et rationnelle de ce niveau.

M. Daniel Paul. Dans ce cas, il faut faire payer les poids lourds !

Mme la présidente. Nous en revenons aux questions du groupe UMP.

La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

M. Patrice Martin-Lalande. Madame la présidente, j'associe à ma question sur l'autoroute Vierzon-Tours mes amis Nicolas Perruchot, député de Loir-et-Cher, Hervé Novelli, Claude Greff, Renaud Donnedieu de Vabres, Jean-Jacques Descamps et Philippe Briand, députés d'Indre-et-Loire.

Je voudrais d'abord me réjouir de la mise en service, depuis un an, du premier tronçon Theillay-Villefranche-sur-Cher de l'autoroute A 85 Vierzon-Tours. Je ne suis pas moins satisfait que les travaux de cette autoroute aient bien commencé par l'Est, pour permettre à la capitale de la Sologne, Romorantin-Lanthenay, d'être enfin reliée au réseau autoroutier national. Ce nouvel accès à Romorantin est un atout indispensable pour promouvoir un site industriel cruellement touché par la crise de l'industrie automobile, en raison, notamment, du départ à Sandouville de la production de l'Espace, naguère fabriquée à Romorantin par Matra-Auto : 2 500 emplois sont concernés.

Convaincu de l'urgence de la construction dans son intégralité de cet axe Est-Ouest pour désengorger la route nationale 76 et relier les autoroutes de l'Ouest et de l'Atlantique au reste du réseau français et européen, je demande au Gouvernement de bien vouloir me préciser six points.

D'abord, selon quel calendrier précis sera mis en œuvre le second tronçon Villefranche-Saint-Romain-sur-Cher prévu initialement pour 2003 ?

Deuxièmement, selon quel calendrier les travaux seront-ils poursuivis en Loir-et-Cher au delà de Saint-Romain, puis en Indre-et-Loire, jusqu'à Tours, et à quelle échéance l'autoroute A 85 sera-t-elle mise en service de Vierzon à Tours ? Quelle est la méthode de concertation qui sera mise en œuvre, et selon quel calendrier, pour choisir la solution la plus adaptée au franchissement de la rivière du Cher ? Quel effort financier l'Etat pourrait-il apporter pour la construction d'une sortie autoroutière à Montrichard ?

L'intégration dans l'environnement pour les usagers du premier tronçon de l'autoroute est une réussite, mais il faut qu'elle le soit également pour les riverains. A quelle échéance seront réalisées et rendues publiques les mesures du niveau sonore permettant de s'assurer de la protection phonique des riverains de l'autoroute ?

Enfin, l'éventuel changement d'actionnaires de Cofiroute aura-t-il des conséquences pour l'autoroute A 85 ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, comme vous l'avez dit, la section Theillay - Villefranche-sur-Cher a été mise en service en 2001. Je voulais vous

informer que l'ouverture de la section Villefranche-sur-Cher - Saint-Romain-sur-Cher, qui, vous le savez, est actuellement en travaux, est prévue pour décembre 2003.

Selon le calendrier de réalisation des liaisons nouvelles du contrat de concession de Cofiroute, la section Druye - Villefranche-sur-Cher devrait être réalisée à la fin de l'année 2003. Malheureusement, les procédures préalables menées par le concessionnaire sont trop peu avancées pour que le calendrier soit respecté sur la section Druye - Saint-Romain-sur-Cher.

Il est difficile, compte tenu du retard pris par Cofiroute - je note d'ailleurs que le Gouvernement précédent a laissé perdurer cette situation -, de donner une date formelle d'exécution des travaux. Mais l'Etat ne peut se satisfaire de la situation actuelle. C'est pourquoi j'ai demandé à mes services de rappeler très fermement Cofiroute à ses obligations contractuelles, en utilisant pour ce faire tous les instruments à la disposition de l'Etat.

Un point précis des procédures que Cofiroute a engagées ou aurait dû engager vient d'être fait. Sur cette base, il va être enjoint à Cofiroute de faire immédiatement diligence pour les mettre en œuvre. En outre, nous allons demander au concessionnaire de nous fournir un planning optimisé au plus juste pour avancer les opérations le plus rapidement possible ; c'est ce qui nous permettra de « caler » avec précision les dates prévisionnelles de mise en service de chacune des sections dont Cofiroute a la responsabilité.

En tout état de cause, monsieur le député, je tiens à assurer la représentation nationale de ma ferme détermination à faire avancer ce dossier et à ne pas laisser se perpétuer une situation qui met en question la crédibilité de l'Etat et l'intérêt de la collectivité.

Les ouvrages de la traversée du Cher respecteront les dispositions de la notice annexée au décret de déclaration d'utilité publique reprises dans le dossier des engagements de l'Etat, dans le souci de ne pas aggraver les conditions actuelles d'écoulement des eaux dans la vallée du Cher. Une enquête hydraulique a été réalisée en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, au début de l'année 2001. Cette enquête a permis au préfet d'autoriser les travaux par arrêté du 4 décembre 2001. Le projet autoroutier sera présenté au prochain comité de suivi des engagements de l'Etat que doit tenir le préfet en janvier.

Cet investissement ne pourrait être réalisé que si les collectivités locales apportaient la participation à l'investissement et aux frais de fonctionnement de l'ouvrage nécessaire pour assurer la neutralité de l'opération sur l'équilibre de la concession. C'est un principe constant, pour les nouveaux échangeurs sur autoroute concédée. La réglementation sur le bruit sera bien entendu respectée, conformément aux engagements de l'Etat et surtout aux dispositions de la loi du 12 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

Enfin, je tiens à vous rassurer, un éventuel changement dans la structure de l'actionariat de Cofiroute n'aurait pas de conséquences sur le contrat de concession de la société ni sur la construction, l'exploitation et l'entretien des sections qui lui sont concédés, notamment l'A 85.

M. Patrice Martin-Lalande. Il ne faut plus perdre de temps !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. On en a beaucoup perdu !

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. L'autoroute A 88 entre Falaise et Sées est prévue au contrat de plan Etat-région de Basse-Normandie dont l'exécution est en cours. L'arrivée de cette autoroute est bien entendu, pour les secteurs traversés, une chance qu'ils entendent exploiter au mieux. Pour leurs actions sur le cadre naturel, le patrimoine, les équipements touristiques et économiques, ils souhaitent mobiliser le maximum de moyens.

L'application de la procédure du « 1 % paysage développement » n'a pas encore été décidée pour l'A 88. Bien évidemment, elle sera très précieuse pour les zones traversées de l'Orne et du Calvados.

Pouvez-vous nous confirmer, monsieur le ministre, qu'elle nous sera bien accordée, nous indiquer quand la procédure de mise en œuvre sera lancée, sachant que, pour l'A 28 Rouen-Alençon à laquelle l'A 88 se raccorde à Sées, la décision est déjà effective et que les réflexions, les actions à mener sur les deux autoroutes sont pratiquement indissociables.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, le champ d'application de la politique du « 1 % paysage et développement » consiste à engager des études et des actions qui valorisent le paysage. Cette politique incitative rencontre un énorme succès.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Ces projets concernent principalement la valorisation des paysages visibles depuis l'infrastructure. Compte tenu de ses succès, la liste des axes concernés par la politique du 1 % paysage et développement a été définie par une circulaire du 12 décembre 1995. Comme cela a généré de nombreuses demandes, et que cela a eu beaucoup de succès, il faut maintenant permettre une hiérarchisation. La notification du choix des axes retenus devrait intervenir en 2003. En tout état de cause, l'autoroute A 88 entre Caen et Sées, dont les travaux ont été déclarés d'utilité publique par décret du 7 décembre 2001 et devraient commencer à la fin de l'année 2003, fait partie des axes qui seront retenus. La démarche pourra donc s'engager dès l'année prochaine avec la mise au point du Livre blanc.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Warsmann.

M. Jean-Luc Warsmann. Je tiens à associer à ma question ma collègue Bérengère Poletti.

Monsieur le ministre, le département des Ardennes attend avec impatience l'achèvement du chantier autoroutier en cours de l'A 34. Je souhaite, à ce sujet, vous poser deux questions extrêmement simples.

La première concerne l'achèvement de l'axe Sedan - Charleville - Reims. Pouvez-vous nous donner des précisions sur la date de mise en service des deux tronçons non encore réalisés ?

La seconde porte sur la branche ouest de ce qu'il convient d'appeler l'« Y ardennais ». Il s'agit du dernier maillon manquant pour la liaison autoroutière continue Rotterdam - Marseille. Les études sont actuellement en cours. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, à quelle date prévisible la déclaration d'utilité publique pourrait être obtenue ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. La réalisation est déjà bien engagée pour la partie Reims - Charleville-

Mézières. Le contrat de plan 2000-2006 en a d'ailleurs fait une priorité centrale : sur les 83 kilomètres que compte cette section, 61 sont aujourd'hui en service à deux fois deux voies. Il reste effectivement à réaliser les travaux d'aménagement de la section comprise entre Bertoncourt, Faissault et Poix-Terron, ainsi que la mise aux normes autoroutières entre Reims et Rethel, section d'ores et déjà aménagée à deux fois deux voies.

Entre Faissault et Poix-Terron, on compte 11 kilomètres. La mise en service doit pouvoir intervenir courant décembre.

Entre Bertoncourt et Faissault, il y a 11 kilomètres également. Les travaux ont commencé au début de l'année. L'objectif de mise en service est fixé pour la fin de l'année prochaine.

Pour la partie Charleville-Mézières - Belgique, l'aménagement a été inscrit dans les schémas de service. Il s'agit maintenant de concevoir une section autoroutière nouvelle. Sous l'autorité du préfet des Ardennes, un débat public a été mené au cours du dernier trimestre 2000. Il a permis de mettre en relief des enjeux qui s'attachent à l'achèvement de l'itinéraire autoroutier A 34 par sa connexion au réseau belge. Compte tenu des différentes procédures qui restent à mener, il faut nous fixer un objectif d'obtention de la DUP courant 2005.

Par ailleurs, je vous rappelle que cet ouvrage est éligible au fonds européen de développement régional, le FEDER, ce qui devrait en favoriser la réalisation.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin, la France et l'Italie ont décidé la mise en œuvre de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, avec signature du Président de la République et du Premier ministre. Les deux Etats ont demandé que soit engagée dès 2001 la première phase du projet, comprenant le lancement d'un nouveau programme d'études et la réalisation de galeries de reconnaissance du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse.

Ils ont défini les modalités de mise en œuvre de la première phase du projet dans un accord signé au sommet de Turin. L'approbation de cet accord a été autorisée par le Parlement français le 28 février 2002. La première phase est évaluée à 371 millions d'euros, pris en charge à part égale par la France et l'Italie, avec un concours de l'Union européenne, laquelle prévoyait de participer à hauteur de 100 millions d'euros sur la période 2001-2006. Cette somme représentait 27 % des besoins estimés aux conditions économiques de l'époque, et pourrait être réévaluée dans le cadre du PP6. En Italie, l'accord du 29 janvier 2001 a récemment été approuvé par le Parlement italien.

Aujourd'hui, nous avons quatre galeries de reconnaissance à réaliser sur le tunnel de base, trois en territoire français : Modane, Saint-Martin-la-Porte et La Praz, une en territoire italien, à Venaus. Ces galeries sont réalisées par la société Lyon-Turin ferroviaire, LTF, filiale commune de la SNCF et de FSI, Ferrovie dello Stato italiano.

Nous avons donc aujourd'hui une galerie qui est engagée, celle de Modane, une galerie qui aurait dû l'être à la fin 2002, celle de Saint-Martin-la-Porte, une qui le sera en 2003, celle de La Praz, et enfin la galerie italienne de Venaus, qui sera engagée en 2004.

Les crédits pour la première galerie ont été mis en place en 2002, et le problème qui se pose, monsieur le ministre, est très simple. C'est que ces crédits sont enga-

gés à partir des dividendes des sociétés d'autoroutes. Nous n'avons donc pas la notification en début d'année, ce qui rend difficile de faire savoir à nos partenaires italiens la somme que la France entend consacrer aux travaux – alors qu'ils poseront vraisemblablement la question à l'occasion du sommet franco-italien du 7 novembre. Cela est aussi problématique du point de vue du respect des délais, car si nous ne pouvons engager les travaux dans les délais, les appels d'offres qui sont prêts vont devenir caducs.

Premièrement, peut-on trouver un mode de financement plus souple que les dividendes des sociétés d'autoroutes, ou au moins définir une convention d'avance entre RFF, qui est l'actionnaire français de LTF, et LTF, avec régularisation une fois que les dividendes seront connus ?

Deuxièmement quel montant va être affecté en 2003 aux galeries de reconnaissance, en sachant que le besoin minimum est de 53 millions d'euros ?

J'ajouterai à cette question avec la bienveillance de la présidence...

Mme la présidente. Avec ma bienveillance, effectivement !

M. Michel Bouvard. ... une observation sur le débat de tout à l'heure concernant Chambéry. Il n'y a pas de gare au nord de Chambéry – c'est la gare de Chambéry-Ville qui est utilisée – mais un accès par le nord.

Deuxièmement, ce positionnement a été validé par l'accord du 19 mars entre l'ensemble des collectivités de Rhône-Alpes – dont la ville de Grenoble, la Métro, le conseil général de l'Isère – qui, en acceptant le protocole d'intention sur le financement, ont par là même accepté le principe, qui figure dans les documents, de l'accès de Chambéry par une voie ferrée par le nord et du positionnement de la gare actuelle de Chambéry,...

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur Bouvard.

M. Michel Bouvard. ... la desserte à partir de Grenoble pouvant se faire par des TGV directs vers l'Italie, ou avec un shunt par Chambéry.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Bouvard, ce dossier de la liaison Lyon-Turin vous tient à cœur, comme à l'ensemble des élus rhône-alpins, comme à notre collègue Hervé Gaymard, comme à un commissaire européen que nous connaissons bien.

Naturellement, la France respectera ses engagements. Gilles de Robien a reçu récemment M. Lunardi, le ministre des transports italien, qui nous a très clairement affirmé la détermination du Gouvernement italien.

Cela étant, ce projet, vous le savez, figure dans l'audit, pour les raisons que vous devinez. Il faut que nous en ayons une appréciation réaliste et convenable si nous voulons le mener à bien le moment venu.

Pour 2002, une première convention entre l'Etat, RFF et la société Lyon-Turin ferroviaire a été signée. Elle couvrait des études générales, une première campagne de sondages géologiques, une première descenderie à Modane, si mes souvenirs sont exacts, ainsi que les travaux préparatoires à la descenderie de Saint-Martin. Les travaux du marché principal étaient différés.

Nous avons maintenant un besoin de financement pour une deuxième descenderie. Et j'ai le plaisir de vous indiquer que, à la suite d'une réunion interministérielle qui s'est tenue à l'initiative de Gilles de Robien et de

moi-même, nous avons l'assurance quasi certaine que la deuxième descenderie sera financée en 2003, de manière à respecter l'accord franco-italien.

Sur le plan du financement, nous avons en effet travaillé sur l'hypothèse de ressources extrabudgétaires. Je ne peux pas vous dire maintenant comment les choses vont se passer. En effet, la convention d'avance n'a pas été réalisée, et il y a une incertitude sur le montant des sommes. Nous devons encore régler ce problème avant la fin de l'année, mais je peux vous donner dès ce soir l'assurance de la réalisation de la seconde descenderie et d'une réponse très rapide sur le point fondamental sur lequel vous nous avez interrogé.

Mme la présidente. Nous en revenons au groupe des député-e-s communistes et républicains.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Madame la présidente, j'espère aussi avoir une réponse très rapide, et comme j'ai deux ministres à la fois pour mon tramway... (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Oui, mais vous n'avez qu'une question !

M. Jean-Pierre Brard. Je n'ai qu'une question certes, mais il me suffit d'une bonne réponse, monsieur le ministre. (*Sourires.*)

Le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Fontenay-sous-Bois, *via* Noisy-le-Sec, Romainville et Montreuil, est un élément essentiel pour une bonne desserte et pour la dynamisation des nombreux quartiers périphériques qu'elle traversera. C'est un élément majeur du maillage d'un secteur géographique densément peuplé, mais actuellement insuffisamment desservi par les transports en commun.

Bien évidemment, les décisions de réalisation étant maintenant prises et actées par les divers intervenants de ce projet, se posent les questions du phasage de l'opération, des délais de mise en œuvre et de l'actualisation du financement. La première tranche de travaux, dont le Syndicat des transports d'Ile-de-France a approuvé le schéma de principe le 10 octobre 2002, doit aller de Noisy-le-Sec à Montreuil-Murs-à-Pêches et doit débiter fin 2004 pour se terminer en 2006.

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région en cours, la deuxième tranche portant sur le tronçon Montreuil-Murs-à-Pêches-Val-de-Fontenay devrait rapidement suivre la première.

Monsieur le ministre, vous qui êtes venu tout récemment dans notre partie de la région parisienne, puisque vous avez participé à un colloque de l'association des collectivités territoriales de l'Est parisien, vous savez à quel point la liaison banlieue-banlieue est importante, en particulier dans ce secteur où nous sommes en train de voir apparaître le premier bouchon d'Europe !

Or il commence à apparaître des discours un peu inquiétants, où, subrepticement, les dates glissent. Ce qui devait débiter en 2004 ne débiterait plus qu'en 2006, ce qui devait se finir en 2006 se finirait en 2008, tout cela glissant, sans en avoir l'air, d'un plan à l'autre. Et en l'état actuel des choses, notre ligne de tram finirait en cul de sac dans les murs à pêches de Montreuil. (*Rires.*) Je sais bien que M. de Courson a certainement des chaises à porteurs pour faire le reste du trajet, de Murs-à-Pêches au RER Val-de-Fontenay... (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Bien sûr !

M. Jean-Pierre Brard. ... mais vous conviendrez, monsieur le ministre, que, si la chaise à porteurs est un mode de transport écologique, ce n'est pas le plus rapide, et que par ailleurs c'est une rupture de charge qui n'est pas acceptable.

M. Patrice Martin-Lalande. En l'occurrence, la charge est grosse, monsieur Brard !

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, j'attends que vous confirmiez la date de 2004 pour le début des travaux et celle de 2006 pour la fin, d'autant qu'il n'y a aucune complication, la quasi-totalité des terrains étant parfaitement maîtrisés.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Brard, vous n'avez pas pu vous empêcher de citer votre collègue de Courson, mais cela fait partie des grandes traditions de cette assemblée. *(Rires.)*

Le problème que vous évoquez, monsieur Brard, se pose ici comme dans l'ensemble des réalisations du contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France. En Ile-de-France, où de très nombreux projets existent, on rencontre beaucoup de difficultés : difficultés financières, certes, mais aussi difficultés de réalisation, parce qu'il s'agit de projets en environnement urbain, où un grand nombre de décideurs interviennent. C'est pourquoi les projets prennent du retard. Ce n'est pas qu'une question de financement, c'est aussi parce que l'ensemble des collectivités posent des exigences, demandent des délais d'études et qu'ainsi les choses ne se font pas aussi facilement qu'on pourrait le souhaiter.

M. Jean-Pierre Brard. Il n'y a pas de problèmes chez nous. C'est l'entente cordiale !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Oui, c'est l'entente cordiale, mais jusqu'à un certain point.

Ce tramway T1 est un grand succès. Premier tramway en Ile-de-France, il a servi de précurseur à d'autres lignes de tramway, entre Saint-Denis et Bobigny, et fait actuellement l'objet des travaux de prolongement que vous avez cités.

Le prolongement au-delà de la gare de Noisy-le-Sec, vers Val-de-Fontenay, est inscrit au XII^e contrat de plan Etat-région, tout cela se faisant sous le pilotage du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Un phasage de réalisation est possible, au carrefour Théophile-Sueur - Murs-à-Pêches, pour une dépense de 189 millions d'euros. Rien à voir avec la chaise à porteurs que vous évoquiez tout à l'heure.

M. Jean-Pierre Brard. Cela dépend !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Dans la séance du 10 octobre 2002, nous avons inscrit ce projet au conseil d'administration du STIF, qui a approuvé le prolongement jusqu'à Montreuil - Théophile-Sueur - Murs-à-Pêches, dans sa variante qui permet le réaménagement de l'échangeur routier. Les maîtres d'ouvrage sont habilités à préparer le dossier d'instruction mixte à l'échelon central sur cette base. Ce qui veut dire, pour parler clair, que les maîtres d'ouvrage sont, en outre, invités à présenter l'avant-projet sur cette étape, pour approbation par le STIF, cet avant-projet comprenant, s'il y a lieu, un phasage de réalisation compatible avec les engagements inscrits au CPER et prenant en compte les produits de cession des terrains libérés par le projet tramway.

Ce qui veut dire, en d'autres termes, que je suis incapable de vous dire, au moment où je vous répons – sous l'œil souriant des rapporteurs spéciaux, dont votre ami M. de Courson –, quelle sera la décision que prendra en définitive le STIF. Il y a là, apparemment, un problème de nature budgétaire. Le projet est bon, il est inscrit, il sera soit réalisé complètement dans le cadre du CPER, soit phasé, si nous n'avons pas les moyens financiers de le réaliser à temps.

Ce qu'il faut que vous sachiez, monsieur Brard, c'est qu'il n'y a aucune opposition du Gouvernement à ce projet. Et nous ferons tout pour dégager les moyens financiers, afin de vous donner satisfaction. Nous comprenons parfaitement l'intérêt de ce projet, en termes d'aménagement, et nous ne voudrions pas que le moyen de transport que vous avez cité tout à l'heure se substitue à un moyen de transport produit chez Alstom, dans une usine de la Charente-Maritime. *(Sourires.)*

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS, LOGEMENT, TOURISME ET MER

Mme la présidente. Les crédits inscrits à la ligne « Équipement, transports, logement, tourisme et mer » seront mis aux voix à l'issue de l'examen des crédits du logement. Toutefois, en accord avec la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, j'appelle maintenant les amendements n^{os} 9 corrigé, 10 corrigé, 11 corrigé et 67.

ÉTAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles)

TITRE III

« I. – Services communs : 48 123 160 euros. »

Les amendements n^{os} 9 corrigé et 10 corrigé de M. Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres, peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

L'amendement n^o 9 corrigé est ainsi rédigé :

« Sur le titre III concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer :

I. – Services communs :

« I. – Réduire les crédits de 484 341 euros ;

« II. – Majorer les crédits de 484 341 euros. »

L'amendement n^o 10 corrigé est ainsi rédigé :

« Sur le titre III concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer :

I. – Services communs :

« I. – Réduire les crédits de 93 715 euros ;

« II. – Majorer les crédits de 93 715 euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres. Ces deux amendements répondent à une même logique.

L'amendement n^o 9 corrigé, qui propose une réduction et une majoration de crédits du même montant, vise en réalité à poser la question des conditions d'organisation et de soutien administratif du Conseil national des transports.

Ma première observation concerne la procédure budgétaire qui permet la rémunération des vingt-trois emplois publics du Conseil national des transports. Ces emplois

sont rémunérés au moyen du fonds de concours « Participation des entreprises appartenant aux secteurs d'activité qui sont représentés au Conseil national des transports et aux comités consultatifs des transports aux frais de fonctionnement de ces organismes ». Rémunérer des personnels titulaires de l'État sur fonds de concours, c'est une méthode budgétaire un peu curieuse, sur laquelle nous aimerions entendre le Gouvernement. Nous aimerions aussi avoir un éclaircissement sur ce que peut être l'avenir quant à la rémunération de ces personnels. Voilà pour la procédure.

Mais à dire vrai, sur le fond, il nous semble que le Conseil national des transports – à supposer que son action apporte vraiment une valeur ajoutée par rapport au rôle que peuvent jouer d'autres structures de conseil ou d'action du ministère – pourrait s'adosser directement sur les services du ministère, et non pas disposer de vingt-trois emplois en propre.

Ces emplois vont du chauffeur au secrétaire général, lequel est un agent hors échelle des catégories B à D.

Nous proposons donc par cet amendement n° 9 corrigé une réduction-majoration de crédits visant à la suppression de ces vingt-trois emplois.

L'amendement n° 10 corrigé pose la même question, en termes de procédure budgétaire, s'agissant des emplois des secrétaires des comités régionaux et départementaux des transports. Ceux-ci sont également rémunérés au moyen d'un fonds de concours. Si ces comités devaient continuer d'exister, il serait préférable qu'ils fussent directement adossés aux services du ministère.

J'ajoute que le fonctionnement de ces comités régionaux et départementaux des transports est le plus souvent virtuel.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres. La discussion en commission des finances a fait apparaître que, pour au moins deux d'entre nous, notre collègue Yves Deniaud et moi-même, qui avons été pendant plusieurs années membres de comités régionaux de transport, nous n'avons jamais reçu la moindre convocation à l'une quelconque des réunions de ces comités, lesquels, à vrai dire, ne se réunissent probablement jamais.

D'ailleurs, le Gouvernement propose dans le projet de loi de finances la suppression de vingt-six des trente et un emplois adossés aux comités régionaux de transport. Il doit donc être possible de supprimer les cinq emplois qui restent.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 9 corrigé et 10 corrigé ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Sur l'amendement n° 9 corrigé, j'avoue que le Gouvernement est défavorable à la proposition de M. Mariton, même si nous comprenons très bien sa volonté, largement partagée par tous les membres du Gouvernement sous l'autorité du Premier ministre, de rechercher des gisements d'économie. Mais force est de constater que la suppression des emplois du Conseil national des transports reviendrait ou bien à le faire disparaître, ou bien à en intégrer le coût dans les frais courants du ministère, ce qui serait difficile. Très difficile, vraiment ! Je vous assure que la préparation de ce budget a été douloureuse.

Je souhaite donc que cet amendement ne soit pas retenu. Mais j'ai bien compris l'esprit de la demande de M. Mariton. Je m'engage à ce que soient recherchés les moyens d'optimiser l'emploi des ressources. Une plus

grande synergie, une plus grande complémentarité du CNT avec différents conseils supérieurs sectoriels est nécessaire, ceux-ci concernant d'ailleurs différents modes de transport.

L'autre amendement revient à réduire – encore, allais-je dire – les crédits de 93 715 euros. Là aussi, j'ai bien compris le message. L'efficacité des comités régionaux et départementaux est très différente, monsieur Mariton, d'un département ou d'une région à l'autre. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres. La question relative à l'orthodoxie budgétaire du financement des emplois du CNT reste posée. Je prends acte de votre engagement, monsieur le ministre, de rationaliser l'organisation des différentes structures de conseil du ministère. Je prends acte aussi d'une avancée plutôt positive concernant l'amendement de suppression des emplois liés aux CRT, puisque le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

Dans ces conditions, je maintiens l'amendement n° 10 corrigé de la commission des finances, en espérant qu'il sera adopté, et je retire l'amendement n° 9 corrigé.

Mme la présidente. L'amendement n° 9 corrigé est retiré.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Après avoir entendu les explications du ministre, je voudrais simplement dire qu'il s'agit là de choses qui peuvent paraître des points de détail, mais qui relèvent, me semble-t-il, de l'engagement que nous devons avoir, les uns et les autres, d'entrer progressivement dans la pratique de la loi organique relative aux lois de finances telle qu'elle a été approuvée à l'unanimité des deux chambres sous la précédente législature.

S'agissant d'un certain nombre de structures, nous ne pouvons pas, comme on va le voir au travers d'autres amendements, continuer à admettre soit des modes de financement qui ne sont pas conformes – qu'il s'agisse de la nature même du financement ou des objectifs des structures en question –, soit le maintien dans la nomenclature budgétaire de structures qui ne fonctionnent pas, ce qui est le cas de beaucoup des comités régionaux des transports. Ayant présidé la réunion de la commission où cette affaire a été évoquée, je peux témoigner, à l'appui de ce que Hervé Mariton vient de dire, de ce que d'autres parlementaires que nous avons eu l'occasion d'interroger depuis, et qui sont membres de structures de ce type, nous ont avoué soit leur ignorance de ce qui s'y faisait, soit l'absence de réunions.

Il y a un moment où il faut mettre fin à ces anomalies. Ce sont de petites choses, mais il faut réagir. Car ce serait aussi un signal montrant que l'on entre progressivement dans une nouvelle pratique budgétaire, ce qui, je crois, est souhaité, au-delà de cette assemblée, par un grand nombre de nos concitoyens.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 10 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous en arrivons aux amendements nos 67 et 11 corrigé portant sur le titre IV de l'état B.

TITRE IV

« III. – Transports et sécurité routière : moins 1 468 132 822 euros. »

L'amendement n° 67 de M. Goulard, visant à réduire les crédits du titre IV de l'état B concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer : III. - Transports et sécurité routière, n'est pas défendu.

L'amendement n° 11 corrigé, présenté par M. Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres, est ainsi rédigé :

« Sur le titre IV concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer : III. - Transports et sécurité routière :

« Réduire les crédits de 608 405 euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres*. L'amendement n° 11 corrigé vise à réduire la subvention de l'Etat à RFF du montant de la redevance permettant le financement du Conseil supérieur du service public ferroviaire, c'est-à-dire de 608 405 euros.

L'action et l'animation de ce conseil sont en effet financées de curieuse manière. Réseau Ferré de France paie à l'Etat une redevance au titre des frais de surveillance et de contrôle que l'Etat doit exercer sur Réseau Ferré de France, puis l'Etat reverse une somme pour permettre l'animation du Conseil supérieur du service public ferroviaire. Cette procédure tout à fait surprenante d'un point de vue budgétaire ne peut manifestement pas perdurer, comme vien de le dire Michel Bouvard à l'instant.

D'autant que l'utilité même de la structure est diversement appréciée. Une majorité de personnes considèrent qu'elle n'a aucune utilité, tandis que d'autres pensent que, même si elle ne sert à rien, elle rassure tout de même. Le conseil ne travaillerait pas en tant que tel, mais sa seule existence rassurerait. Admettons. En tout cas, nous pensons qu'il pourrait s'adosser directement sur les services du ministère de l'équipement plutôt que d'avoir ses propres services.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le rapporteur spécial, pour avoir entendu dans cette enceinte même des propos beaucoup plus directs sur le Conseil supérieur du service public ferroviaire, j'observe que vous vous êtes exprimé avec diplomatie. *(Sourires.)*

Ce conseil, qui a été créé par le gouvernement précédent, participait à ce que M. Gayssot appelait assez curieusement « la réforme de la réforme ». Son existence et son fonctionnement ont fait l'objet de nombreux commentaires sur tous les bancs de votre assemblée.

Avant tout, il conviendrait de s'interroger sur la composition de ce conseil. Il semblerait légitime que les entreprises, les citoyens, les associations de consommateurs, les clients du système ferroviaire puissent y être justement représentés.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. Michel Bouvard. Bonne idée !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Pour l'instant, ils sont extraordinairement minoritaires et ne peuvent pas s'exprimer comme ils le souhaiteraient.

J'ai demandé au directeur des transports terrestres de réfléchir et de faire des propositions au Gouvernement sur la composition de ce Conseil supérieur du service public ferroviaire afin qu'il soit plus utile au fonctionnement du secteur ferroviaire.

Deuxièmement, son mode de financement est pour le moins curieux, vous avez raison. Il pourrait d'ailleurs figurer dans les manuels de finances publiques à titre

d'exemples à ne pas suivre. Je vous propose de nous laisser un peu de temps pour trouver un moyen plus orthodoxe de financer ce conseil.

Troisièmement, il faut également que ses coûts de fonctionnement soient maîtrisés.

Je vous promets que le Gouvernement sera extrêmement rigoureux sur ces trois points pour que le conseil « nouvelle manière » fonctionne correctement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres.

M. François Rochebloine. Il faut retirer l'amendement.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres*. Je prends acte de vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat, notamment s'agissant de la qualification très claire que vous avez utilisée pour parler des conditions actuelles du financement du Conseil supérieur du service public ferroviaire.

Je souhaite simplement insister sur un point : la commission des finances a considéré que le peignage par notre assemblée de structures de ce type était indispensable. Michel Bouvard l'évoquait tout à l'heure, il ne peut y avoir de réforme de l'Etat, et ce soir nous nous intéressons plus particulièrement au ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, sans un examen des conditions et du coût de fonctionnement de la kyrielle d'organismes qui enrichissent l'administration française. Cela sous-entend un vrai dialogue entre le Gouvernement et nous. J'ai cru comprendre qu'un travail de conviction était également nécessaire au sein de l'Assemblée sur ces questions. Je retire l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 11 corrigé est retiré.

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Mme la présidente. J'appelle maintenant les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

« Crédits ouverts à l'article 40 au titre des services votés : 1 281 387 468 euros. »

« Crédits ouverts à l'article 41 au titre des mesures nouvelles :

Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 210 000 000 euros ;

Crédits inscrits au paragraphe II : 221 124 581 euros. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 40 au titre des services votés.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 41 au titre des mesures nouvelles.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mme la présidente. J'appelle l'article 71 rattaché à ce budget.

Article 71

Mme la présidente. « Art. 71. - Au IV de l'article 1609 *quaterviciés* du code général des impôts, le deuxième tableau est remplacé par le tableau suivant :

CLASSE	1	2	3
Tarifs par passager	de 4,3 à 8,5 b	de 3,5 à 8 b	de 2,6 à 9,5 b
Tarifs par tonne de fret ou de courrier	de 0,3 à 0,6 b	de 0,15 à 0,6 b	de 0,6 à 1,5 b

..»

M. de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens, a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« I. – Dans la deuxième ligne de la deuxième colonne du tableau de l'article 71, substituer au nombre : "8,5", le nombre : "8". »

« II. – En conséquence, dans la deuxième ligne de la troisième colonne du tableau de cet article, substituer au nombre : "8", le nombre : "7,5". »

La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports aériens.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. Mes chers collègues, l'article 71 du projet de loi de finances vise *grosso modo* à doubler les plafonds de la taxe d'aéroport applicable aux aéroports de classes 1 et 2.

Vous le savez, la loi fixe seulement un plafond et un plancher et c'est un décret qui fixe le montant de la taxe. Bien que le décret ne soit pas encore sorti, puisqu'il faut que la loi de finances soit d'abord votée, le Gouvernement a, semble-t-il, l'intention de prendre quasiment le montant le plus haut de la fourchette que nous allons proposer.

Cela pose un problème, car cela ferait évoluer considérablement le montant des dépenses de sûreté dans les aéroports français. Nous passerions en effet de 116 millions d'euros en 2001 à 440 millions d'euros en 2003 si nous suivions le Gouvernement. Et la commission des finances s'est demandé si à ce quadruplement en trois ans du montant de la taxe correspondait une réelle augmentation de la sûreté.

L'une des raisons de la très forte augmentation de ces dépenses de sûreté réside dans le fait de devoir passer au 31 décembre 2002 à 100 % de contrôle des bagages de soute. Or les seuls mouvements sociaux ont entraîné une hausse de 25 % de la masse salariale des entreprises qui étaient chargées de ce contrôle.

Mais la vraie question que l'on doit se poser est celle-là : quel est le but du contrôle exhaustif des bagages de soute ? Le but, c'est d'essayer de détecter à l'intérieur des bagages des bombes qui pourraient faire exploser l'avion en vol. La méthode employée est-elle efficace ?

Depuis que le contrôle a été mis en œuvre, il n'a été trouvé qu'un poignard de collection et un certain nombre d'objets contondants, pour employer les termes de la police judiciaire, essentiellement d'ailleurs des petits appareils pour se couper les ongles que l'on trouve dans les bagages féminins.

Mme la présidente. Les hommes se coupent aussi les ongles, monsieur de Courson ! Il n'y a pas que les femmes ! *(Sourires.)*

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. De temps en temps, on trouve de la drogue, mais la drogue ne pose pas de problème en termes de sûreté de l'avion.

Donc, première question : le contrôle exhaustif des bagages de soute est-il le moyen d'augmenter effectivement la sûreté ?

Deuxième question : va-t-on contrôler les bagages à main ? Jusqu'où ira-t-on et obtiendra-t-on un résultat efficace ?

Troisième question : quelle est l'efficacité de la palpation ? Actuellement, environ 40 % des voyageurs sont palpés. Vous l'avez sans doute tous été.

M. François Rochebloine. Vous partez sur un terrain glissant ! *(Rires.)*

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. Quelle est, selon vous, la chance de trouver une arme, des petits détonateurs, etc., par la palpation ?

Tous les spécialistes le disent : si on veut trouver quelque chose, il faut que chaque passager soit entièrement déshabillé et fouillé. *(Rires et exclamations sur divers bancs.)*

M. François-Michel Gonnot. Je sais bien que nous sommes en séance de nuit, mais quand même !

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. Eh oui !

Un contrôle aussi poussé, outre le fait qu'il a un coût extraordinairement élevé, risque donc de nous entraîner dans une impasse, sans compter ses conséquences négatives sur la qualité du service. En effet, que ce soit pour les bagages de soute, pour la palpation ou pour la fouille des bagages dits à main, le temps de contrôle augmentera sensiblement, d'où une dégradation de la qualité du service. Le transport aérien connaît déjà des difficultés considérables, même si, heureusement, la compagnie Air France, parce qu'elle a été correctement gérée, est l'une des compagnies qui a le mieux réagi.

M. Daniel Paul. C'est vrai !

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. La commission des finances a donc décidé de rédiger un amendement d'appel au Gouvernement, en proposant de baisser légèrement le plafond. Je vous rassure, si l'amendement était voté, les conséquences ne seraient pas terribles puisque le tarif d'équilibre pour 2003 est en dessous du plafond. Le Gouvernement souhaite dépasser ce tarif d'équilibre, pour combler le déficit, qui, sur les deux derniers exercices, s'élevait à environ à 55 millions d'euros.

Et j'ai envie de poser tout simplement cette question au Gouvernement. Plutôt que de lutter contre le risque d'explosion par le contrôle exhaustif des bagages de soute, ne serait-il pas préférable d'affecter la moitié de cette somme au renforcement de la lutte anti-terroriste ? Nous obtiendrions sans doute de bien meilleurs résultats. Car certains journalistes ont fait le test, ils sont passés sans problème. D'ailleurs, certains services ont, eux aussi, essayé de tester le dispositif, comme on le fait pour tout dispositif de sécurité. Ils sont également passés sans trop de problèmes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous êtes un homme de sagesse, de bon sens. Face à une telle dérive, ne pensez-vous pas qu'il est nécessaire de se demander si l'on n'est pas en train de se tromper. Accepteriez-vous qu'il soit procédé à un audit du dispositif ?

M. Jean-Luc Warsmann. De palpation ? *(Sourires.)*

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. Notamment de la palpation, parce que je pense qu'elle est à peu près inutile. Ainsi, vous qui êtes un peu rond, mon cher collègue, je pense que vous pourriez sans doute dissimuler un objet, plus facilement en tout cas que certains de nos collègues de mon genre qui sont plutôt menus ! *(Rires.)*

M. Michel Bouvard. Cela mériterait presque un fait personnel.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. L'audit pourrait intégrer la comparaison avec les pratiques des autres pays. En effet, à part les Anglais, qui, du fait du terrorisme irlandais, ont mis en place depuis plusieurs années des dispositifs extrêmement

durs, en particulier de contrôle des bagages à main, les autres pays sont allés moins vite que nous. Tel est le sens de l'appel que vous lance la commission.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. J'aurais presque envie de paraphraser le poète « Si votre palpation égale votre ramage », mais je m'arrêterai là. (*Sourires.*)

Monsieur de Courson, votre question est judicieuse et vous avez raison de présenter un amendement d'appel.

Vous avez cité les chiffres : 116 millions d'euros en 2001, et 440 millions en 2003. La progression est tout à fait considérable. Malheureusement, un autre élément progresse de façon tout aussi considérable, c'est le terrorisme. En dépit de toutes les précautions prises dans le monde entier depuis le 11 septembre, les terroristes continuent de frapper impunément. Des tentatives d'attentat ont été déjouées sur des aéronefs. Bref les risques sont réels, y compris sur notre territoire, tous les spécialistes le disent.

Je rappelle également que nous devons respecter des normes internationales, celles de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous ne sommes pas seuls, une coopération existe avec nos partenaires européens et au niveau mondial.

Il est vrai que les mesures prises ont un coût ! Arriver à 100 % du contrôle des bagages de soute est aujourd'hui indispensable si l'on veut une sécurité absolue. De même, il faut améliorer ce qui a été entrepris dans les aéroports français, et d'abord dans les aéroports parisiens, je veux parler du contrôle des bagages à main, même si cela présente des inconvénients : l'attente, la confiscation, qui peut paraître étonnante parfois, d'objets. En outre, nous intégrons dans l'augmentation le coût des mouvements sociaux que vous avez rappelés.

A ce propos, je souligne que le Gouvernement a tout mis en œuvre pour qu'une solution soit trouvée parce que les revendications de certains de ces personnels étaient tout à fait légitimes. Alors que l'on confie à ces gens la tâche régalienne de veiller à notre sécurité, notamment en inspectant les bagages de cabine, ils étaient payés de manière assez scandaleuse par des sociétés dont certaines sont liées aux pouvoirs publics et à une entreprise publique.

Nous avons favorisé le dialogue social, fait en sorte que leurs conditions de travail soient améliorées et décidé un certain nombre de mesures de sécurité.

Outre ces mesures, il convient de noter la présence très forte des forces de sécurité dans les aéroports français, notamment dans les aéroports parisiens. Elle devrait permettre d'assurer une meilleure sécurité des passagers. En effet, si nous obtenons de bons résultats en matière de lutte contre le terrorisme, en tout cas jusqu'à présent, – un attentat peut malheureusement arriver à tout moment – nous enregistrons une augmentation des vols dans les aéroports parisiens. Nous devons donc, à côté des forces régaliennes, mettre en place une police de proximité pour sécuriser les grands aéroports qui sont devenus des lieux parfois dangereux. C'est le cas des aéroports parisiens où s'est développée une délinquance de proximité contre laquelle il faut lutter.

La sûreté, la sécurité ont un coût que l'on trouve toujours trop élevé jusqu'au jour où une catastrophe arrive. Ce jour-là, la représentation nationale reproche, à juste titre, au Gouvernement de n'avoir pas pris toutes les précautions utiles.

Il faut prendre les précautions nécessaires, mais faut également, monsieur de Courson, regarder comment tout le dispositif fonctionne. C'est pourquoi je vous annonce que nous acceptons qu'un audit soit réalisé sur la sûreté de nos aéroports, étant entendu que le Parlement serait tenu informé des conclusions.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général pour les transports aériens.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. Comme l'amendement était un amendement de la commission des finances, je me suis rapproché dans l'après-midi du rapporteur général et du président. Ceux-ci m'ont indiqué que si le Gouvernement s'engageait à faire un audit et à en communiquer les résultats à la commission des finances,...

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Naturellement.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens. ... ils seraient d'accord pour que je retire l'amendement.

Comme vous avez rempli les deux conditions, monsieur le secrétaire d'Etat, je retire l'amendement n° 4.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Merci.

Mme la présidente. L'amendement n° 4 est retiré.

Je mets aux voix l'article 71.

(*L'article 71 est adopté.*)

Mme la présidente. En accord avec la commission des finances, j'appelle un amendement portant article additionnel après l'article 71.

Après l'article 71

Mme la présidente. M. Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Après l'article 71, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, avant le 30 juin 2003, sur le bureau de l'Assemblée nationale et sur celui du Sénat, un rapport sur le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports et sur le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin.

« Ce rapport détaillera le financement, le fonctionnement et l'utilité de ces fonds. »

La parole est à M. le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres. Il s'agit d'un amendement bien modeste.

M. Patrice Martin-Lalande. Un amendement impalpable. (*Sourires.*)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres. En quelque sorte !

Nous demandons au Gouvernement de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale avant le 30 juin 2003, un rapport sur le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports et sur le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin. Il s'agit de faire mieux et pour moins cher, ou du moins d'essayer.

M. François Rochebloine. Un rapport de plus !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres. Le but est à la fois de s'assurer du fonctionnement effectif de ces fonds, qui ont pour

objectif de garantir un certain nombre de financements pour la mise en œuvre concrète d'une politique intermodale et, en même temps, de s'assurer que ces deux nouveaux établissements publics ne développent pas de moyens propres en personnels, alourdissant encore davantage les charges de l'Etat.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. La commission des finances demande, par la voix de M. Mariton, la remise d'un rapport.

Le premier établissement public concerné est le Fonds pour le développement de l'intermodalité, dont les ressources doivent être constituées par une fraction du produit de la cession des participations de l'Etat dans ASF. Ce fonds sera notamment utilisé pour financer une liaison qui n'est pas, ici, transalpine, mais la liaison entre Perpignan et Figueras, à propos de laquelle M. le ministre a rencontré la semaine dernière son homologue espagnol.

Le second fonds, cher à M. Bouvard et à tous les élus rhône-alpins - comme, je suppose, à l'ensemble de la représentation nationale - est celui qui a pour but de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le pôle alpin.

Ces deux établissements publics sont en cours de constitution, et j'ai indiqué tout à l'heure à M. Bouvard qu'une réflexion était actuellement en cours sur la manière de financer le second d'entre eux.

Ce rapport au Parlement qui précisera le financement, le fonctionnement et l'utilité de ces fonds, sera, en effet, utile, monsieur Mariton. C'est donc bien volontiers que le Gouvernement accepte cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. J'appelle la ligne 38 de l'état E.

ÉTAT E

Tableau des taxes parafiscales dont la perception est autorisée en 2003

LIGNES		DESCRIPTION	PRODUIT pour l'année 2002 ou la campagne 2001-2002	ÉVALUATION pour l'année 2003 ou la campagne 2002-2003
2002	2003			
Équipement, transports, logement, tourisme et mer III. - Transports et sécurité routière				
42	38	Nature de la taxe : - taxe additionnelle au droit de timbre des cartes grises des véhicules utilitaires pour le financement de la formation professionnelle dans les transports. Organismes bénéficiaires ou objet : - association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports (A.F.T.). Taux et assiette au 1 ^{er} janvier 2001 : - Véhicules pour le transport des marchandises dont le poids total autorisé en charge est : - inférieur ou égal à 3,5 tonnes : 28,30 b ;	54 564 000	55 665 000

LIGNES		DESCRIPTION	PRODUIT pour l'année 2002 ou la campagne 2001-2002	ÉVALUATION pour l'année 2003 ou la campagne 2002-2003
2002	2003			
		- supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 6 tonnes : 116 b ; - supérieur à 6 tonnes et inférieur à 11 tonnes : 173,54 b. - Véhicules automobiles de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 11 tonnes, tracteurs routiers et véhicules de transport en commun de personnes : 260,46 b. Textes : - décret n° 96-139 du 21 février 1996 ; - décret n° 2000-1336 du 26 décembre 2000 ; - arrêté du 16 octobre 2001.		

Je mets aux voix la ligne 38 de l'état E.

(La ligne 38 de l'état E est adoptée.)

Mme la présidente. Nous avons terminé la discussion des crédits du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer concernant l'équipement et les transports ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je souhaite simplement remercier la majorité de sa confiance et l'ensemble de la représentation nationale pour la qualité de ce débat, qui augure bien du grand débat sur les infrastructures que nous aurons à connaître au cours du printemps 2003. Enfin, madame la présidente, mes remerciements s'adressent aussi à vous, pour votre présidence faite de fermeté et de courtoisie.

Mme la présidente. Merci, monsieur le ministre.

La suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances est renvoyée à la prochaine séance.

2

DÉPÔT D'UN RAPPORT

Mme la présidente. J'ai reçu, le 24 octobre 2002, un rapport n° 330, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2003 (n° 250), de :

M. Yves Bur : tome I. - Recettes et équilibre général ;

M. Jean Bardet : tome II. - Assurance maladie et accidents du travail ;

Mme Marie-Françoise Clergeau : tome III. - Famille ;

M. Denis Jacquat : tome IV. - Assurance vieillesse ;

MM. Yves Bur et Jean Bardet, Mme Marie-Françoise Clergeau et M. Denis Jacquat : tome V. - Tableau comparatif et amendements non adoptés par la commission.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu, le 24 octobre 2002, de M. le Premier ministre, en application de l'article 54 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2002 (n° 2001-1246 du 21 décembre 2001), un rapport de la commission instituée par l'article L. 176-2 du code de la sécurité sociale.

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

Mme la présidente. J'ai reçu, le 24 octobre 2002, de M. Pierre Lequiller, un rapport d'information, n° 331, déposé par la Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne sur des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution du 13 juillet au 1^{er} octobre 2002 (nos E 2053, E 2056, E 2061, E 2062, E 2066, E 2073, E 2075, E 2077 à E 2084, E 2086 à E 2092, E 2095, E 2098 et E 2100) et sur les textes nos E 1800, E 1841, E 1867, E 1875, E 1915, E 1940-IV, E 1957, E 1960, E 1977, E 1981, E 2043, E 2049, E 2106, E 2107 et E 2117.

5

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

Mme la présidente. J'ai reçu, le 24 octobre 2002, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, relatif aux salaires, au temps de travail et au développement de l'emploi.

Ce projet de loi, n° 329, est renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

6

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Mme la présidente. J'ai reçu, le 24 octobre 2002, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la couverture territoriale en téléphonie mobile de deuxième génération par la mise en œuvre prioritaire de prestations d'itinérance locale entre opérateurs.

Cette proposition de loi, n° 332, est renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 24 octobre 2002, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à l'implantation des éoliennes et à la protection de l'environnement.

Cette proposition de loi, n° 333, est renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, en application de l'article 83 du règlement.

7

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

Mme la présidente. Vendredi 25 octobre 2002, à neuf heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2003 (n° 230) :

M. Gilles Carrez, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 256).

Industrie, Poste et télécommunications ; lignes 27 à 32 de l'état E :

Industrie :

M. Hervé Novelli, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 16 du rapport n° 256) ;

Industrie, énergie :

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire (tome VI de l'avis n° 258) ;

Poste et télécommunications :

M. Alain Joyandet, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 18 du rapport n° 256) ;

M. Pierre Micaut, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire (tome VIII de l'avis n° 258).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2003 (n° 230) :

Ecologie et développement durable ; ligne 33 de l'état E :

M. Philippe Rouault, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 13 du rapport n° 256) ;

M. Christophe Priou, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire (tome IV rectifié de l'avis n° 258) ;

M. Jean-Jacques Guillet, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires étrangères (tome V de l'avis n° 259).

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT

MODIFICATION À LA COMPOSITION DES GROUPES

Groupe socialiste

Apparentés aux termes de l'article 19 du règlement
(3 au lieu de 2)

Ajouter le nom de Mme Chantal Robin-Rodrigo.

Liste des députés n'appartenant à aucun groupe

(18 au lieu de 19)

Supprimer le nom de Mme Chantal Robin-Rodrigo.

TEXTES SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

Transmissions

Par lettre du 23 octobre 2002, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale les textes suivants :

Communication du 23 octobre 2002

N° E 2118. - Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 91/68/CEE en ce qui concerne le renforcement des contrôles applicables aux mouvements des ovins et des caprins (COM [2002] 504 final).

N° E 2119. – Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1268/1999 relatif à une aide communautaire à des mesures de préadhésion en faveur de l'agriculture et du développement rural dans les pays candidats d'Europe centrale et orientale, au cours de la période de préadhésion (COM [2002] 519 final).

N° E 2120. – Proposition de directive du Conseil modifiant, en ce qui concerne les essais comparatifs communautaires, la directive 66/401/CEE concernant la commercialisation des semences de plantes fourragères, la directive 66/402/CEE concernant la commercialisation des semences de céréales, la directive 68/193/CEE concernant la commercialisation des matériels de multiplication végétative de la vigne, la directive 92/33/CEE concernant

la commercialisation des plants de légumes et des matériels de multiplication de légumes autres que les semences, la directive 92/34/CEE concernant la commercialisation des matériels de multiplication de plantes fruitières et des plantes fruitières destinées à la production de fruits, la directive 98/56/CE concernant la commercialisation des matériels de multiplication des plantes ornementales, la directive 2002/54/CE concernant la commercialisation des semences de betteraves, la directive 2002/55/CE concernant la commercialisation des semences de légumes, la directive 2002/56/CE concernant la commercialisation des plants de pommes de terre et la directive 2002/57/CE concernant la commercialisation des semences de plantes oléagineuses et à fibres (COM [2002] 523 final).

ABONNEMENTS

(TARIFS 2002)

ÉDITIONS		TARIF abonnement France et outre-mer	FRANCE participation forfaitaire aux frais d'expédition *	ÉTRANGER participation forfaitaire aux frais d'expédition *
Codes	Titres			
		Euros	Euros	Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :			
03	Compte rendu..... 1 an	20,30	47,60	107,30
33	Questions..... 1 an	20,20	33,40	59,50
83	Table compte rendu.....	9,80	5,30	13,60
93	Table questions.....	9,70	3,30	8,90
	DÉBATS DU SÉNAT :			
05	Compte rendu..... 1 an	18,60	39,60	87,80
35	Questions..... 1 an	18,40	24,50	49,40
85	Table compte rendu.....	9,80	4,40	6,70
95	Table questions.....	6,20	3,20	4,70
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :			
07	Série ordinaire..... 1 an	204,00	172,10	366,80
27	Série budgétaire..... 1 an	48,10	4,90	10,40
	DOCUMENTS DU SÉNAT :			
09	Un an.....	195,70	151,10	307,30
<p>Les DÉBATS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DÉBATS du SÉNAT font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07 : projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions ; - 27 : projets de lois de finances. <p>Les DOCUMENTS du SÉNAT comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.</p>				
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 et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination (*) Décret n° 2001-955 du 19 octobre 2001				
DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84				

Prix du numéro : **0,69** b