

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12<sup>e</sup> Législature

**SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004**

36<sup>e</sup> séance

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

3<sup>e</sup> séance du vendredi 24 octobre 2003



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. ÉRIC RAOULT

1. **Loi de finances pour 2004** (deuxième partie). – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 9459).

#### ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE (*suite*) (p. 9459)

M. François Liberti, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

MM. Gilbert Biessy,  
Michel Bouvard,  
Maxime Bono,  
Philippe Folliot,  
Jean-Pierre Grand,  
Michel Destot,  
Michel Hunault,  
Richard Dell'Agnola.

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. Gilbert Biessy, François Asensi, Mme Chantal Brunel, MM. Emile Blessig, Dominique Caillaud, Marc Reymann, Mme Odile Saugues, MM. Maxime Bono, Victorin Lurel, François Rochebloine, Gilles Artigues, Philippe Folliot, Jean-Pierre Blazy.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 9489)

#### **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.

Etat B

Titre III (p. 9489)

Amendements n<sup>os</sup> 66 corrigé de la commission des finances et 77 du Gouvernement : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'équipement et les transports terrestres ; le ministre. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 66 corrigé.

M. Maxime Bono. – Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 77.

Amendement n<sup>o</sup> 67 de la commission. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 65 de la commission : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. – Retrait.

MM. Michel Bouvard, Maxime Bono.

Amendement n<sup>o</sup> 68 de la commission : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; le ministre, Dominique Caillaud, Maxime Bono. – Rejet.

Article 77 (p. 9491)

Amendements de suppression n<sup>os</sup> 69 de la commission et 75 de M. Rochebloine : MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; François Rochebloine, le secrétaire d'Etat, Maxime Bono, Louis Giscard-d'Estaing, Philippe Folliot, Gilbert Biessy. – Adoption par scrutin.

L'article 77 est supprimé.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

Après l'article 77 (p. 9494)

Amendement n<sup>o</sup> 71 rectifié de Mme Pecresse : Mme Valérie Pecresse, MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. – Retrait.

#### BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Adoption des crédits ouverts aux articles 48 et 49.

Article 51 (p. 9495)

Amendement n<sup>o</sup> 1 de la commission : M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens. – Retrait.

M. Victorin Lurel.

L'article 51 sera mis aux voix à la fin de la discussion des crédits des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, le vendredi 14 novembre.

Article 53 (p. 9496)

L'amendement n<sup>o</sup> 2 de la commission a été retiré.

Adoption de l'article 53.

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

2. **Dépôt d'une proposition de résolution** (p. 9496).
3. **Dépôt d'un rapport en application d'une loi** (p. 9496).
4. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 9496).
5. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 9496).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE M. ÉRIC RAOULT,  
vice-président**

M. le président. La séance est ouverte.  
(*La séance est ouverte à vingt et une heures.*)

1

## LOI DE FINANCES POUR 2004

### DEUXIÈME PARTIE

#### Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2004 (n<sup>os</sup> 1093, 1110).

#### ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE (*suite*)

M. le président. Nous reprenons l'examen des crédits de l'équipement et des transports ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. François Liberti, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

M. François Liberti, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.* Monsieur le président, 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, mes chers collègues, les crédits inscrits pour la mer dans le budget 2004 s'élèvent à 1 094 millions d'euros, contre 1 033 millions d'euros en 2003, ce qui représente une hausse apparente de 5,9 %. La subvention à l'Établissement national des invalides de la marine, qui constitue 71 % de ces crédits est, quant à elle, réévaluée de 7,6 % pour faire face à une baisse prévisible des autres recettes de cet organisme, ainsi qu'à ses besoins de modernisation. Les charges de personnel des services de la mer progressent de 2,5 %, et atteignent 84,59 millions d'euros. Hors ENIM et hors personnel, les dotations prévues pour 2003 atteignent 231,64 millions d'euros, enregistrant une progression de 1,5 %, qui ne permet pas, toutefois, de rattraper les effets de la baisse de 2 % constatée en 2003. Les dépenses ordinaires, considérées dans ces limites, s'établissent à 164 millions d'euros - en baisse de 0,43 %.

La hausse globale des crédits résulte donc de la progression de 6,4 % des crédits de paiement des dépenses en capital, dont les subventions d'investissement destinées aux ports maritimes et à la protection du littoral sont revalorisées.

Avec une dotation d'un peu plus de 8 millions d'euros, les autorisations de programme subissent une baisse de 24 % due, pour l'essentiel, au transfert, à compter de 2004, des crédits afférents au programme d'aménagement du Mont-Saint-Michel sur le budget du ministère chargé de l'aménagement du territoire.

Première priorité affichée par ce budget, le renforcement de la sécurité des ports maritimes et leur modernisation. En 2004, deux postes d'officier de port et treize postes d'officiers de port adjoints seront créés. Les dépenses ordinaires consacrées aux ports maritimes s'établissent à 70,79 millions d'euros, avec un doublement de la dotation consacrée à l'informatique portuaire en vue d'assurer le suivi documentaire du trafic maritime. Par contre, les moyens dégagés pour les travaux d'entretien des ports maritimes ou non autonomes, c'est-à-dire d'intérêt national, subissent comme l'an dernier une baisse de l'ordre de 7 %. Quant aux crédits d'intervention destinés aux ports autonomes en métropole et outre-mer, ils sont quasiment au même niveau qu'en 2003. L'ensemble de ce volet ne répond donc pas aux besoins et accentue des retards cumulés très préoccupants, tout particulièrement dans les ports non autonomes.

Les crédits d'investissement consacrés à la modernisation des ports sont en hausse de 5,4 %. Toutefois, ces crédits sont pour l'essentiel utilisés à la poursuite des grandes opérations portuaires telles que « Port 2000 » au Havre ou des investissements inscrits aux contrats de plan Etat-régions. Comme en 2003, on ne peut que regretter la faiblesse des investissements prévus sur la façade méditerranéenne. Quant aux autorisations de programme, elles sont ramenées de 36,4 millions d'euros en 2003 à 25,8 millions d'euros, ce qui constitue donc un coup de frein aux investissements à venir.

S'agissant de la modernisation des ports maritimes, l'évolution des discussions sur la directive relative aux services portuaires suscite des réactions de plus en plus vives. Le texte qui résulte de la procédure de compromis est lourd de dangers pour l'emploi, il consacre l'auto-assistance et réintroduit le pilotage dans le champ de la directive. La libéralisation annoncée va mettre en cause la sécurité hors et dans les enceintes portuaires. L'opposition de la France à cette directive communautaire doit être sans faille dans les étapes à venir.

L'incertitude est grande également à propos de la régionalisation des ports. Celle des ports corses attend la publication des textes d'application. Quant à l'expérimentation prévue par la loi relative à la démocratie de proximité, elle n'a pas été menée.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.* C'est un enjeu majeur !

M. François Liberti, *rapporteur spécial.* Pour ce qui concerne la flotte de commerce - c'est la deuxième priorité de ce budget -, en contradiction avec les objectifs

affichés par le Gouvernement lors du comité interministériel du 29 avril 2003, les crédits destinés au soutien de la flotte sont en baisse de 1,6 %. La part la plus significative de ces crédits est consacrée au remboursement des charges sociales patronales et une dotation de 44 millions d'euros est prévue pour cette action, ce qui risque d'être très insuffisant puisque la dotation de 2003, pourtant supérieure, n'assure que partiellement le remboursement des charges acquittées par les entreprises, et ce malgré un report de 1,24 million d'euros. Par ailleurs, 2 millions d'euros sont destinés à aider à la création des lignes maritimes à courte distance, contre 1 million d'euros en 2003. C'est donc une avancée, mais c'est une avancée bien modeste, très largement insuffisante pour un objectif que tout le monde s'accorde à reconnaître comme majeur.

Par contre, il convient de saluer dans ce domaine la publication prochaine d'un décret autorisant les pré- et post-acheminements par camion de quarante-quatre tonnes dans les ports maritimes, que j'avais d'ailleurs préconisés dans le rapport qu'il m'avait été demandé d'établir dans le cadre de la mission parlementaire sur le cabotage maritime, proposition reprise également dans le rapport de M. de Richemont.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Absolument !

**M. François Liberti, rapporteur spécial.** Les aides à la flotte sont également constituées par des allègements de charges fiscales, auxquels viendra s'ajouter, à partir de 2004, l'introduction de la taxe au tonnage, qui coûtera environ 9 millions d'euros à l'Etat. Je m'interroge fortement sur l'absence de contreparties d'un tel dispositif, dont les conséquences sociales néfastes ont déjà été pointées dans les pays où il a été introduit, notamment en Grande-Bretagne.

De plus, l'annonce pour 2004 d'un nouveau registre international du pavillon français, réduisant la présence des navigants français au commandant et à un officier, permettant aussi l'embarquement de marins non communautaires hors du champ social et des droits constitutionnels français,...

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens.** Quelle horreur !

**M. François Liberti, rapporteur spécial.** ... nous renvoie au débat sur la refondation sociale. En effet, la loi définit les principes généraux, les partenaires sociaux adaptent le reste. En l'absence de négociations collectives, c'est le champ du contrat individuel qui s'étend : à chacun selon son contrat. La véritable capacité contractuelle des salariés est variable dans un cadre local ou régional, encore plus dans un marché international du travail. Il s'agit également d'une extension du pouvoir unilatéral de gestion du personnel par l'entrepreneur. Compte tenu de la dimension contractuelle plus ou moins étendue, la sphère du pouvoir patronal s'amplifie. C'est une réflexion que je voulais livrer par rapport au débat qui s'ouvrira en ce qui concerne le RIF, le registre international français.

La troisième priorité du budget est la sécurité maritime. A la suite des marées noires provoquées par l'*Erika* et le *Prestige*, les dispositions prises pour renforcer la sécurité des navires et de la navigation, tant au plan national qu'international, ont amené l'Etat à accroître les moyens consacrés à ces missions. Les crédits correspondants sont ainsi passés de 23,77 millions d'euros en 1999 à 29,73 millions d'euros dans l'actuel projet de loi. L'aug-

mentation de ces crédits se concentre sur la modernisation des services spécialement consacrés à la sécurité maritime. Il convient cependant de remarquer que les mesures de régulation budgétaire opérées au cours du présent exercice ont, malgré les aménagements intervenus au début de l'été, réduit de 20 %, par rapport aux dotations initiales, les crédits de fonctionnement et de 50 % les crédits de paiement consacrés à la modernisation de la sécurité maritime, ce qui a fortement pénalisé cet objectif prioritaire en 2003. Les dotations 2004 en crédits de fonctionnement affichent une progression de 11 %, tout entière consacrée au nouveau programme Radarsat visant à la surveillance des pêches illégales dans la zone économique exclusive française de l'Antarctique. Les dotations en capital destinées à la modernisation des CROSS sont ramenées à 19 millions d'euros.

Enfin, le dispositif de contrôle et de surveillance en mer devra renforcer ses moyens nautiques, notamment par le lancement du deuxième patrouilleur de haute mer. Les crédits inscrits au budget 2004, abondés par des reports de crédits précédemment « gelés », devraient permettre la conduite de ces actions. Encore faudrait-il que de nouvelles régulations budgétaires ne viennent pas, en 2004 comme en 2003, retarder, voire annuler, les programmes engagés.

Enfin, le rôle des centres de sécurité des navires a été renforcé. Dans le cadre du Memorandum de Paris, leur a été fixé l'objectif de contrôler 25 % des navires étrangers en escale dans les ports français, ce qui implique le doublement du nombre des inspecteurs des affaires maritimes à l'échéance de 2006, pour atteindre le nombre de 130. Depuis 2001, 54 postes ont été créés. En attendant la réalisation complète de ce plan de recrutement, le taux de contrôle des navires a pu malgré tout s'améliorer, grâce à la mobilisation des inspecteurs et au recrutement, en tant que vacataires, d'anciens officiers navigants de la marine marchande, chargés d'assister les inspecteurs.

Le projet de budget pour 2004 prévoit la création de douze nouveaux postes d'inspecteurs. En outre, cinq postes seront créés pour la COSRU, équivalent des CROSS à la Réunion, pour renforcer la surveillance des pêches dans le cadre du dispositif Radarsat.

Par contre, j'estime regrettable que le plan de généralisation des unités littorales des affaires maritimes ne soit pas poursuivi en 2004, marquant ainsi un coup d'arrêt au recrutement des personnels nécessaires au dispositif de surveillance côtière.

En ce qui concerne la protection du littoral, les dépenses ordinaires sont en légère progression. Par contre, les crédits destinés à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures restent au niveau de 2003, et ce dans un contexte marqué par une indemnisation des victimes du *Prestige* par le FIPOL à hauteur de 15 % seulement. Le plafond à la hausse décidé par l'OMI n'est pas encore ratifié, faute de la signature de huit Etats au moins, dont la France.

Les dépenses en capital sont principalement consacrées aux opérations de défense des côtes et de protection des lieux habités contre l'érosion marine, réalisées dans le cadre des contrats de plan Etat-régions et de leurs avenants « pollution-tempêtes ». Les investissements relatifs à la lutte contre la pollution accidentelle, 2,4 millions d'euros en autorisations de programme et 1,92 million d'euros en crédits de paiement, sont en forte augmentation - respectivement de 84,8 % et 47,6 %. Ils se placent dans une perspective pluriannuelle de remise à niveau des stocks d'équipements et des matériels, avec pour objectif, en particulier, de porter dans les meilleurs

délais de trente à cinquante kilomètres le linéaire des barages antipollution disponibles en métropole. Par contre, l'insuffisance des moyens nautiques disponibles en Méditerranée n'est absolument pas traitée. Les réponses que j'ai reçues de vos services à ce propos, monsieur le ministre, sont restées très abstraites. Il ne faudrait pas attendre qu'une nouvelle catastrophe vienne montrer la pertinence de mes avertissements. A cet égard, votre commission des finances a souhaité que la Cour des comptes se penche sur les moyens consacrés à la sécurité maritime, leur niveau, leur mise en œuvre, ainsi que l'efficacité de leur utilisation.

Le soutien à la formation maritime doit également constituer une priorité. Pourtant, après le passage au statut public des personnels de l'AGEMA, l'association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles, il n'y a pas de moyens humains supplémentaires inscrits dans le budget 2004, malgré les besoins exprimés, notamment avec la suppression des aides éducateurs qui entraîne la fermeture des centres de documentation et d'information dans les lycées. Je tiens également à souligner que, de par l'absence de plan de formation, la formation permanente des enseignants et de tous les personnels est inexistante depuis 2001.

**M. Jean-Pierre Grand.** Nous ne discutons pas ici du budget de l'éducation nationale !

**M. François Liberti, rapporteur spécial.** Mais nous avons en charge la formation des personnels dans ce budget, mon cher collègue.

Les moyens de fonctionnement, inscrits au chapitre 36-37, sont accrus de 12,3 %, hausse qui bénéficie à l'enseignement secondaire. Comme l'an dernier, le montant des crédits d'intervention consacrés aux bourses des élèves de l'enseignement maritime est revalorisé grâce à un ajustement qui bénéficie, cette fois, à l'enseignement secondaire, dont la dotation augmente de 21 %. Il faut s'en féliciter, bien que le montant moyen des bourses reste encore très inférieur à celui de l'éducation nationale. Les moyens d'investissement, identiques à ceux de 2003, restent plus que modestes.

**M. le président.** Veuillez conclure, cher collègue.

**M. François Liberti, rapporteur spécial.** J'ai terminé, monsieur le président.

En ce qui concerne la protection sociale des marins, l'essentiel des crédits est constitué par la subvention d'équilibre versée par l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine - j'en ai déjà parlé. En outre, cinq emplois d'inspecteurs du travail maritime sont créés. Par contre, les crédits destinés à l'aide d'urgence aux marins abandonnés passe de 0,3 million d'euros en 2003 à 0,2 million d'euros en 2004, ce qui n'est évidemment pas satisfaisant en raison des drames humains qui se jouent dans de telles situations.

N'ayant pas suivi l'avis défavorable de son rapporteur spécial, votre commission des finances vous demande d'adopter les crédits de la mer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Gilbert Biessy, premier orateur inscrit.

**M. Gilbert Biessy.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'état, le budget de l'équipement et des transports pour 2004 que vous nous présentez ne correspond pas, loin s'en faut, aux besoins de ce secteur. Alors que vous vous glorifiez d'une hausse de 2,9 %, Bercy, plus réaliste, annonce un budget en baisse de 4,2 %, à périmètre constant.

Une politique ambitieuse d'aménagement de notre territoire et de développement des infrastructures doit pourtant être mise en œuvre, car de grandes disparités existent entre les régions bien desservies et celles qui sont enclavées et économiquement les plus faibles, lesquelles ne disposent pas encore des réseaux qui seraient utiles à leur revitalisation.

D'abord, je souhaiterais apporter un éclairage sur la partie de votre budget relative à l'équipement.

Tout porte à croire que vous adoptez une position d'attente qui amplifiera mécaniquement les problèmes déjà visibles sur le terrain. Certes, les lois de décentralisation régleront une grande partie de votre problème, puisque, en transférant aux collectivités territoriales de nouvelles compétences, vous allégerez votre budget.

**M. Michel Hunault.** Caricature !

**M. Gilbert Biessy.** On en parlera le moment venu !

S'agissant des dépenses en personnel, vous relancez la politique de réduction d'emplois menée jusqu'en 1997 - et nous sommes là loin de la caricature ! - et qui concernait en moyenne 1 000 emplois par an. Pour 2004, votre ministère affiche une diminution globale de 1 021 emplois, mais les disparités entre secteurs sont fortes, puisque ce sont plus de 2 000 suppressions qui sont prévues dans le secteur de l'exploitation. Vous contribuez à dégrader un service public qui ne peut déjà plus, faute de moyens, assumer toutes ses missions. Dans le chapitre du rapport de 2000 consacré à l'entretien du réseau routier national, la Cour des comptes soulignait les graves difficultés résultant de la politique de réduction des effectifs dans les DDE, en particulier pour ce qui est des agents de travaux. Le manque de personnel ne permet déjà plus d'assurer l'entretien des routes, y compris la viabilité hivernale, sans avoir recours aux astreintes et aux horaires particuliers de service.

Le reste de votre budget est à l'avenant. Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple du réseau routier national, que vous comptez transférer aux collectivités locales. Celui-ci est très dégradé et, souvent, il ne permet plus d'assurer la sécurité des usagers. Faute de moyens, seuls les travaux curatifs sont menés, au détriment de tout investissement préventif. Pourtant, vous n'affectez pas de ressources supplémentaires. Peut-être préférez-vous ne pas rénover le réseau avant d'en décentraliser la gestion ?

Héritant d'équipements dégradés et insuffisants, qui ne répondent pas aux besoins légitimes des usagers, les collectivités locales devront investir des sommes colossales pour remédier à la situation, la compensation se faisant sur la base des crédits affectés lors du transfert des compétences. Certes, la décentralisation ne concerne, si l'on s'en tient à des critères kilométriques, que peu de routes, mais ce sont celles qui reçoivent près de 80 % du trafic.

Cette politique aura des conséquences désastreuses pour l'avenir des infrastructures routières en France. Alors que vous prévoyez des investissements autoroutiers au détriment du transport ferroviaire, vous laissez se dégrader le reste du réseau public. Déjà des routes ne peuvent plus être déneigées dans des délais satisfaisants. Déjà les entreprises autoroutières préfèrent fermer des segments et dévier les flux sur les réseaux nationaux. A force de désengagement financier, vous privilégiez une politique d'alerte et de gestion de crise à une politique de prévention ! Votre budget ne permet pas d'assurer la sécurité des usagers et de maintenir en état notre réseau.

Allez-vous, de plus, renouveler les mises en réserve et les annulations de crédits que vous avez effectuées en 2003 ?

Vous cassez ainsi un héritage précieux pour les populations et les territoires concernés. Comment expliquez-vous le gouffre existant entre les déclarations de votre Gouvernement et les moyens que vous mettez en œuvre ?

On retrouve ce décalage dans les mesures concernant le transport ferroviaire. En contradiction totale avec le souci environnemental que vous affichez, vous ne programmez aucune aide financière suffisante qui permettrait de mettre en œuvre le rééquilibrage rail-route dans le secteur du transport de marchandises.

Comment financer de nouvelles infrastructures et développer les transports combinés lorsque les seules mesures nouvelles concernent l'augmentation de la TIPP gazole ? De plus, en reconduisant le remboursement partiel de cette taxe pour les exploitants de transport routier de marchandises et en augmentant son taux, l'Etat va financer, à la place des entreprises, la majeure partie de cette hausse. Vous faites donc doublement peser sur les particuliers les 800 millions d'euros ainsi gagnés. Tout en faisant payer à nos concitoyens une taxe supplémentaire injuste, vous refusez de mener une politique fiscale qui inciterait les entreprises à choisir le rail.

Vous avez évoqué, lors du débat sur les infrastructures, la mise en place de péages routiers pour les camions afin de dégager de nouvelles sources de financement pour le fret autoroutier et le transport combiné. Qu'est devenue cette piste à propos de laquelle le rapporteur spécial, Hervé Mariton, vous a interrogé ?

Quant aux crédits supplémentaires que vous affectez à RFF, ils seront entièrement absorbés par le désendettement de la structure. Cette dette historique de l'Etat, représente 25 milliards d'euros, ne permet pas à RFF de dégager des marges suffisantes pour l'entretien du réseau et le développement des infrastructures. Les frais financiers liés à la dette se chiffrent en centaines de millions d'euros. En comparaison, vous avez supprimé les quelque 242 millions d'euros qu'aurait coûtés le projet de ligne pendulaire Paris-Orléans - Limoges-Toulouse, alors qu'ils ne représentent qu'une infime fraction de la somme en question.

Pour ce qui est de la SNCF, dont la dette s'élève à 7,3 milliards d'euros, vous vous contentez de maintenir à l'identique les crédits affectés à son désendettement.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres.** Et vous, qu'avez-vous fait quand vous étiez au pouvoir ?

**M. Gilbert Biessy.** En revanche, vous augmentez de 60 millions d'euros les péages qu'elle verse chaque année à RFF. En dix ans, ils ont pourtant déjà doublé, passant de 946 millions d'euros à 2 milliards d'euros en 2003. Ce n'est visiblement pas suffisant, puisque vous les majorez de 25 % sur les cinq prochaines années. Pourquoi niez-vous à ce point les difficultés financières de la SNCF ?

Votre politique s'apparente presque à du pillage. Peut-être est-ce là, comme le dénoncent les organisations syndicales de cheminots, une tentative pour déstabiliser plus encore le service public et pousser à l'externalisation ou à la filialisation de certaines activités.

Vous devez mettre en place une politique ambitieuse de relance rail en France, condition d'un rééquilibrage modal urgent pour notre pays. Cessez de baisser les impôts des plus favorisés au mépris du bien commun !

L'Etat doit reprendre la dette qu'il a léguée à la SNCF et à RFF pour leur donner vraiment les moyens d'un développement utile à tous.

Enfin, pour terminer, j'évoquerai le mépris affiché par le Gouvernement envers les collectivités locales. Ce mépris transparait, comme nous l'avons montré, dans le désengagement financier de l'Etat s'agissant des routes, mais il existe malheureusement dans d'autres domaines. En effet, avec la décentralisation des TER, l'augmentation des péages concernera bientôt les régions. Surtout, vous rompez avec vingt ans d'engagement de l'Etat aux côtés des collectivités territoriales, et je veux parler ici des mesures inadmissibles que vous vous apprêtez à prendre en ce qui concerne les transports collectifs hors Ile-de-France. En supprimant les lignes relatives aux transports en commun en site propre et aux plans de déplacement urbain, vous abandonnez un système de financement stable qui a fait la preuve de son efficacité, sans adopter en contrepartie des mesures nouvelles, pérennes et, bien entendu, concertées.

Je vous rappelle que les collectivités et leurs groupements attendaient 238 millions d'euros de subventions pour mettre en œuvre leurs projets de diversification des modes de transports urbains et périurbains. Vous ne maintenez, dans ce chapitre budgétaire, que les crédits ouverts destinés à financer la poursuite des opérations lancées au titre de lois de finances antérieures.

Les propositions transitoires que vous imposez ne sont pas satisfaisantes et vont provoquer l'abandon de projets utiles pour mettre en place des modes de transports alternatifs à la voiture en ville. C'est une décision peu responsable, et nous espérons que vous reviendrez sur cette mesure dénoncée par les élus locaux, toutes sensibilités politiques confondues.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, votre budget ne répond pas aux besoins de nos concitoyens. Vous accélérez le désengagement de l'Etat dans un des secteurs où son rôle est pourtant fondamental.

Garantir l'égalité entre les citoyens et entre les territoires suppose un maillage dense, équilibré et entretenu du pays. Par ailleurs, la complémentarité des différents modes de transport doit être développée pour limiter les nuisances que ne manque pas de créer une politique du tout-routier. Or vous diminuez la capacité d'intervention des DDE, vous asphyxiez la SNCF et RFF et vous augmentez considérablement les charges pour les collectivités territoriales. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour la mer.** Nous ne vivons vraiment pas sur la même planète !

**M. Gilbert Biessy.** Pourtant, cela se passe sur cette planète !

Votre futur projet de décentralisation n'apportera pas, dans le domaine des transports et des infrastructures, la revitalisation que vous annoncez. Au contraire, cette décentralisation risque d'être catastrophique pour la qualité du service public rendu à nos concitoyens. Vous jouez avec le feu pour limiter au maximum les dépenses de l'Etat afin d'entrer dans le carcan des 3 % de déficit public imposé par Bruxelles.

Bien évidemment, vous vous en doutez, nous voterons contre ce budget de régression. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. Guy Geoffroy. Quelle surprise !

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le budget de votre ministère revêt une importance toute particulière pour l'économie de notre pays, en raison à la fois des moyens qu'il met en œuvre par la politique des transports, de son impact en termes de croissance grâce à la commande publique et, enfin, de ses effets à moyen et à long terme *via* le degré d'équipement en infrastructures qu'il permet et qui est un élément fort de l'attractivité du territoire, laquelle ne se limite pas seulement, soyons-y attentifs, à des considérations fiscales.

Ce budget, le rapporteur spécial pour l'équipement et les transports terrestres l'a souligné, se situe pour partie dans une phase transitoire, dans l'attente notamment des choix d'investissements qu'opèrera le prochain comité interministériel des transports, et ce dans le prolongement de notre débat du 20 mai.

Je souhaite rappeler l'urgence de ces choix qui conditionnent l'équipement du territoire et j'appelle, au nom du groupe UMP, à la mise en œuvre de solutions imaginatives pour trouver les financements permettant de sortir de la logique qui prévaut depuis trente ans : celle d'une seule grande infrastructure à la fois.

Les partenariats public-privé, comme le concours de financements européens, doivent permettre d'accélérer ces investissements, qui sont aussi nécessaires à la mise en œuvre d'une politique contracyclique de soutien à la croissance. La commissaire européenne, Loyola Palacio, a rappelé, à juste titre, que le déficit d'investissement en infrastructures, qui représente aujourd'hui 1 % du PIB des Etats de l'Union, contre 1,5 % il y a quinze ans, avait pour conséquence une perte de croissance annuelle de 1 %.

Je souhaite, monsieur le ministre, vous interroger à la fois sur l'état d'avancement des réflexions du Gouvernement concernant les PPP pour les infrastructures et sur les discussions en cours avec la Commission européenne et les gouvernements européens sur le financement du réseau transeuropéen tel que redéfini par le groupe Van Miert, notamment pour ce qui est des projets déclarés d'intérêt européen, le coût total de ces derniers étant de 220 milliards d'euros.

Il y va de la crédibilité de l'Union, compte tenu de la faiblesse des réalisations effectives de la première liste RTE arrêtée au sommet d'Essen il y a près de dix ans. Qu'en est-il, notamment, de la suggestion de porter à 30 % la contribution européenne pour les infrastructures situées dans les secteurs frontaliers les plus difficiles ?

Il s'agit également d'une phase transitoire pour le réseau routier national, dont la majeure partie sera décentralisée vers les départements. J'observe cependant avec satisfaction que cette proximité du transfert ne se traduit nullement par un relâchement de l'effort de l'Etat pour l'entretien et la maintenance du réseau, les crédits en moyens de paiement se montant à 610 millions d'euros, en progression de 1,33 %, dont une part significative pour les ouvrages d'art. Cette affectation, dans un contexte budgétaire difficile, est conforme aux recommandations formulées successivement par le Conseil général des ponts et chaussées et la Cour des comptes à quelques années d'intervalle, et mérite d'être soulignée.

Nous souhaitons, cependant, monsieur le ministre, dire combien il est important pour notre groupe que les dotations de l'Etat aux conseils généraux pour compenser le

transfert prennent en compte les surcoûts liés aux caractéristiques de certaines infrastructures, au premier rang desquelles vous me permettrez de citer les réseaux d'altitude.

Budget de transition, mais aussi budget de réorientation.

Je veux, en premier lieu, saluer la maîtrise des dépenses de personnel, puisque la section « services communs » affiche une certaine stabilité, avec une baisse de 0,1 % des crédits, qui témoigne de votre volonté de réorienter les moyens nouveaux vers l'investissement. Il conviendra, toutefois, que cet effort, qui se traduit par une diminution des effectifs, porte prioritairement sur les structures redondantes et que les moyens indispensables à l'action sur le terrain – à commencer par les subdivisions de l'équipement – soient maintenus à un niveau permettant un service de qualité.

M. Gilbert Biessy. C'est mal barré !

M. Michel Bouvard. Réorientation aussi dans le financement du système ferroviaire, ce qui répond à un souci de plus grande transparence. La mesure la plus importante en la matière est la budgétisation du concours à Réseau ferré de France, mesure qui tire les conséquences de la décision d'Eurostat, tout en apportant une meilleure lisibilité du financement.

Une somme de 1,328 milliard d'euros est consacrée à la contribution aux charges d'infrastructures et au désendettement, laquelle est abondée des 800 millions d'euros issus de la majoration de 2,5 centimes par litre de la TIPP.

Le concours à RFF provient également de la contribution versée par le ministère de l'intérieur au titre de la DGD des régions pour les péages des TER, à hauteur de 226 millions d'euros. Il convient de souligner, à cette occasion, le succès de la régionalisation du transport voyageurs, lequel a été mis en évidence par le rapport récent du Conseil économique et social. Il s'agit d'une réforme engagée, je rappelle, à l'initiative de Bernard Pons et d'Anne-Marie Idrac.

Si la majoration de TIPP se traduit par des moyens supplémentaires en faveur de RFF, l'UMP est attachée à ce que ceux-ci soient consacrés dans une transparence totale, à un effort en faveur de l'investissement ferroviaire. Il s'agit, en effet, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de la seule justification écologique de cette mesure et de l'effort demandé, une fois de plus, à l'automobiliste.

Pour avoir soutenu cette disposition, et compte tenu de l'expérience, je souhaite que le Parlement contrôle l'utilisation de ces moyens, car, sous la législature précédente, il a vu le FITTVN devenir un outil de débudgétisation croissante des moyens consacrés par l'Etat au transport multimodal, au rail et à la voie d'eau. L'amendement qui a été adopté lors de l'examen de la première partie de la loi de finances, à l'initiative d'un certain nombre de nos collègues du groupe communiste – et que notre groupe avait d'ailleurs sous-amendé –, et qui prévoit qu'un rapport sur l'affectation de cette somme sera remis au Parlement au moment de la loi de règlement, y contribuera.

Il n'en reste pas moins, monsieur le ministre, que les relations entre l'Etat et le système ferroviaire doivent être davantage clarifiées conformément à l'esprit qui préside à la mise en œuvre de la LOLF, afin que l'on puisse mieux mesurer l'efficacité des contributions publiques. Aussi le

groupe UMP est-il favorable à l'inscription de ce dossier à l'ordre du jour de la mission d'évaluation et de contrôle de la commission des finances.

A ce stade de mon propos et après avoir pris connaissance avec satisfaction de l'inscription des premiers crédits consacrés à l'expérimentation Modhalor, je souhaiterais vous interroger, monsieur le ministre, sur le devenir de l'établissement public autoroutier alpin, dont les ressources doivent contribuer à financer la réalisation des infrastructures nouvelles que comporte le projet Lyon-Turin, pour lequel les travaux se poursuivent, conformément aux engagements du traité de Turin ratifié par notre assemblée. Pouvez-vous me confirmer les moyens affectés pour 2004 à la société LTF, dont le besoin de financement pour la part française est de 28 millions d'euros ?

La réorientation concerne également le financement des transports collectifs urbains. Depuis plusieurs années, nous constatons un décalage croissant, mis en évidence chaque année par le GART, entre le montant des investissements prévus par les agglomérations de province et les subventions inscrites au budget de l'Etat. Vous nous proposez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de substituer aux subventions des prêts à long terme de la Caisse des dépôts et consignations, accompagnés de la possibilité pour les agglomérations de réévaluer le versement transport, l'Etat, respectant ses engagements pour les projets déjà validés, engagements qui se traduisent par une forte progression des crédits de paiement.

Sans être hostile à une évolution et à une transformation des subventions en prêts plus avantageux – sous réserve qu'ils le soient bien effectivement –, notre groupe souhaiterait que soit évaluée la neutralité, pour les collectivités, de ce nouveau dispositif par rapport au régime actuel. Nous observons par ailleurs que, dans le même temps, l'Etat maintient une participation forte aux transports d'Ile-de-France.

La réorientation se traduit enfin par un soutien accru au budget de la mer, qui dépassera le milliard d'euros, les dotations augmentant, malgré un contexte budgétaire difficile, de 1,5 % hors Etablissement national des invalides de la marine.

Notre groupe salue l'effort consenti en faveur de la flotte de commerce, avec la montée en puissance des mesures décidées dans le cadre du collectif de fin d'année 2002 instituant le dispositif de la taxation au tonnage. Il se réjouit de la modernisation des services de sécurité maritime et des CROSS, ainsi que de l'amélioration du contrôle des navires, qui passe de 9,7 % à la fin de la législature, à 29 %. Enfin, il salue la progression de 47,6 % des investissements en équipements de lutte contre la pollution par hydrocarbures.

Ce budget traduit également le respect des engagements du Président de la République en matière de sécurité routière, sujet sur lequel reviendra mon collègue Richard Dell'Agnoia.

Enfin, le présent budget poursuit l'effort en faveur de l'industrie aéronautique *via* des aides au développement de nouveaux avions et par la modernisation des équipements de l'ONERA pour maintenir la capacité industrielle de l'Europe : les moyens d'engagement augmentent de 2,2 %, pour atteindre 269,6 millions d'euros.

Ce budget est réaliste, en dépit d'un contexte difficile, et il est orienté vers le soutien à l'investissement : il recueille donc, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le soutien du groupe de l'UMP.

Vous me permettez d'ajouter à mon propos une réflexion personnelle sur la mise en œuvre de la loi organique sur les lois de finances, eu égard aux travaux que nous menons en la matière avec Charles de Courson et deux autres collègues au sein de la commission des finances.

Monsieur le ministre, votre ministère a fait des propositions en réponse aux questionnaires budgétaires des différents rapporteurs spéciaux. Elles montrent qu'un véritable travail a été effectué par votre équipe et par vous-même.

Cependant, celles-ci n'échappent pas à la critique générale faite par la commission des finances dans son rapport d'étape sur la mise en œuvre de la LOLF au mois de juillet, notamment quant au « repyramidage » de l'ensemble, avec un décalage des missions vers les programmes et des programmes vers les actions, qui aboutira demain à limiter le droit d'amendement du Parlement et à rendre plus difficile la lisibilité de l'action de l'Etat, notamment de mesurer le degré d'efficacité de la dépense publique, ce à quoi nous sommes attachés.

Je souhaitais rappeler un sentiment partagé par notre groupe, qui, comme chacun des groupes de cette assemblée, est attaché à la réussite totale de cette réforme, laquelle consiste ni plus ni moins à redonner au Parlement un pouvoir de contrôle réel sur l'action publique de l'Etat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. Jean-Pierre Blazy. On aurait presque envie d'applaudir !

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Monsieur le ministre, vous affirmez que le budget des transports pour 2004 serait en augmentation de 12,1 %. En réalité, cette augmentation est due – et vous nous l'avez vous-même précisé – à une modification de périmètre résultant de la budgétisation nouvelle des concours financiers à Réseau ferré de France. Hors RFF et à périmètre constant, le budget des transports ne progresse que très faiblement, après une année 2003 déjà très médiocre.

Que l'on ne s'y trompe pas : il ne s'agit pas pour nous de regretter la budgétisation des concours financiers à RFF. Les moyens consacrés au ferroviaire seront plus clairement identifiés, mais il y a un *hic* : les financements de 800 millions d'euros est assuré par la hausse des taxes sur le gazole, laquelle est loin de faire l'unanimité dans notre pays.

Je dirai un mot de cette mesure prétendument écologique.

Le raisonnement ne résiste guère à l'analyse car le diesel étant aujourd'hui le plus propre des moteurs thermiques, la hausse ne touchera pas le transport routier, qui contribue pourtant très largement aux émissions de gaz à effet de serre. Persister dans ce raisonnement relèverait de la mystification. En vérité, le Gouvernement compense la diminution d'impôt sur le revenu des plus riches par un prélèvement, qu'il avait espéré plus discret, sur les plus modestes, souvent propriétaires de véhicules roulant au gazole.

En 2003, le budget des transports avait déjà fait l'objet d'un plan d'austérité déguisé, qui s'était traduit par des annulations d'un montant sans précédent. En particulier, la dotation initiale concernant les subventions aux transports urbains avait été annulée à hauteur de 32 % et 98 % des mesures nouvelles avaient connu le même sort.

On peut s'interroger sur le sort des crédits rescapés et inscrits pour 2004. Mais, d'ores et déjà, la suppression des aides au profit des transports en commun en site propre hors Ile-de-France a provoqué de vives réactions tant du GART, le Groupement des autorités responsables de transports, que des collectivités qui avaient déjà lancé des projets de lignes de tramways.

**M. Michel Destot.** Absolument !

**M. Maxime Bono.** Le budget des transports pour 2004 restera, je le crains, caractérisé par l'abandon brutal de vingt ans de politique active de soutien au profit du transport collectif.

**M. Michel Destot.** C'est triste !

**M. Maxime Bono.** En supprimant purement et simplement les crédits inscrits au profit des transports en commun en site propre et l'aide à la mise en place des plans de déplacement urbain, votre gouvernement met fin à une politique dynamique et efficace dans la lutte pour la réappropriation de nos villes par les citoyens.

**M. Michel Destot.** C'est choquant !

**M. Maxime Bono.** Il compromet le développement d'une filière de transports publics dans laquelle la France est à la pointe et tourne le dos à ses déclarations pourtant récentes sur la réduction de la pollution et des émissions gaz à effet de serre.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il n'est pas à une contradiction près !

**M. Maxime Bono.** A ce sujet, je rappelle que la charte de l'environnement prévoit en son article 6 que les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. Il y aurait peut-être là matière à s'interroger sur la constitutionnalité de l'opération.

**M. Michel Destot.** Sans parler des déclarations du Président de la République !

**M. Maxime Bono.** Tout à fait !

**M. le président.** Ne perturbez pas votre collègue, monsieur Destot !

**M. Maxime Bono.** Je ne suis pas perturbé, monsieur le président : j'approuve ! (*Sourires.*)

Huit villes sont concernées. Elles n'auront d'autre possibilité que de réduire le nombre de kilomètres ou diminuer la qualité des réaménagements urbains qui accompagnent toujours les travaux de construction de sites propres. Ces mesures auront ainsi, une fois de plus, des conséquences néfastes sur l'emploi, qu'il s'agisse de la filière transport, au sein de laquelle des entreprises comme Lohr ou Alstom, leader mondial en matière de tramways, attendent beaucoup du développement des transports guidés, ou du secteur du BTP.

Pour les villes qui envisageaient de s'équiper, c'est un véritable coup de frein qui vient d'être donné avec cette mauvaise disposition. Pour la filière industrielle, c'est le risque d'un sérieux ralentissement dans le remplissage des carnets de commande.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Cela ne va pas améliorer l'emploi !

**M. Maxime Bono.** Face à ces perspectives, vous nous proposez des solutions en trompe-l'œil.

Il s'agirait d'abord de compenser par des prêts à taux bonifiés les baisses de subventions.

La ville de Strasbourg, par exemple, attendait, sur 402 millions d'euros de travaux, 70 millions d'euros de l'Etat. Si j'en crois les déclarations des élus strasbourgeois, les prêts à taux bonifiés entraîneraient, dans le meilleur des cas, une économie de 10 millions d'euros seulement.

Une fois encore, incapable de financer par le budget de l'Etat l'accompagnement des collectivités, votre gouvernement reporte sur ces dernières la responsabilité de l'accroissement de la pression fiscale en leur suggérant d'augmenter le versement-transport payé par les entreprises pour financer le transport public. Mais je sais qu'un amendement de la commission des finances a été déposé à ce sujet. Nous aurons donc l'occasion d'y revenir.

Outre que le fait de taxer encore plus lourdement le travail ne soit sans doute pas la meilleure façon de relancer l'emploi, on organise une nouvelle fois, au nom de la clarification des responsabilités et sous le prétexte de la décentralisation, le transfert des charges du budget de l'Etat sur celui des collectivités. C'est une preuve de plus, s'il en était besoin, du dévoiement de cette belle idée qu'est la décentralisation.

Seule consolation : vous proposez que, dans la loi de finances rectificative pour 2003, une somme de 65 millions d'euros soit inscrite pour solde de tout compte au profit des projets déjà lancés. Une telle proposition paraît très insuffisante lorsque l'on sait que le montant des subventions attendu s'élevait à 114 millions d'euros et que le besoin de financement d'Etat sur les projets en cours s'établissait à 300 millions d'euros.

Mais le budget de 2003 est aussi porteur d'une autre mauvaise nouvelle : la fin du financement des PDU, les plans de déplacement urbain. La démarche des PDU traduit avant tout un état d'esprit, une volonté d'organiser le partage de la voirie, de remettre la voiture individuelle à sa juste place dans nos agglomérations, de réhabiliter transports publics et modes alternatifs de déplacements. A ce sujet, notre collègue Armand Jung m'a dit toute son inquiétude à propos du plan de développement vélo à Strasbourg.

Tout autant qu'un désengagement financier, c'est une forme de désaveu qu'exprime cette suppression de crédits.

A l'ensemble de ces vraies questions, qui touchent tout autant l'aménagement de nos territoires urbains que la lutte contre la pollution dans nos villes, ou encore plus simplement le crédit que l'on peut accorder aux engagements de l'Etat, vous n'avez donné, lors de votre audition par la commission des finances, qu'une seule réponse : un éventuel dispositif serait à imaginer dans la loi de finances pour 2005.

Vous conviendrez que cette réponse est très insuffisante.

La vérité est que, comme celui de bien d'autres ministères, votre budget n'a plus les moyens de ses ambitions. Si votre budget n'a plus les moyens de ses ambitions, c'est que l'Etat n'a plus de ressources. Si l'Etat n'a plus de ressources, c'est que la croissance n'est pas au rendez-vous. Et si la croissance n'est pas au rendez-vous, c'est tout simplement parce que vous avez étouffé le moteur de la demande intérieure.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Eh oui !

**M. Maxime Bono.** Votre budget, monsieur le ministre, contribuera, par la hausse du gazole, la hausse suggérée du versement-transport et les conséquences néfastes du ralentissement des travaux de site propre sur l'emploi, à aggraver encore la situation. C'est pourquoi le groupe

socialiste ne saurait s'y associer et qu'il se prononcera contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des députés communistes et républicains.*)

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Folliot.

**M. Philippe Folliot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, sans revenir sur les différents éléments d'ordre technique et financier que M. Michel Bouvard a excellemment développés, je voudrais dire tout d'abord que, si la mise en adéquation des moyens, notamment humains, avec le nécessaire objectif de réforme de l'Etat nous paraît importante, le maillage de terrain des subdivisions doit toutefois être prioritairement sauvegardé, l'objectif étant de privilégier le terrain par rapport aux administrations centrales.

La discussion budgétaire doit être l'occasion de dresser le bilan des actions menées durant l'exercice précédent. Il nous faut en effet juger des moyens engagés en fonction de la qualité des résultats obtenus. C'est donc à l'aune de ce bilan que je commenterai votre budget, monsieur le ministre, en insistant sur deux points : la sécurité routière et les infrastructures de transport.

En ce qui concerne la sécurité routière, vous êtes, disons-le sans détour, le ministre qui a fait chuter de 20 %, en douze mois, le nombre de tués sur les routes françaises.

**M. Guy Geoffroy.** Bravo !

**M. Jean-Pierre Blazy.** Et Sarkozy ?

**M. Philippe Folliot.** Au cours des douze derniers mois, ce sont en effet 1 500 vies qui ont été sauvées et l'on a eu 26 000 blessés de moins par rapport aux douze mois précédents. Il s'agit là d'une situation nouvelle dans notre pays. On n'avait pas connu une baisse aussi importante depuis la période 1973-1974, qui faisait suite aux grandes décisions prises pour limiter les vitesses et rendre obligatoire le port de la ceinture et du casque.

Il s'agit d'un des grands chantiers du Président de la République, et vous en avez été le maître d'œuvre. Les résultats sont là parce que vous avez mobilisé les crédits et les ressources humaines de votre ministère au service de cette grande cause. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : entre 2002, année du dernier budget du gouvernement Jospin, et 2004, année de votre deuxième budget, les crédits consacrés à cette action ont progressé de 13,6 %, soit près de 100 millions d'euros de plus. Enfin, l'automatisation des contrôles de vitesse est opérationnelle et l'on devrait atteindre le nombre de 1 000 radars d'ici à 2007.

N'hésitons pas à le dire : c'est une victoire politique et une victoire du politique, qui montre bien que là où il y a une volonté, il y a aussi la possibilité de changer une fatalité.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Et là où il y a une volonté, il y a un chemin ! (*Sourires.*)

**M. Philippe Folliot.** Nous devons tous nous réjouir, quelle que soit notre appartenance politique, que les pouvoirs publics puissent en si peu de temps produire d'aussi bons résultats.

**M. François Asensi.** C'est bien.

**M. Philippe Folliot.** C'est le signe que nos institutions fonctionnent bien et que les Français peuvent se retrouver dans des luttes communes qui dépassent tant les communautarismes que les individualismes. D'ailleurs, on voit bien sur le terrain que les mentalités sont prêtes à ce surcroît de discipline et de rigueur pour mettre fin à cette spécificité bien française de l'hécatombe routière.

Mais le combat est loin d'être gagné. Elu d'un département où le réseau routier, tant national que départemental, compte parmi les plus accidentogènes et bat des records nationaux en matière de mortalité, je crois qu'il y a lieu de continuer dans ce sens.

Je pense à la récente tragédie de Ménérol et à la mort de cinq jeunes. La douleur de leurs familles est notre douleur à tous, une douleur insupportable.

Quoi qu'il en coûte au pays, il faut renforcer le volet de la prévention auprès des jeunes. Il convient aussi de mettre en œuvre le plus vite possible le permis probatoire pour que les jeunes conducteurs prennent conscience qu'il n'y a pas de droit à conduire sans le devoir de respecter les règles du code de la route !

Je voudrais vous questionner sur un point qui figure dans le deuxième paquet d'objectifs que vous vous êtes fixés dans le domaine de la prévention routière : la réforme de l'examen du permis de conduire.

Le recrutement de cent nouveaux inspecteurs du permis de conduire représente un effort que je veux d'autant plus saluer qu'il intervient dans une politique volontariste de maîtrise de l'emploi public. Mais ce recrutement sera-t-il suffisant pour faire face à la réforme européenne de l'examen du permis de conduire des véhicules de catégorie B, laquelle portera la durée de l'examen de vingt-cinq à trente-cinq minutes ?

Je souhaiterais également insister sur la sécurisation des infrastructures. Celle-ci me paraît d'autant plus indispensable que ce sont trop souvent des dysfonctionnements d'équipement routier qui provoquent des accidents mortels. Ils sont connus de tous et j'ajoute qu'ils sont très nombreux, plus particulièrement sur le réseau départemental des territoires ruraux. A cet égard, la situation de la route départementale 112 entre Castres et Lavaur est très représentative.

Il faut donc assurer la réhabilitation de ces équipements. J'attire en conséquence votre attention sur la nécessité d'accroître les moyens qui y sont consacrés.

J'évoquerai maintenant les infrastructures de transport et leurs financements. Je sais que ce sujet vous tient à cœur.

Comme vous le savez, le groupe UDF a dénoncé l'augmentation de la TIPP sur le gazole. Cette augmentation nous paraît en effet être en profonde contradiction avec la réduction de l'impôt sur le revenu, et d'autant plus injuste qu'elle frappe tous les automobilistes, quel que soit leur niveau de ressources.

**M. François Asensi.** Très juste !

**M. Philippe Folliot.** En outre, elle ne concerne pas les transporteurs routiers, qui doivent pourtant contribuer plus que personne à l'entretien des réseaux routiers et au développement des transports non polluants.

Nous comprenons bien votre souci d'assurer le financement des infrastructures de transport, notamment le développement des transports non polluants tels que le fret ferroviaire, et nous prenons acte des 800 millions d'euros affectés sur une ligne budgétaire nouvelle au désendettement de RFF.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Folliot !

**M. Philippe Folliot.** Je vais terminer, monsieur le président.

Pour autant, les questions qui se posent, notamment à la suite du débat parlementaire sur les infrastructures de transport, restent nombreuses :

Où en est votre réflexion sur un mode de financement pérenne et autonome de nos infrastructures ?

Avez-vous retenu l'idée d'un établissement public à l'horizon 2020, émise par de nombreux parlementaires lors du même débat ?

Le groupe UDF et apparentés déplore que le plan de réorganisation de l'activité de fret de la SNCF n'ait pu être adopté lors du dernier conseil d'administration. Nous reprenons à notre compte les inquiétudes du président Ollier, qui vous a récemment interrogé sur le soutien de l'Etat au ferroutage. Nous souhaiterions donc savoir quels sont les moyens que vous comptez mobiliser en ce domaine.

Le groupe UDF doute du bien-fondé de l'article 77 du projet de loi de finances pour 2004, rattaché au budget de l'équipement. Cet article prévoit une hausse des taux plafonds du versement-transport. Notre collègue François Rochebloine défendra tout à l'heure un amendement de suppression qui me semble cohérent avec les positions que notre groupe a prises sur la partie recettes du projet de loi de finances pour 2004.

En conclusion, monsieur le ministre, le groupe UDF et apparentés votera votre projet de budget parce qu'au terme de dix-huit mois d'action, votre bilan est bon et que nous souhaitons vous donner tous les moyens pour réaliser vos projets et continuer à mettre ce gros ministère en mouvement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** Chers collègues, j'attire votre attention sur le fait qu'il conviendrait de mieux respecter les temps de parole qui vous sont impartis. Lorsque les groupes prévoient un temps de parole de cinq minutes, ce n'est ni de huit ni de dix !

La parole est à M. Jean-Pierre Grand.

**M. Jean-Pierre Grand.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, vous comprenez que je revienne aujourd'hui sur la participation de l'Etat au financement des nouvelles lignes de transports en commun en site propre.

Le transport en commun en site propre, en particulier la construction de nouvelles lignes de tramway, répond à un double objectif de développement durable : une intermodalité privilégiant le transport collectif et les modes de déplacement doux, mais aussi le renforcement d'une volonté de protection de l'environnement, notamment de la protection de l'air.

A Montpellier, la première ligne de tramway, en service depuis trois ans, rencontre un véritable succès avec 100 000 passagers par jour. L'indispensable construction de la deuxième ligne, actuellement soumise à enquête publique, est également porteuse de tous les espoirs. Ce projet, conjugué avec la réalisation concomitante – je dis bien : concomitante, monsieur le ministre – des infrastructures de contournement de notre agglomération sous maîtrise d'ouvrage Etat-département-agglomération, forme un tout dans la définition et l'exécution du schéma d'organisation des déplacements urbains.

Vous comprenez qu'au moment où nous lançons ces travaux nous soyons particulièrement inquiets de découvrir un cofinancement de l'Etat réduit pour cette année à sa plus simple expression et en passe de disparaître lors des exercices ultérieurs.

**M. Michel Destot.** Et voilà !

**M. Jean-Pierre Grand.** Monsieur Destot, n'applaudissez-pas...

**M. Michel Destot.** Je ne risque pas !

**M. Jean-Pierre Grand.** ... car, en 1999, avec l'appui des communistes, Bercy a pris la décision d'obliger l'Etat à verser la totalité de sa participation dès le premier coup de pioche, ce qui préfigurait les décisions qui sont prises aujourd'hui.

**M. François-Michel Gonnot,** *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour l'équipement et les transports terrestres.* Il fallait le rappeler !

**M. Jean-Pierre Grand.** Le Gouvernement a décidé, et cela ne me choque pas, de maintenir en l'état l'article 55 de la loi SRU et ses fortes exigences en matière de logements sociaux. Des communes, dont la mienne, ont donc décidé de répondre rapidement à ces objectifs en favorisant une diversité urbaine et sociale axée sur la réalisation de logements sociaux, mais aussi d'étudiants, en favorisant l'accueil d'entreprises et de projets économiques et en aménageant des équipements publics. Et tout cela, monsieur le ministre, à proximité de la ligne et des stations de tramway.

Principal pôle démographique et économique de la région Languedoc-Roussillon, l'agglomération de Montpellier se caractérise par des taux de croissance élevés. Il convient de les maîtriser en tenant compte notamment de l'extension des besoins de mobilité et de la saturation constatée du réseau de voirie.

Le transport en commun en site propre s'inscrit comme le fer de lance des plans de déplacement urbain dans la quête de la répartition et de la gestion équilibrées de la croissance démographique et économique. Nos populations y sont très attentives.

Pour tirer les leçons du passé, les axes de développement et de densification urbaine sont aujourd'hui définis dans les corridors de desserte du tramway afin de mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de transport. Cette logique, monsieur le ministre, se veut conforme aux nouveaux outils de planification qui émergent aujourd'hui : le plan de déplacement urbain, le SCOT, le schéma de cohérence territoriale, le PLH, le programme local de l'habitat, et le PLU, le plan local d'urbanisme. Dès lors, l'Etat, initiateur de cette logique formalisée par la DUP, signée par le préfet, ne peut s'affranchir d'une participation financière à un projet et à une organisation d'ensemble qu'il sollicite et contrôle.

Concernant l'agglomération de Montpellier, le DVA – dossier de voirie d'agglomération – réalisé par les services de l'Etat se structure autour d'une colonne vertébrale moderne et progressiste, le transport en commun en site propre, pour développer son réseau d'infrastructures comme les voiries de contournement et, en ce qui nous concerne, localement, le doublement de l'autoroute A 9. Ce projet correspond à une vision de la ville, de son agglomération, indissociable du schéma routier national, en cohérence avec la loi SRU et la loi « urbanisme et habitat ».

Je comprends tout à fait les difficultés budgétaires rencontrées par l'Etat. Chacun en connaît les origines, à la fois conjoncturelles et politiques. Mais il est de mon devoir, comme élu de l'agglomération de Montpellier, de rappeler à l'Etat l'impact économique, social et humain de la réalisation de ces projets, qui s'inscrivent dans la politique de développement durable voulue par le Président de la République. L'absence ou une trop forte réduction de la participation de l'Etat nous conduirait inexorablement à envisager d'amputer les projets en

cours, ce qui s'avère techniquement difficile, voire impossible, dès lors que les enquêtes publiques sont closes et que les PLU et le SCOT ont été conçus en tenant compte de la géographie des lignes de transport en commun en site propre. Et décider l'augmentation de la fiscalité locale – je pense à la taxe professionnelle et au versement transport – serait une voie techniquement aléatoire, économiquement et moralement détestable.

Dans l'attente des conclusions de la mission de notre collègue Christian Philip sur les nouveaux modes de financement des transports en site propre, nous attendons aujourd'hui du Gouvernement, pour les projets en cours d'exécution, la confirmation de l'aide qui sera rapidement apportée et son engagement sur une pluriannualité de cette participation, afin que le soutien de l'Etat traduise la volonté politique de favoriser le transport urbain en site propre.

Je ne doute pas que le tramway montpelliérain pourra compter sur vous comme vous pouvez compter dès à présent, monsieur le ministre, sur mon soutien et mon vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Destot.

**M. Michel Destot.** Monsieur le ministre, je monte à la tribune pour vous dire que ce que vous faites n'est pas bien ! L'année dernière déjà, vous annonciez à la représentation nationale une réduction de plus de 30 % du budget relatif aux subventions d'investissement pour les transports urbains. J'avais alors fermement attiré votre attention sur l'erreur manifeste que vous commettiez. Mais que dire aujourd'hui ?

Que dire, alors que vous annoncez la suppression pure et simple des aides de l'Etat, qui se désengage ainsi totalement du développement des transports collectifs urbains, alors que pour la seule année 2004, et sur la base des dossiers que vos services avaient pris en considération, ce sont 238 millions d'euros pour les seuls TCSP que les autorités organisatrices attendaient ? De cette façon, vous remettez en cause, sans avertissement, sans concertation, le partenariat entre l'Etat et les collectivités locales...

**M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Pas ça ! Pas vous !

**M. Michel Destot.** ... pour le développement des transports alternatifs à la voiture particulière, qu'il s'agisse des TCSP ou de la mise en œuvre des PDU. Sur la base des circulaires de 1994 et de 2001, les collectivités avaient monté des projets tenant compte des subventions prévues dans ces textes. Or vous les abandonnez, réduisant à néant les efforts entrepris par les élus locaux. Ce n'est donc pas étonnant que, de tous bords, les élus locaux protestent à la fois sur le fond – le désengagement de l'Etat – et sur la forme – le manque total de concertation. Si votre conception de la décentralisation, c'est de faire des économies sur le budget de l'Etat pour reporter les charges sur les collectivités locales, vous me permettez de ne pas vous suivre sur cette voie !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Vous charriez !

**M. Michel Destot.** Un tel désengagement de l'Etat constitue une triple erreur, écologique, sociale et économique.

Une erreur écologique, d'abord, car un tel désengagement, au moment où le Gouvernement s'apprête à présenter un plan « climat » dont on peut se demander ce

qu'il contiendra, est contradictoire avec la volonté affirmée par le Président de la République lui-même d'engager résolument la France dans une politique de développement durable.

Une erreur sociale aussi ensuite, au regard des problèmes de mobilité rencontrés par des millions de nos concitoyens les plus fragiles : personnes âgées, étudiants, jeunes actifs ou encore tous ceux qui n'ont pas les moyens d'utiliser une voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces problèmes ne trouveront de solution que par l'usage des transports publics, nous le savons.

Une erreur économique enfin, car c'est toute une filière que vous mettez en difficulté alors même qu'une entreprise comme Alstom, un des fleurons de l'industrie française, traverse une passe difficile.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Pas pour les tramways, monsieur Destot, avec cinq ans de plan de charge !

**M. Michel Destot.** L'augmentation sensible des aides de l'Etat, constatée entre 1999 et 2001, a eu un effet incitatif sur le développement des réseaux. Nous nous accorderons, je pense, sur ce point. La suppression des aides risque d'avoir aujourd'hui l'effet inverse et de remettre en cause le processus de développement engagé par les autorités organisatrices. Certains parlementaires sur les bancs de la majorité ne me contrediront pas, surtout s'ils sont élus de Bordeaux, de Marseille, de Strasbourg, de Saint-Etienne ou de Valenciennes et qu'ils ont été abandonnés au milieu du gué. Comme le sont aussi ceux de Clermont-Ferrand, du Mans, de Lorient, de Montpellier ou de Nantes, et j'en passe.

Pour faire passer la pilule amère de la suppression de la ligne budgétaire relative aux TCSP, vous nous affirmez que la Caisse des dépôts pourra octroyer des prêts à très long terme, qui joueront le même rôle que les subventions d'Etat ! Or, même bonifiés à 4 %, ils ne permettront pas de compenser, loin s'en faut, l'absence de subvention.

Vous aviez prévu de permettre aux agglomérations d'augmenter le versement transport, mais la commission des finances s'y est opposée. Cela réduirait encore les marges de manœuvre des collectivités locales même si, sur ce point, elles étaient déjà fort réduites. En effet, le versement transport représentait en 2001 plus de 41 % des ressources globales des transports urbains et près de 60 % des autorités organisatrices pratiquent déjà le taux plafond.

Que reste-t-il comme sources de financement ? Eh bien, les collectivités locales ! La fiscalité locale hors VT qui est aussi, vous le savez, un impôt perçu localement et qui n'est pas des plus justes, représentait 32 % des ressources globales des transports collectifs en 2001. Elle est donc déjà assez fortement mise à contribution. Et vos arbitrages budgétaires alourdissent encore le fardeau des collectivités locales.

Voilà bien votre conception de la décentralisation, messieurs les ministres : davantage de charges pour les collectivités, et sans compensation !

Je sais bien l'attention que vous portez aux propositions du Groupement des autorités responsables de transport. Mais aussi bonnes soient-elles, ses pistes pour trouver de nouvelles ressources prérennes ne peuvent être que des compléments. Elles ne peuvent, en aucun cas, se substituer à l'Etat, comme vous semblez déjà l'envisager pour le budget de 2005. Je pense, notamment, aux ressources qui pourraient provenir de la décentralisation du

stationnement de surface. Les sommes en jeu sont telles qu'elles ne pourraient, en effet, qu'être un complément au financement des transports collectifs, et encore, uniquement dans les grandes agglomérations. Je pense également au « péage urbain », mais l'exemple de Londres, même s'il est très intéressant, n'est pas transposable en l'état et à relativement court terme à des grandes villes françaises, dont les centres-villes sont beaucoup plus peuplés que la City. Je pense, enfin, à l'affectation d'une fraction de TIPP aux transports collectifs, en application du principe pollueur-payeur. Cette revendication ancienne du GART demeure plus que jamais d'actualité, mais vous ne semblez pas y souscrire, en tout cas pas pour les transports urbains.

Vous l'aurez compris, messieurs les ministres, la seule décision qui nous satisfasse, c'est que l'Etat maintienne dans le budget 2004 les lignes budgétaires d'aide aux transports collectifs de province, celle pour la mise en œuvre des PDU et celle pour les TCSP. Ce n'est que sur cette base que nous pourrions travailler, en concertation cette fois, sur un financement pérenne qui pourrait trouver sa traduction budgétaire dans le projet de loi de finances pour 2005. Pour l'instant, votre projet de budget apparaît comme une réelle provocation à l'égard des collectivités locales. C'est un coup dur pour nos villes, pour la qualité de vie quotidienne de nos concitoyens. Vous comprendrez, dans ces conditions, que nous nous y opposions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Après ce que vous avez reçu l'année dernière pour votre tramway à Grenoble, ce sont des propos d'enfant gâté !

**M. Michel Destot.** C'était mérité ! Ce qui était prévu a été accordé : 23 millions d'euros.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Il aurait été bon de le mentionner !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Hunault.

**M. Michel Hunault.** Dans le cadre de cette discussion budgétaire, je voudrais revenir sur la suppression par l'Etat des aides au financement du développement des transports collectifs hors Ile-de-France. La compétence des transports collectifs est décentralisée depuis le début des années 80. L'Etat avait pour objectif d'inviter les collectivités locales à développer l'offre de transports collectifs en apportant des aides au financement des transports en commun en site propre et, depuis plus récemment, en 2001, à la mise en œuvre des plans de déplacement urbain. Or cette ligne budgétaire s'est considérablement affaiblie au fil des ans. Vous avez oublié de le rappeler, chers collègues. Encore faut-il ne pas remettre en cause, messieurs les ministres, des projets dont les plans de financement ont inclus cette aide de l'Etat ; il en va de l'intérêt général en termes d'aménagement durable et de développement harmonieux du territoire. C'est pourquoi je me permets de vous proposer d'affecter une part de la TIPP à la création d'un véritable fonds d'investissement des transports collectifs au profit des différentes autorités organisatrices de transport et des collectivités territoriales qui s'engageront dans des investissements lourds de transport en commun.

Deux occasions nous sont données pour créer un tel fonds : l'examen de la loi de finances avec l'augmentation de la TIPP sur le gazole, et le projet de décentralisation

qui permettra une modulation des taux de la TIPP. Il est fort à craindre en effet que, sans l'impulsion de l'Etat, et sans cette volonté très concrète de créer un tel fonds, les recettes prélevées ne soient jamais affectées aux transports en commun !

Messieurs les ministres, vous connaissez mon engagement pour le développement des transports en commun et le soutien que je porte au Gouvernement. Je suis certain que cette suggestion de créer un tel fonds d'investissement, dans son principe, peut recueillir une large adhésion de la part de l'ensemble des autorités organisatrices de transports.

Le second point de mon intervention concernera, et vous le comprendrez, le Grand Ouest. Je voudrais vous remercier de l'engagement qu'a pris récemment le Gouvernement en faveur du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il s'agit d'un investissement de dimension interrégionale, qui doit s'accompagner d'engagements très précis en faveur de la nouvelle ligne TGV-Ouest. Cette dernière est essentielle, car le développement de l'offre TGV, des TER et du fret ne peut se concevoir sans elle. Vous avez indiqué, dernièrement, ce dont je vous remercie également, que ces deux dossiers, l'aéroport et le TGV-Ouest, seront bien inscrits au schéma national des infrastructures et au prochain comité interministériel d'aménagement du territoire. Je souhaiterais qu'à l'occasion de ce débat, vous nous le confirmiez. Là encore, je ne voudrais pas limiter mon intervention à des demandes. Je vous présenterai donc des propositions très concrètes quant au financement de ces infrastructures.

L'initiative européenne de croissance doit être l'occasion d'inscrire à la fois l'aéroport et la ligne TGV-Ouest parmi les priorités du Gouvernement. Celui-ci doit permettre, et ce serait l'occasion d'une expérimentation, le partenariat public-privé. Pourquoi ne pas concevoir, pour les investissements à venir, et non pas pour ceux déjà réalisés et financés, que l'on donne en concession des voies de dessertes à réaliser pour servir les grands équipements ? Pourquoi ne pas valoriser certains équipements en amont, à travers l'élaboration de véritables schémas de développement économique autour des investissements que sont les infrastructures structurantes qui engendrent des richesses et le développement économique ?

Je suis certain que ce partenariat public privé, ainsi que la création de nouveaux outils et montages juridiques et financiers, à travers les fonds interrégionaux d'investissement ou les sociétés d'économie mixte, permettraient d'orienter l'épargne régionale et de combiner à la fois les fonds d'Etat, les fonds européens et ceux provenant des collectivités territoriales.

Enfin, comment ne pas évoquer, en cette année européenne du handicap, les difficultés d'accès aux transports en commun pour beaucoup de personnes handicapées. Trop de gares, trop de trains sont aujourd'hui inaccessibles aux personnes handicapées. Tout à l'heure, messieurs les ministres, il vous a été rendu hommage pour votre action en faveur de la sécurité routière. Je suis certain que, sous votre impulsion, on peut également améliorer l'accès aux transports en commun des personnes handicapées.

Telles sont mes observations, dans le cadre de cette discussion budgétaire. Je crois que nous partageons les préoccupations du Gouvernement. Monsieur le ministre, vous pouvez compter sur votre majorité pour vous soutenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Richard Dell'Agnola, dernier orateur inscrit.

M. Richard Dell'Agnola. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, je tiens tout d'abord à saluer en quelques mots le budget qui nous est présenté aujourd'hui et, en particulier, l'effort consenti par votre ministère en matière de sécurité routière.

Après une augmentation de 19 % en 2003, les crédits consacrés à la sécurité routière progressent, cette année, de 8 %, dans un contexte budgétaire pourtant difficile. C'est la preuve que le Gouvernement poursuit avec détermination la politique ambitieuse initiée en 2002 sous l'impulsion du Président de la République. Nous ne pouvons que nous en féliciter. Notre collègue Folliot le soulignait tout à l'heure : les résultats sont aujourd'hui significatifs et, je l'espère, durables. Nous ne pouvons que vous encourager.

J'évoquerai une autre question également très importante : celle de la baisse d'activité de la plate-forme aéroportuaire d'Orly et ses conséquences économiques sur le pôle d'activité Orly-Rungis.

Vous connaissez bien cette question, monsieur le ministre, mais le Gouvernement n'a pas encore totalement tranché, même s'il a fait connaître ses orientations : l'aéroport d'Orly connaît, depuis quelques années, et singulièrement depuis deux ans, une baisse de fréquentation préoccupante. Le départ de nombreuses compagnies étrangères, notamment américaines, s'est traduit par une baisse du trafic de plusieurs millions de passagers et un recul d'activité d'environ 20 000 mouvements. La disparition d'Air Lib et la fin annoncée d'Aeris et d'Air littoral n'ont fait qu'amplifier ce phénomène. On évoque aussi, depuis quelques semaines, le départ éventuel de la compagnie israélienne El Al, vers la plate-forme de Roissy : Orly ne serait pas en mesure de satisfaire aux contrôles de sécurité de passagers exigés par cette compagnie. Ces difficultés structurelles, alliées à une conjoncture très défavorable depuis les attentats du 11 septembre, mettent la plate-forme d'Orly et, avec elle, tout un pôle économique dans une situation très difficile.

La reprise des créneaux horaires d'Air Lib par des compagnies à bas coût ne suffit pas à relancer l'activité. Seule l'arrivée de grandes compagnies aériennes permettra d'assurer un développement durable de l'aéroport. Le pôle d'activité d'Orly-Rungis, deuxième pôle économique d'Ile-de-France, avec 70 000 emplois répartis dans différents secteurs d'activité, a été touché de plein fouet par cette baisse d'activité d'Orly. Ainsi, la disparition d'Air Lib s'est traduite par la perte de 3 200 emplois directs et menace 5 000 emplois indirects.

De façon générale, ce pôle d'activité très dense qui comprend notamment le centre commercial Belle Epine, le plus grand centre commercial d'Europe, le marché international de Rungis, la zone Silic et, pour l'Essonne, le pôle de recherche de Saclay, souffrent de la sous-utilisation de la plate-forme d'Orly. Les principales entreprises de la zone, réunies au sein d'une association, sont très préoccupées par l'évolution actuelle.

Il est urgent que le Gouvernement se saisisse de ce dossier. Il doit prendre des mesures pour un rééquilibrage réfléchi et concerté en faveur du deuxième aéroport français, actuellement sous-exploité. Le rapprochement d'Air France et de KLM, officialisé en septembre dernier, plaide d'ailleurs en ce sens. En tout état de cause, cette question me semble devoir être dissociée du projet de création d'un troisième aéroport qui ne verrait le jour qu'à l'horizon 2020-2030.

La relance de l'activité d'Orly passe par la reprise des vos moyens et longs courriers, notamment en direction de l'Amérique du Nord. C'est là une des conditions essentielles de l'attractivité de la zone Orly-Rungis pour les entreprises. L'installation prochaine du groupe Danone avec, à la clé, une création de 1 000 emplois, milite également pour un renforcement de cet aéroport.

La reprise d'une activité plus importante, dans la limite du nombre des créneaux autorisés de couvre-feu, devra bien évidemment être associée à une politique de prévention et de résorption des nuisances sonores. Le plan national d'action contre le bruit, annoncé ces tout derniers jours par le Gouvernement, y participe. Il devrait permettre d'accélérer l'insonorisation des logements des riverains. L'apparition et la généralisation d'appareils de troisième génération moins bruyants que ceux utilisés par le passé devraient aussi contribuer à la réduction de ces nuisances.

C'est pourquoi, messieurs les ministres, je souhaiterais qu'à l'occasion de cette discussion, vous puissiez nous faire part de l'état de la réflexion du Gouvernement sur les perspectives d'avenir d'Orly et nous indiquer le calendrier que vous vous êtes fixé. Des mesures rapides sont nécessaires pour consolider et redynamiser ce pôle d'activités et d'emplois. Vos réponses sur ce dossier capital pour le développement économique du sud de l'Ile-de-France sont très attendues. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. 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. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, vos rapporteurs ont formulé, dans des rapports de grande qualité qu'ils ont brillamment exposés, un certain nombre d'observations auxquelles je tenterai de répondre avec Dominique Bussereau, qui me succédera à cette tribune. Après une présentation générale du budget et de l'évolution du ministère dans une période de décentralisation, j'insisterai pour ma part sur le réseau routier national, la sécurité routière et la construction aéronautique civile. Pour les autres modes de transports, ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens, c'est Dominique Bussereau qui vous apportera, avec le talent et la technicité qu'on lui connaît, toutes les informations nécessaires. Au-delà, j'aurai l'occasion de revenir devant vous le 12 novembre, pour évoquer la politique du logement, et le 6 novembre, avec Léon Bertrand, pour vous exposer la politique du tourisme.

La stratégie de finances publiques du Gouvernement a pour principe, vous l'imaginez bien, la maîtrise des dépenses publiques dans la durée. Il en résulte naturellement une volonté de transparence, une volonté d'anticipation, une volonté d'ajustement et de redéploiement de la dépense.

Vous comprendrez ainsi pourquoi, avec Dominique Bussereau et Léon Bertrand, j'ai retenu pour ce budget, que nous voulons résolument un budget d'action, trois orientations principales : des moyens budgétaires nouveaux ; une dépense optimisée ; un ministère qui bouge.

En 2004, 22,96 milliards d'euros en moyens de paiement vont concourir au financement des moyens des services et des investissements, ce qui représente une hausse de 2,9 % par rapport à 2003, et 23,5 milliards d'euros en moyens d'engagement, soit une augmentation de 4,1 %.

Dans le secteur de l'aviation, je le précise à M. Mariton et M. de Courson, nous avons engagé une démarche de réorganisation du dispositif financier. La loi organique nous en offre l'opportunité. Certes, cette loi impose le principe de l'existence d'une mission pour le budget annexe de l'aviation civile, dès lors que son mode de financement ne relève pas du budget général, et nous respecterons ce principe. Mais je ne suis absolument pas opposé à ce que cette mission s'articule autour de programmes qui restent à définir. Le dialogue est donc ouvert et d'ailleurs nécessaire pour permettre les évolutions que nous attendons vous et moi.

M. Charles de Courson, *rapporteur spécial*. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Toutefois, la démarche que nous avons engagée doit répondre à un triple objectif : déterminer de façon claire ce qui relève du budget général et donc de ses compétences en matière de réglementation, de régulation et d'aides à la construction aéronautique ; maintenir le rôle du FIATA ; préserver l'unité de la DGAC, pour la définition et l'application cohérente d'une politique de l'aéronautique dans le cadre de la réglementation européenne, ainsi que pour les statuts et la gestion du personnel.

Ayant répondu à M. Mariton et à M. de Courson sur la mission monoprogramme, c'est maintenant à M. Bouvard que je vais m'adresser à propos de la loi organique.

Il va de soi, monsieur le député, que personne n'a la volonté de limiter la transparence du budget. La structure correspondant à la LOLF vous est présentée pour la première fois. Nous en discuterons, nous mettrons au point ensemble la définition du découpage en actions ou en programmes. C'est dans le souci de transparence qui nous anime tous que nous essayerons d'avancer. Mais la première fois, c'est toujours la première fois ! (*Sourires.*)

Dans cette volonté de transparence, je dois préciser que le budget général, avec 21,329 milliards d'euros contre 20,733 milliards en 2003, comporte deux éléments nouveaux : d'une part, l'inscription au budget général de la contribution de l'Etat au désendettement de Réseau ferré de France pour 800 millions d'euros, précédemment inscrits sur un compte d'affectation spéciale ; d'autre part, le financement des besoins de régénération du réseau ferroviaire, avec une subvention d'investissement de 675 millions d'euros, alors que, précédemment, ces investissements étaient partiellement couverts par une dotation en capital.

Ces quelques chiffres montrent à l'évidence que si certains secteurs, comme l'investissement ferroviaire, sont privilégiés avec des moyens nouveaux, d'autres sont stabilisés, voire font l'objet de réajustements pour caler au plus près de la dépense prévisible et contribuer ainsi, comme dans tous les autres budgets, à l'effort de maîtrise de la dépense publique.

Dans ce budget d'action, pour les enjeux majeurs, la première orientation a consisté à dégager des moyens budgétaires nouveaux, associés dans certains cas, comme pour la sécurité, à des moyens humains supplémentaires. Ainsi sont créés cent emplois d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et trente-sept emplois au titre de la sécurité portuaire et maritime.

La sécurité routière, la sécurité maritime, les activités littorales et maritimes, le réseau routier, l'investissement ferroviaire, ou encore la desserte aérienne au service de l'aménagement du territoire en métropole et outre-mer, bénéficient de dotations supplémentaires.

A propos de ces grands investissements, je ne doute que M. Bouvard suppose et même vraisemblablement connaisse – car je crois le lui avoir largement démontré – tout l'attachement du Gouvernement pour le projet Lyon-Turin.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il n'y a d'ailleurs pas que le gouvernement français qui soit attaché au Lyon-Turin. J'ai rencontré hier et avant-hier mon homologue italien, Pietro Lunardi, et nous en avons largement discuté ensemble.

M. François Rochebloine. Il y a un traité !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. En accord avec nos amis italiens, monsieur Rochebloine, année après année, nous construisons les descenderies, nous préparons les opérations à venir et, en 2004, les crédits nécessaires seront au rendez-vous, je vous l'affirme.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. François Rochebloine. Merci !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. La deuxième grande orientation de ce budget consiste, chaque fois que faire se peut, à optimiser la dépense – ce n'est pas facile, mais c'est souvent possible – en respectant toujours une obligation de qualité et en réexaminant, si nécessaire, les mécanismes de financement.

S'agissant du logement, je développerai cet aspect lors de la séance du 12 novembre prochain.

Dans le secteur des infrastructures, priorité est donnée à des réformes de fond. L'exemple le plus significatif est celui de la réforme du financement par l'Etat du système ferroviaire, dont vous avez souligné, monsieur Mariton, qu'elle améliorerait la transparence. Nous nous sommes fixé trois objectifs dans cette réforme : clarifier les relations financières entre l'Etat et les deux établissements publics RFF et SNCF ; aider à atteindre l'équilibre de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure RFF et faire face au service de la dette historique à la charge de RFF ; assurer le financement des dépenses de régénération des voies ferrées, indispensables à la SNCF pour exercer son activité de service public.

Pour ce qui concerne le budget du personnel, le Gouvernement a souhaité procéder à un effort indispensable de réexamen systématique des postes budgétaires libérés par les départs en retraite. Le projet de loi de finances pour 2004 prévoit ainsi, il est vrai, une réduction nette de 990 emplois. Mais, je vous le rappelle, les secteurs prioritaires seront préservés et des redéploiements seront effectués chaque fois que ce sera nécessaire.

La troisième orientation de ce budget consiste à préparer le grand ministère de l'équipement de demain. C'est une nouvelle dynamique qui est engagée dans le cadre de la décentralisation, et nous devons, en même temps, améliorer la qualité du service public.

Cette dynamique intègre l'ensemble des processus de réforme, que vous connaissez bien : la mise en œuvre, en 2006, de la loi organique relative aux lois de finances ; la réforme des structures de l'Etat, y compris celles qu'induit la décentralisation, ainsi que des simplifications administratives.

Avec Dominique Bussereau et Léon Bertrand, j'ai lancé récemment un grand chantier, en réunissant pendant deux jours pleins tous les chefs de service, pour réfléchir

avec eux sur les missions et les priorités qui seront demain celles du ministère, sur la détermination du bon niveau d'action territoriale selon les missions confiées et sur la recherche, pour chacun des agents, du parcours professionnel le plus valorisant possible.

A l'issue de cette démarche de modernisation, déjà entamée et qui s'échelonne sur les quatre à cinq ans à venir, le ministère de l'équipement sera totalement transformé. Il sera, si je puis dire, « équipé » pour faire face aux défis que notre pays doit relever, avec un service public technique de l'Etat efficace, de plus en plus professionnel et disponible, ce qui se traduira, pour l'équipement, par les réformes suivantes : une implantation des subdivisions recomposée et optimisée en fonction des enjeux des territoires ; un niveau départemental refondé et recentré sur les missions fondamentales ; un niveau régional renforcé assurant l'animation et la coordination des services du ministère ; une nouvelle organisation spécifique dédiée à la gestion, à l'entretien et à l'exploitation du nouveau réseau routier national structurant – désigné parfois, au sein de mon ministère, comme le réseau « d'excellence » –, qui sera géré par itinéraire ; une administration centrale repensée à partir de l'application de la LOLF ; une nouvelle gouvernance des établissements sous tutelle ; enfin, des transferts de compétences menés à bien dans les domaines des routes, des ports, des aéroports, des fonds de solidarité du logement, des transports collectifs parisiens et du tourisme.

Dans le cadre de la décentralisation, les CETE, centres d'études techniques de l'équipement, doivent naturellement être un outil commun à l'Etat et aux autres collectivités. C'est essentiel, me semble-t-il, dans des domaines comme la normalisation, la définition de nouvelles méthodes techniques, ou encore l'expertise sur des sujets complexes. Nous devons à la fois conserver ces expertises de haut niveau et éviter le plus possible d'éventuels doublons.

J'ai bien entendu, monsieur Mariton, votre question sur le transfert des ressources, que l'on peut résumer ainsi : sur les routes nationales devenues départementales, aurons-nous de quoi compléter le réseau ?

**M. François Rochebloine.** Eh oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Vous craignez, en particulier, que les départements n'aient pas la capacité d'assumer la nouvelle responsabilité qui va leur être confiée et qu'ils ont d'ailleurs réclamée.

J'observe, en premier lieu, que l'Etat va transférer un réseau – j'allais dire : cadeau ! –, ainsi que l'ensemble des ressources qui permettront son fonctionnement courant et son maintien à niveau. Jusque-là, nous sommes d'accord. Quant à son développement, le décroisement des financements répond, me semble-t-il, à votre préoccupation. En effet, les sommes que les départements consacrent actuellement au réseau que l'Etat va conserver, augmentées de l'« effet TVA », sont équivalentes à celles que l'Etat consacre au réseau qui sera transféré. Je peux même vous dire, monsieur Mariton, que si vous faites bien vos calculs, vous constaterez que la balance pourrait être globalement favorable aux départements.

Préparer l'action du ministère qui nous est confié, c'est aussi savoir s'affranchir du cadre budgétaire annuel et anticiper : le débat, de très grande qualité, sur les infrastructures, ainsi que les réflexions menées sur les grandes orientations dans les secteurs de la mer, du tourisme ou

du logement sont des atouts précieux pour répondre aux attentes du citoyen et pour vous faire des propositions. Il est indispensable d'afficher des priorités et de s'y tenir.

**M. François Rochebloine.** Absolument !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Dans le domaine des infrastructures, c'est à partir des études réalisées depuis un an et des très riches débats qui ont eu lieu ici même et au Sénat que nous construisons, en ce moment même, un plan détaillé. Le Gouvernement présentera donc, dans quelques semaines, une planification multimodale des infrastructures, ainsi que les moyens financiers qui seront mobilisés. C'est cela aussi, le changement. Des mécanismes innovants, comme les PPP, font naturellement partie de la palette d'outils que nous devons examiner au cas par cas.

A cet égard, la création éventuelle d'une redevance sur les poids lourds, à l'image de celle qui est mise en place avec retard et un peu de difficulté en Allemagne, est un sujet extrêmement complexe, dont nous discutons souvent, Dominique Bussereau et moi. Il est impératif, dans tous les cas de figure, que de tels mécanismes ne pénalisent en rien la compétitivité de nos entreprises.

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** C'est là que réside la difficulté. Car, convenons-en, ces mécanismes présentent l'avantage de mettre à contribution les routiers étrangers,...

**M. Philippe Folliot.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** ... qui sont nombreux à utiliser nos infrastructures sans rien payer. M. le député Hillmeyer est actuellement chargé d'une mission sur la compétitivité du pavillon français et les conséquences de l'élargissement de l'Union. Nous allons également mener une étude sur les redevances applicables aux poids lourds, dans le prolongement des travaux communautaires en cours sur le projet de directive « euro-vignette ».

J'ai bien entendu, lors du grand débat sur les infrastructures, le souhait exprimé par la plupart des parlementaires d'utiliser la formidable capacité des sociétés d'autoroute à générer des ressources : 34 milliards d'euros, d'ici à la fin des concessions, en dividendes. J'aperçois l'œil gourmand de M. Bouvard, qui se réjouit déjà pour ses descenderies ! (*Sourires.*)

**M. Michel Bouvard.** Ah non ! Je ne veux pas tout garder pour moi ! (*Sourires.*)

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Ça ferait cher la descenderie !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** En tout cas, ces ressources sont une solution intéressante pour nous permettre de sortir de l'impasse de financement qui, je vous le rappelle, a bien été constatée par l'audit.

**M. Philippe Folliot.** Il faut que la solidarité joue !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** C'est en tout cas, monsieur Folliot, l'une des hypothèses qui font l'objet de l'analyse la plus fine possible.

Vous vous interrogez, ainsi que M. Mariton, sur le financement des grandes infrastructures. Vous vous demandez en particulier s'il faut ou non privatiser les

sociétés d'autoroutes. Je dois vous dire que cette question est toujours en suspens. Nous travaillons beaucoup, avec Francis Mer, sur la question de la valorisation de ces sociétés. Comme vous le savez, cette valorisation dépend principalement de deux facteurs : la chronique des dividendes et le taux d'actualisation. Privatiser impliquerait d'accepter le taux d'actualisation du marché et d'accepter aussi une chronique de dividendes déduites des normes du marché : normes d'endettement, normes de distribution.

S'agissant d'une activité aussi robuste et prédictible que l'exploitation d'un réseau d'autoroutes de cette taille, l'Etat doit-il se plier à une norme restrictive d'endettement au regard des fonds propres. Doit-il également être aussi sensible au risque et au long terme qu'un acteur privé, monsieur Mariton ? Cela se discute, car l'Etat est de fait moins sensible à ces normes, plus capable de maîtriser les risques, qu'il connaît particulièrement bien grâce à cinquante ans d'expérience accumulée. C'est ce qui fait toute la différence de valorisation entre une cession immédiate et le maintien de ces sociétés dans la sphère publique. Tels sont les termes de la problématique.

Notre ministère a aussi le devoir d'améliorer l'efficacité de l'Etat en créant les conditions d'un meilleur climat social dans les entreprises publiques. Comme d'autres, nous réfléchissons, avec Dominique Bussereau, aux moyens d'assurer la continuité du service public dans les transports, en associant à cette démarche les organisations syndicales. Une fois que nous aurons étudié ensemble les solutions adoptées par d'autres pays européens - nous revenons, avec les représentants de dix syndicats de la RATP et de la SNCF, d'une journée d'étude à Rome et d'une autre à Lisbonne, avant d'aller à Berlin et Bruxelles -, je vous ferai part des enseignements que nous en tirons et des propositions que nous envisageons.

Je voudrais aussi, mesdames et messieurs les députés, souligner une nouvelle fois l'importance de notre ministère pour la croissance et pour l'emploi.

Avec 5 milliards d'euros en autorisations de programme, le ministère de l'équipement est l'un des moteurs de la croissance et de l'emploi, en particulier dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics, des transports et du tourisme.

Les moyens consacrés au réseau routier national, qui s'élèvent à 1,316 milliard d'euros, progressent de 3,5 % en moyens de paiement, tandis que les autorisations de programme permettront de poursuivre l'adaptation du réseau routier.

Avec 610 millions d'euros en moyens de paiement, les moyens consacrés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau progressent de 1,33 %. En autorisations de programme, 37,8 millions d'euros, soit une augmentation de 2 %, sont réservés au programme spécifique d'aménagements de sécurité des routes nationales, 61 millions d'euros aux travaux urgents sur les ouvrages d'art et 28,6 millions d'euros aux aménagements de sécurité des tunnels.

Les crédits consacrés aux investissements routiers permettront de poursuivre l'adaptation du réseau aux besoins de la politique d'aménagement du territoire et de répondre à la forte croissance du trafic : 705,4 millions d'euros sont prévus à ce titre en moyens de paiement pour 2004, soit une progression de 5,6 %.

Pour les opérations inscrites aux contrats de plan Etat-régions, la participation de l'Etat s'élèvera à 670 millions d'euros.

L'année 2004 sera une année de forte mise en service de sections de routes, non concédées et concédées, avec l'A89 et l'A29.

L'investissement et l'entretien routiers sont indissociables de l'effort entrepris en matière de sécurité routière. La sécurité routière, comme l'ont très justement souligné MM. Mariton, Folliot et Dell'Agnola, a été confortée, dès 2003, avec une progression de 19 % des moyens de paiement et de 10 % des moyens d'engagement par rapport à 2002. En 2004, la sécurité routière se voit dotée de 112 millions d'euros en moyens de paiement et de 115 millions d'euros en moyens d'engagement, en progression respectivement de 8 % et 5 %. En outre, je l'ai dit tout à l'heure, cent postes d'inspecteurs du permis de conduire vont être créés.

**M. François Rochebloine.** C'est indispensable !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Je confirme également la mise en place d'un système de traitement informatisé des procès-verbaux. Il s'agit d'une réelle avancée en matière de contrôle des infractions. A partir de lundi prochain, les premiers radars numériques, couplés à un système de traitement informatisé, seront placés sur certaines routes de France. Je le dis parce que l'on nous reproche parfois de vouloir piéger les auteurs d'infraction.

**M. François Rochebloine.** C'est un peu ça !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Non, parce que le site du ministère publiera une carte détaillant l'emplacement exact des cent premiers radars - trente mobiles et soixante-dix fixes. Elle sera mise à jour au fur et à mesure des nouveaux équipements.

Mais la sécurité routière a aussi besoin d'un bon réseau, et c'est pourquoi il faut sécuriser les infrastructures. Le Gouvernement place au premier rang de ses priorités en matière de politique routière les actions de modernisation, d'entretien et de réhabilitation du réseau national.

Qu'il s'agisse des investissements, de l'entretien ou de la sécurité routière, le budget que je vous présente est en progrès et les résultats sont déjà là. Je ne peux donc, monsieur Biessy, accepter votre vision misérabiliste de notre réseau routier. Je reviens du Congrès mondial de la route, qui se tient tous les quatre ans. J'ai vraiment pu constater, sans autosatisfaction, combien la France était une des premières références mondiales dans ce domaine.

Après la route et la sécurité routière, le troisième point sur lequel je voudrais insister est l'industrie aéronautique civile. Le projet de loi de finances traduit l'effort poursuivi par l'Etat en faveur d'un secteur particulièrement important pour l'économie de notre pays, en termes d'emploi, de développement technologique et de commerce extérieur.

S'il est vrai que les moyens de paiement sont en légère diminution de 2,1 %, avec un total de 294,3 millions d'euros, les moyens d'engagement enregistrent, eux, une hausse de 2,2 % par rapport à 2003.

Seront donc assurées les actions de recherche qui visent à maîtriser les technologies indispensables au lancement de futurs programmes, ainsi que le soutien à l'industrie aéronautique sous la forme d'avances remboursables pour l'A 380 ou le développement de nouveaux équipements de bord.

Charles de Courson nous propose d'utiliser des mécanismes de titrisation. L'application aux avances remboursables admises dans l'aéronautique n'est pas évidente,

sachant qu'elles jouent aussi un rôle d'assurance, mais je vais demander à mes services de l'examiner de près. S'il y a une chance, monsieur de Courson, d'optimiser nos financements, nous devons absolument la saisir.

En ce qui concerne ADP, j'ai adressé, avec Francis Mer et Dominique Bussereau, une lettre de mission à son nouveau président. Nous lui demandons de faire évoluer le statut de l'établissement et de lui donner les moyens de s'adapter plus facilement dans un secteur qui évolue très vite. Notre but est de conforter ADP comme un des opérateurs majeurs en Europe et dans le monde. Nous vous présenterons un projet de loi l'année prochaine.

Je terminerai cette partie consacrée au transport aérien en évoquant, comme Mme Saugues et M. de Courson l'ont fait, le rapprochement entre Air France et KLM. La loi que vous avez votée au printemps – ou contre laquelle vous avez voté, le cas échéant –...

**M. François Asensi.** Certainement !

**M. Michel Bouvard.** Mais à regret, monsieur Asensi !

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** ... a contribué à construire une des premières compagnies européennes, désormais armée pour relever les prochains défis du secteur. Un texte technique complémentaire sera nécessaire en 2004.

Je me souviens qu'au cours du débat parlementaire, on m'accusait, sur les bancs de la gauche, de faire baisser les cours d'Air France. On avançait que s'ils étaient tombés à 7 euros, c'était à cause du projet de loi autorisant la privatisation. Or celui-ci est préparé depuis 1993, et personne n'a osé le retirer. Le texte examiné au printemps permet de passer à l'acte en protégeant les salariés. Et voyez quel est aujourd'hui le cours de l'action d'Air France : autour de 13 ou 14 euros, soit le double !

En conclusion – provisoire, puisque Dominique Bussereau complètera largement mes propos –, ce budget a su absorber les contraintes financières, sans pour autant remettre en cause les grands défis qui nous attendent : les réformes de structures indispensables, les simplifications administratives, tout aussi nécessaires, la préservation de l'emploi et son développement, la mise en œuvre de la décentralisation et le respect de nos engagements européens.

Je suis convaincu que de tels défis seront relevés, grâce à la fixation d'objectifs clairs et réalistes et à l'émergence, à tous les niveaux, d'une culture de résultat et de responsabilité.

Avant de laisser la parole à M. Bussereau, je tiens à vous confirmer, monsieur Hunault, qu'à l'issue du débat public, le Gouvernement a décidé de lancer le projet de Notre-Dame-des-Landes. Quant au TGV ouest, il fait aussi l'objet de l'attention du Gouvernement dans le cadre du dossier de financement des grandes infrastructures dont je parlais à l'instant. Les décisions seront prises dans les toutes prochaines semaines. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.)*

**M. le président.** 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.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, avant d'essayer de compléter le propos de Gilles de Robien, je voudrais rappeler l'important rôle joué par le Parlement en matière de politique de transport. Je citerais le rapport de Mme Levy sur l'accès-

sibilité des moyens de transport aux handicapés ; le rapport sur le fret ferroviaire, présenté au Sénat par Hubert Haenel et François Gerbaud, le fameux rapport de Riche-  
mont, auquel M. Besselat a également participé dans l'esprit ; les longs débats à l'Assemblée nationale et au Sénat sur les infrastructures ; le rapport sur les aéroports rédigé par François-Michel Gonnot à la demande du président de la commission des affaires économiques ; ainsi que de multiples initiatives, telles que les propositions que vient de faire M. Hunault en matière de financement. Le Parlement a donc été en première ligne.

Mon intervention abordera cinq points : le financement ferroviaire, les transports en commun en site propre, les grandes dépenses en matière d'investissement et de fonctionnement du ministère, la mer, le transport aérien.

En matière de financement du secteur ferroviaire, et comme l'ont rappelé M. Bouvard et un certain nombre d'autres orateurs, nous franchissons un pas très important avec la clarification de la réforme engagée en 1997 par Bernard Pons et Anne-Marie Idrac sur les relations financières entre l'Etat, RFF et la SNCF.

Que voulons-nous faire ? Un : simplifier les financements ; deux : mieux les gérer ; trois : désendetter. Ce dernier objectif peut d'ailleurs passer par la mise en place d'un observatoire européen des péages, comme M. Gonnot l'a proposé.

La nouveauté est que l'Etat donne à RFF les moyens d'entretenir son réseau : 674 millions d'euros de crédits de paiement font l'objet d'un apport budgétaire nouveau dit « de régénération », c'est-à-dire consacré à la modernisation du réseau ferroviaire. Par ailleurs, nous souhaitons équilibrer et régulariser la gestion des infrastructures. Vous le savez, d'un côté se trouve RFF, le propriétaire, et de l'autre la SNCF, le gestionnaire. Il est mis fin au déficit – artificiel mais structurel – qui conduisait chaque année RFF à emprunter et à attendre le versement de dotations en capital par l'Etat. M. Gaysot donnait quand il avait le temps ; le gouvernement suivant quand il en avait la possibilité. Nous faisons en sorte que ce versement soit installé de manière pérenne.

Ainsi, la SNCF est rémunérée par RFF en tant que gestionnaire délégué. Nous avons décidé d'augmenter de 60 millions d'euros par an pendant cinq ans les péages que verse la SNCF à RFF pour l'utilisation de son infrastructure. Cette perspective pluriannuelle permettra à la société nationale de connaître plusieurs années à l'avance le montant des péages, mais aussi ce qu'elle recevra, ce qui lui permettra de définir un plan de financement clair et précis.

Enfin, nous souhaitons alléger le poids de la dette mise à la charge de RFF en lui transférant cette année 800 millions d'euros de crédits de paiement nouveaux.

Ces différentes mesures sont une réponse à vos propos, monsieur Biessy : hors retraites, c'est un effort budgétaire considérable – plus d'un milliard d'euros – et une décision politique courageuse de transparence que le Gouvernement propose au Parlement.

J'en viens aux transports en commun en site propre, objet de nombreuses interventions de la part des rapporteurs et des orateurs des différents groupes.

Je le rappelle, c'est à l'initiative du Président Giscard d'Estaing que Marcel Cavaillé avait mené, à partir de 1974, une politique en faveur des nouveaux modes de transport – en particulier le tramway. Grenoble et Nantes, notamment, en avaient bénéficié, rejointes au fil des années par des collectivités de plus en plus nom-

breuses. Les demandes sont devenues considérables. Rien que pour l'année 2004, elles atteignent un montant de plus de 300 millions d'euros, soit un total potentiel de l'ordre de 900 millions d'euros, ce qui correspond presque à un décuplement en trente ans !

Or, comme le montre l'évolution des budgets, y compris à l'époque où je siégeais en tant que député de l'opposition,...

**M. Jean-Pierre Blazy.** Cela reviendra !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** ... M. Gaysot a baissé de 10 millions d'euros le niveau de financement entre 2001 et 2002. Il est vrai que nous avons maintenu cette tendance en 2003, comme n'ont pas manqué de le souligner M. Bono ou M. Destot. Mais nous assumons ces mesures de gel budgétaire qui relèvent d'une bonne gestion des finances publiques.

**M. François Liberti, rapporteur spécial.** C'est fabuleux !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** En clair, le taux de subvention réel est passé en quelques années de 20 % à 15 %, puis à 8 %. Voilà quel était l'effort consenti pour l'Etat ces dernières années : 8 % sur des montants considérables !

**M. Michel Destot.** Mais 5 % sur la troisième ligne, pourquoi...

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Destot, j'ai beaucoup apprécié votre propos. Vous connaissez bien votre sujet, en tant que président du GART, mais Christian Philip en est le premier vice-président et moi-même j'en ai été le deuxième vice-président. Nous avons la même légitimité à évoquer les transports collectifs.

**M. Michel Destot.** Absolument !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Dans ce domaine, il n'existe pas de bons ou de mauvais amis, ni dans cet hémicycle, ni du côté du Gouvernement. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

**M. Gilbert Biessy.** Cela ne vous empêche pas de prendre de mauvaises décisions !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** La ville de Grenoble a reçu 123 millions au fil des années – ce qui est un compliment, car cela signifie qu'Alain Carignon et vous-même aviez des projets.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Enfant gâté !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Cette somme, notez-le, équivaut au dernier budget de M. Gaysot.

Quoi qu'il en soit, les difficultés existent...

**M. Michel Destot.** Sur la troisième ligne, c'est 5 %. C'est bien, mais cela reste faible !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** ... auxquelles il faut trouver une solution de financement. C'est le sens de la mission que nous avons confiée à M. Christian Philip, premier adjoint au maire de Lyon, une personnalité incontestable qui a une grande connaissance des transports. L'objectif est que les maires et les présidents de communauté d'agglomération et de communautés urbaines reçoivent de l'Etat, chaque année, et sans devoir tendre la sèbile, les financements nécessaires.

M. Philip nous remettra le fruit de son travail dans quelques semaines, mais nous savons déjà que la solution réside dans le transfert de ressources : par exemple, les amendes infligées en matière de stationnement ou en raison de la fraude dans les transports collectifs, encore trop importante. Cela demandera de l'imagination et du travail, mais nous devons trouver des modes de financement pérennes, afin que les maires ne soient pas obligés de demander l'aumône, voire – comme le sénateur-maire de Clermont-Ferrand, M. Godard, ou M. Juppé à Bordeaux – de modifier son tracé pour que le projet soit pris en considération par un haut fonctionnaire parisien.

**M. Michel Destot.** Il n'a pas dû être content, M. Juppé !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Ce n'est pas la conception qu'ont ce gouvernement et sa majorité de la décentralisation. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Naturellement, il faut en attendant définir un régime de transition.

**M. François Rochebloine.** Il faut surtout des sous !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Une première mesure, sur laquelle M. Mariton, M. Hunault et d'autres parlementaires ont travaillé, consiste à donner aux collectivités la possibilité de relever le taux du versement transport perçu sur les entreprises.

**M. François Rochebloine.** C'est-à-dire faire payer les entreprises !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Ce n'est pas évident, nous le comprenons bien. Il est toujours plus facile pour un maire, quelle que soit sa tendance politique, de se tourner vers l'Etat que vers ses contribuables – même si derrière l'Etat se trouvent aussi des contribuables, mais de toute la nation. Il n'empêche que nous avons prévu cette possibilité. Si le Parlement ne l'approuve pas, le Gouvernement ne sera pas plus royaliste que... les élus locaux. (*Sourires.*) Nous allons tout à l'heure rechercher un point d'accord avec la commission des finances.

La deuxième solution à laquelle nous avons pensé est de proposer l'accès à des prêts à très long terme. La Caisse des dépôts nous en propose sur une durée de trente-cinq ans, avec des différentiels sur trois ans – ce qui en réalité les porte à près de quarante ans – et à un taux de 4 %.

**M. Michel Bouvard.** C'est trop !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Mais il ne tient pas compte de l'inflation, ce qui rend les conditions extrêmement intéressantes, avec un effet de levier bien supérieur aux 8 % ou 10 % de ces dernières années. Ce pourrait donc être un instrument intéressant pour les collectivités.

**M. Michel Bouvard.** En effet.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Troisième mesure, enfin : nous avons, Gilles de Robien et moi, obtenu du Premier ministre une dotation exceptionnelle de 65 millions d'euros. Mise en œuvre lors du prochain collectif budgétaire, elle permettra, au cas par cas et quelle que soit la couleur politique de la ville concernée...

**M. François Rochebloine.** Bien sûr ! C'est la démocratie.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** ... de régler, en urgence, les problèmes de financement rencontrés par les communautés d'agglomération en 2004.

Qu'il s'agisse de Saint-Etienne, de Clermont-Ferrand, de Strasbourg ou d'autres grandes villes, nous trouverons des solutions. Il est inutile d'avoir un débat sur le sexe des anges.

M. Charles de Courson, *rapporteur spécial*. D'ailleurs, ils n'en avaient pas.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Le Gouvernement est favorable au développement durable et aux transports collectifs. Il recherche des solutions raisonnables, intelligentes et définitives.

Je voudrais maintenant évoquer les principaux investissements. Naturellement, monsieur Reymann, de l'argent est prévu pour le TGV est-européen, afin que l'engagement de 2007 soit tenu. Mais d'autres projets de TGV bénéficient de crédits d'études, d'APS ou de premiers travaux, en attendant le comité interministériel d'aménagement du territoire dont Gilles de Robien vous a parlé.

Citons également la poursuite des contrats de plan dans le domaine ferroviaire ou la restauration des voies navigables évoquée par M. Gonnot – il s'agit en particulier de commencer à remplacer les barrages les plus anciens, les fameux barrages à aiguilles, qui existent encore dans notre réseau. Enfin, monsieur Bouvard, l'autoroute ferroviaire alpine, en attendant des espaces plus grands et plus profonds, devrait être ouverte – nous prions vous et moi là-dessus –...

M. Michel Bouvard. ... le 4 novembre.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. En effet. Elle est dotée des fonds nécessaires pour sa mise en route, comme l'est également le transport combiné.

Pour ne pas abuser de votre temps, je passerai sur les recettes et les dépenses de fonctionnement relatives au régime de retraite de la SNCF, à l'ENIM ou aux conducteurs routiers. Ce sont autant de dépenses que l'Etat prend en charge.

La partie maritime de ce budget constitue à nos yeux un élément particulièrement important. Le premier point concerne le soutien au pavillon français. Jean-Yves Besselat a évoqué le remboursement des charges de sécurité sociale ; les aides au cabotage maritime ; le maintien du GIE fiscal pour l'acquisition de navires neufs ; l'application de la taxe au tonnage, pour tenir un engagement du président de la République ; le projet élaboré par M. de Richemont de pavillon RIF – registre international français – ; les « autoroutes de la mer », qui feront l'objet d'une décision lors du prochain comité interministériel.

Je remercie M. Besselat d'avoir souligné l'importance de notre politique maritime et de l'aide à notre flotte. Celle-ci est actuellement au 29<sup>e</sup> rang mondial, ce qui est ridicule par rapport à ce que représente notre pays. Nous voulons, avec le nouveau pavillon, que la France reprenne toute sa place dans le domaine maritime.

Un mot sur la sécurité maritime, qui bénéficie, Gilles de Robien l'a rappelé, d'un effort supplémentaire en termes d'effectifs. En ce domaine, les années 2002 et 2003 ont été épouvantables : songeons à *l'Erika*, au *Pres-tige*, au *Tricolore*... Pourtant, pendant cette période la France s'est révélée en pointe s'agissant de l'élimination des navires à risques. Le Président de la République a fustigé les « voyous de la mer ». Les pétroliers à simple coque sont bannis des ports européens, de même que les navires dangereux dans les eaux européennes. Nous avons pris la tête du combat européen pour la sécurité maritime.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Je voudrais rappeler que lorsque le précédent gouvernement a quitté ses fonctions, la France contrôlait 9,2 % des navires alors que l'Europe demandait 25 %. Nous sommes aujourd'hui à 30 %, c'est-à-dire au-dessus des normes européennes, et nous contrôlons 100 % des navires à risque. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.) Je dois d'ailleurs à la vérité de dire que nous avons pu le faire avec l'appui des inspecteurs dont les nominations avaient été engagées par le gouvernement précédent (« Tout de même ! » sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains), mais nous avons renforcé l'effectif. Par ailleurs, et M. Liberti l'avait évoqué également, nous avons fait appel à des vacataires, c'est-à-dire à des hommes et des femmes d'expérience qui sont venus sur les navires aider les inspecteurs maritimes.

Il reste également beaucoup à faire pour moderniser les CROSS et M. Besselat nous a fait des propositions très importantes sur ce point comme sur la modernisation de nos écoles de la marine marchande, propositions sur lesquelles nous travaillons avec lui.

Le transport aérien, que Gilles de Robien a évoqué également, est marqué par l'apparition fulgurante des *low cost*, la fusion Air France-KLM et les difficultés d'Air Lib, d'Air Littoral et d'Aeris. Les crédits du budget annexe de l'aviation civile sont principalement consacrés à la modernisation de la navigation aérienne et nous tiendrons compte des remarques, comme toujours très intelligentes, de M. de Courson sur les problèmes de sûreté et les moyens à mettre en face.

Dans le projet de loi de décentralisation sera proposée la décentralisation des aéroports, ce qui va être également un grand moment. Les *hubs* régionaux ne seront pas non plus oubliés, notamment Lyon-Saint-Exupéry et Clermont-Ferrand.

Dans la réflexion sur l'organisation du transport en Ile-de-France et la desserte de Roissy et les grands aéroports de notre pays, Orly n'est pas oublié, monsieur Dell'Angola. Sur les 250 000 mouvements qui lui ont été accordés par Bernard Bosson sous le gouvernement Balladur sur les 250 000 mouvements qui lui ont été accordés, on en est à 220 000. Il y a donc de ce côté-là des possibilités de rééquilibrage intéressantes.

Mme Saugues a noté à juste titre l'augmentation des crédits du FIATA. Ils permettent de subventionner les dessertes aériennes maintenues pour des considérations d'aménagement du territoire – ce qui permettra, monsieur Giscard d'Estaing, d'assurer le rôle de *hub* de Clermont-Ferrand pour les lignes régionales – de renforcer la sécurité – M. de Courson a lui aussi mis en avant cet impératif – et de prévoir des mesures en faveur des DOM-TOM. Nous y reviendrons à l'occasion de l'examen des amendements. Permettez-moi cependant de vous faire part de mon sentiment à ce sujet. Pour avoir longtemps siégé à la commission des lois, avec un certain nombre d'entre vous qui êtes en charge de l'outre-mer dans cette assemblée, je sais qu'il faut trouver une ligne budgétaire où inscrire les crédits destinés à la continuité territoriale. On pourrait les placer dans les charges et les dépenses globales de l'Etat, ou les relier au ministère de l'intérieur ou encore à celui de l'outre-mer. En tant qu'élu de région, comme beaucoup d'entre vous, je considère que les faire figurer avec ceux destinés à la desserte de notre territoire dans le cadre de l'aménagement du territoire est une vraie preuve de solidarité vis-à-vis de nos

compatriotes ultramarins. Comme nous devons loger quelque part cette dépense, parce que c'est un engagement du Président de la République et de la majorité et parce que nous y croyons, le FIATA ne me semblerait pas une mauvaise localisation. Mais nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'examen des amendements déposés sur ce point.

Telles sont mesdames, messieurs les députés, les quelques précisions que je voulais apporter en complément aux propos plus généraux et plus politiques de Gilles de Robien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions.

Je vous rappelle, chers collègues, que nous les prendrons par périodes successives de quinze minutes par groupe.

Nous commençons par le groupe des député-e-s communistes et républicains.

La parole est à M. Gilbert Biessy.

**M. Gilbert Biessy.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat et concerne le financement des transports collectifs hors Ile-de-France, sujet dont il a déjà parlé dans son intervention. Je l'ai également évoqué dans mon intervention générale après l'excellent plaidoyer de mon collègue Michel Destot, président du GART et député-maire de Grenoble.

Le Gouvernement vient de décider unilatéralement de rompre avec vingt ans d'engagement de l'Etat auprès des collectivités publiques, engagement qui a permis de développer, dans de nombreuses agglomérations, des modes de transport alternatifs à la voiture et, notamment, de réintroduire le tramway sous une forme moderne et accessible aux handicapés. Né il y a exactement vingt ans à Grenoble, ce tramway, construit par Alstom, avait bénéficié d'un financement de l'Etat à hauteur de 50 % au titre de la recherche-développement.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Il n'y en avait qu'un !

**M. Gilbert Biessy.** Pour son vingtième anniversaire, le tramway méritait beaucoup mieux.

Les mesures transitoires que vous comptez mettre en œuvre ne répondent pas aux besoins de financement. En effet, vous prévoyez d'augmenter le taux du versement transport. Nous ne sommes pas contre mais, déjà insuffisante, cette disposition risque de disparaître du fait d'un amendement déposé par la commission des finances.

Vous souhaitez aussi que les collectivités puissent bénéficier de prêts à taux bonifié de la Caisse des dépôts et consignations. Je vous rappelle que les revendications des élus des grandes agglomérations portent sur des prêts à taux zéro remboursables sur vingt ans. Par ailleurs, vous annoncez que les collectivités pourraient percevoir le produit des recettes liées aux amendes de stationnement. Non seulement cette mesure n'est pas encore votée, mais elle n'est même pas mise en débat.

Monsieur le secrétaire d'Etat, face au tollé suscité par la suppression des lignes budgétaires affectées aux transports collectifs hors Ile-de-France et compte tenu de l'inadaptation de vos mesures transitoires, allez-vous revenir sur votre décision ? Allons-nous assister au retour de l'aide de l'Etat, qui, pour être précis, était de 20 % au niveau des APS, après avoir été, sur la première ligne de Grenoble, de 30 % ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Biessy, j'ai déjà répondu par avance à votre question dans mon intervention et je vous ai indiqué quelle était la politique du Gouvernement.

**M. Gilbert Biessy.** Je n'ai pas été convaincu.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** J'en ai conscience.

S'agissant de l'agglomération grenobloise, nous sommes très clairs. Nous soutenons le projet de la ligne C. Il n'y a donc pas de souci à se faire. Quant à la ligne C', j'ai les mêmes réserves que M. Gayssot. Je sais que cela ne vous fait pas plaisir mais je vous l'indique. M. Destot, avec son talent, pourra peut-être trouver le moyen de faire en sorte que les choses s'équilibrent entre la ligne C et la ligne C'.

Pour ce qui est de la position du Gouvernement, je viens de l'exposer. Je ne voudrais pas ennuyer l'Assemblée en me répétant. Cela étant, nous sommes ouverts aux amendements que les parlementaires voudront bien présenter.

**M. le président.** La parole est à M. François Asensi.

**M. François Asensi.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'heure où un débat public sur la question du CDG Express vient de s'ouvrir en Seine-Saint-Denis, permettez-moi de vous interpeller directement à ce sujet.

En lançant ce projet, le Gouvernement intervient sur un véritable enjeu de société qui concerne la vie quotidienne des habitants de Seine-Saint-Denis et de l'Ile-de-France en général.

Faciliter l'accès à la plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle est, j'en conviens, une nécessité, d'autant que la décision prise par le Gouvernement de déplaçonner le trafic sur cet aéroport et le renoncement au troisième aéroport vont, à l'horizon 2020, aboutir à un quasi-doublement du nombre des vols et des passagers transitant par cette plate-forme. Ce pôle économique va en conséquence connaître une croissance exponentielle.

Les questions qui se posent déjà n'en seront que plus prégnantes : *quid* de la pollution, des embouteillages, des migrations pendulaires chronophages ?

On estime à 22 000 le nombre de passagers qui utiliseront quotidiennement le CDG Express. Or ils sont déjà 280 000 par jour à prendre le RER B. La priorité doit aller à ces usagers, ces forcés du rail, qui passent parfois près de deux heures par jour dans les transports. Il est inacceptable de créer un transport noble pour ceux qui prennent l'avion et de maintenir un transport de deuxième zone pour les passagers de la France d'en bas.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Absolument !

**M. François Asensi.** Il faut améliorer l'accès à Roissy-Charles de Gaulle, à la fois pour les passagers et les salariés de la plate-forme, mais aussi promouvoir les transports en commun. Mais ces deux projets, à savoir le CDG Express et l'amélioration de la ligne B du RER, que vous présentez comme complémentaires, s'opposent dans les faits en termes d'investissements requis : 800 millions d'euros à l'horizon 2012 pour le CDG Express et 1,3 milliard à l'horizon 2020 pour le RER B. On peut attendre les améliorations !

Ne serait-il pas plus raisonnable de travailler sur un seul projet qui à la fois permettrait un accès rapide et confortable pour les personnes à destination de l'aéroport et offrirait des conditions de transports équivalentes pour les usagers quotidiens du RER B ?

Le doublement du tunnel à Châtelet, déjà saturé avec trente-deux trains par heure, me paraît être la clé de voûte de ce nouveau projet qui permettrait d'améliorer grandement le trafic, tant sur la ligne B que la ligne D du RER. Il s'agirait ensuite de dégager sur le tracé de la ligne B un sillon dédié à des trains directs vers Roissy.

Quant à votre projet de transformer la gare de l'Est en terminal d'enregistrement, il est irréaliste et ne ferait que transférer les problèmes au lieu de les régler puisque la thrombose que nous avons à Roissy, nous l'aurions à Paris, déjà bien encombré par la circulation automobile.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre réaction sur les idées que je viens d'émettre. Le projet que je viens d'exposer me paraît plus réaliste, plus viable économiquement et socialement acceptable.

Nous avons d'autant plus besoin d'éclaircissements que le porte-parole du Gouvernement, M. Copé, sans doute déjà en campagne électorale, vient de se prononcer contre le CDG Express, qu'il a qualifié d'irréaliste. Quelle est la position du Gouvernement ?

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il y a là une contradiction majeure !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Asensi, vous avez raison de poser cette question. Elle est importante et le débat public sur le projet CDG Express vient de commencer.

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle a sa gare d'interconnexions avec le TGV et celle-ci est une force essentielle dans le concert des grands aéroports européens. Il a également des possibilités de développement, si l'on tient compte, cher monsieur Blazy, des populations autour de Roissy.

Depuis son arrivée au ministère, Gilles de Robien a pris un grand nombre de mesures : dispositions concernant les vols de nuit, réglementation sur le retrait des avions les plus bruyants. Le présent gouvernement a donc beaucoup agi, alors que d'autres décrétaient des niveaux de passagers, sans jamais rien inscrire dans un texte réglementaire ou législatif. Donc, nous avons fait suivre nos paroles d'actes concrets.

Mais la grande difficulté de Roissy et sa faiblesse par rapport aux grands aéroports européens est de ne pas avoir de moyen de desserte en site propre, car la ligne B du RER, qui dépend pour sa partie sud de la RATP et, pour sa partie nord, à partir de Châtelet, de la SNCF, connaît de nombreux dysfonctionnements liés à sa double exploitation et a des difficultés du fait qu'elle doit assurer en même temps une mission de desserte de la proche et grande banlieue de Paris et la desserte d'un grand aéroport, avec ses contraintes spécifiques. C'est un inconvénient qui gêne autant les hommes et les femmes qui travaillent à Roissy, que les clients du transport aérien.

Une réflexion se révèle donc nécessaire. Quelles sont les pistes ?

Tout d'abord, le projet CDG Express que nous avons trouvé - nous ne l'avons pas inventé - et qui était soutenu jusqu'alors par la région Ile-de-France, la ville de Paris, ADP, RFF et la SNCF. Il consiste à relier la gare de l'Est, qui, même avec l'arrivée du TGV Est ne sera pas saturée, à l'aéroport de Roissy en utilisant une partie des voies de banlieue existantes, puis, après un tunnel créé à cet effet, de rejoindre, grâce à la création d'une ligne nouvelle, la ligne d'interconnexion TGV qui dessert déjà la gare de Roissy. L'enregistrement des bagages

s'effectuerait directement en gare de l'Est, comme cela se pratique déjà dans la plupart des grandes villes européennes. C'est le cas dans nombre de grandes gares londoniennes et dans une gare de métro à Madrid. D'ailleurs, il y a trente ou quarante ans, on enregistrait ses bagages à la gare des Invalides avant de prendre un autocar pour se rendre à l'aéroport d'Orly. C'est une première hypothèse, sur laquelle porte actuellement le débat public.

Une autre solution est l'amélioration de la ligne B, qui, de toute façon, est indispensable. Si l'on réalise le CDG express, il faudra en même temps moderniser le RER B.

Un autre projet consisterait à prévoir une double affectation de la ligne B, en la modernisant pour qu'elle soit à la fois ligne de desserte de la proche et grande banlieue et ligne de desserte de l'aéroport pour les clients et les personnels travaillant sur la plate-forme aéroportuaire.

Il existe une autre proposition encore, de M. Gérondeau, qui n'est pas absurde, consistant à dire : puisque Eole est sous-utilisé entre la gare de l'Est, Magenta et Saint-Lazare-Haussmann, reions-la au CDG Express et, par une desserte traversant Paris, reions également Montparnasse pour assurer une connexion entre les aéroports et entre le nord et le sud de Paris.

Toutes ces hypothèses sont intéressantes. Le Gouvernement, pour l'instant, attend la fin du débat public sur le CDG Express.

En tout cas, monsieur Asensi, je vous donne l'assurance au nom du Gouvernement, que jamais nous ne privilégierons la liaison CDG Express, sur l'amélioration de la ligne B. Si le CDG Express doit se faire, il s'accompagnera nécessairement de la modernisation du RER B, tout en gardant à l'esprit que cette dernière peut très bien, à elle seule, constituer la solution alternative choisie si le débat public en décide ainsi.

**M. François-Michel Gonnot, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Biessy.

**M. Gilbert Biessy.** Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur les moyens donnés au développement du transport de marchandises par le rail, qui devrait connaître une forte hausse dans les décennies à venir. De nombreux obstacles existent encore, pour parvenir à la création du réseau de qualité que nous appelons tous de nos vœux et permettre un véritable rééquilibrage rail-route. Le développement des modes de transport alternatifs à la route doit devenir une priorité budgétée, ce qui n'est pas encore le cas.

Mme la ministre de l'écologie et du développement durable a dit cet après-midi que les ressources dégagées par l'augmentation de la TIPP sur le gazole permettrait de financer les infrastructures pour le ferroutage, ce qui, vous en conviendrez, n'est pas très convaincant. Je préfère, pour ma part, ce que vous avez dit, tout à l'heure, à savoir que les recettes de cette TIPP gazole seraient affectées à la réduction de la dette de RFF.

Face à ces enjeux, l'Europe accélère l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire national et international, malgré les limites matérielles tenant aux différences existant entre les réseaux nationaux. Les besoins d'investissements en infrastructures sont gigantesques et ne seront évidemment pas couverts par une seule politique de libéralisation. D'autres solutions sont envisageables pour dégager de nouvelles ressources.

Monsieur le secrétaire d'Etat, que répondez-vous aux organisations qui demandent la création d'un pôle public financier ? Cette institution permettrait la mobilisation de

financements lourds et accorderait des prêts de longue durée à taux réduit, comme pour le logement social, pour développer concrètement le réseau ferroviaire et l'interopérabilité nécessaire à la mise en place d'un fret ferroviaire national et européen de qualité.

**M. le président.** La parole est M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Gilles de Robien répondra certainement sur le financement des infrastructures à l'occasion d'autres questions.

Ce que je veux réaffirmer pour ma part, c'est que le fret ferroviaire est une vraie priorité. Les rapporteurs et M. Bouvard nous ont interrogés sur ce point, tout à l'heure.

M. Gayssot avait annoncé le doublement du fret ferroviaire en dix ans. Je ne mets pas en doute sa volonté ; la cause était généreuse. Mais nous assistons, depuis quelques années, y compris lorsqu'il était aux commandes du ministère des transports, à une baisse continue des parts du fret ferroviaire dans le trafic français. Cette baisse est liée naturellement à la conjoncture, mais pour partie aussi, aux mouvements sociaux, on l'a constaté au printemps dernier. Quand plus de mille trains sont restés en radé pendant plusieurs semaines, de nombreux clients ont abandonné le fret ferroviaire. Cette baisse est enfin et surtout due au mauvais fonctionnement du service, que les cheminots reconnaissent eux-mêmes, du fait d'un manque de locomotives et de la faible utilisation des wagons. Un rapporteur a rappelé qu'un wagon de marchandises circule en France au maximum quatre jours par mois, et une locomotive de fret trois heures et demie à quatre heures par jour. Comment, dans ces conditions, le fret ferroviaire pourrait-il rivaliser avec le transport routier ? Cela n'a rien de comparable avec l'efficacité des camions d'une PME de transport routier, surtout si elle est installée dans un pays où les conditions sociales ne sont pas les mêmes qu'en France.

Sauver le fret ferroviaire est donc une priorité. Cela passe, vous avez raison, monsieur Biessy, par des investissements, et Gilles de Robien et moi-même cherchons de nouvelles ressources permettant de réaliser de nouvelles infrastructures ferroviaires. De nouvelles lignes permettraient en effet de libérer le réseau classique, et notamment de contourner les grandes agglomérations, comme Lyon ou Dijon.

Il est important également - et c'était le sens de la question que le président Ollier a posée au Gouvernement mercredi - que la SNCF rénove son fret ferroviaire. L'entreprise s'est déclarée prête à présenter un plan en ce sens - le président Gallois a parlé au Gouvernement et nous avons travaillé avec lui - mais elle n'a pas souhaité le faire le 22 octobre. Elle a repoussé cette présentation au 19 novembre. Je redis ce que j'ai indiqué au nom du Gouvernement mercredi, à savoir que le Gouvernement est prêt à suivre ce plan sous certaines conditions : nous exigeons qu'il y ait des indicateurs et, si des fonds publics sont versés, nous devons pouvoir mesurer l'impact de cette injonction de capitaux sur l'augmentation des parts de fret.

Nous sommes, comme vous, monsieur le député, décidés à rénover le fret ferroviaire. Quelle que soit son importance, nous ne pouvons pas nous contenter du développement du transport routier, ni même de celui du fret fluvial. Nous avons besoin d'un fret ferroviaire important et nous sommes ouverts à toutes les suggestions permettant d'améliorer la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises dans notre pays.

**M. le président.** Sans que personne dans l'hémicycle n'y voie une complicité départementale, la parole est à M. François Asensi. (*Sourires.*)

**M. François Asensi.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous interroger sur l'évolution du statut d'Aéroports de Paris.

Le rapport de la Cour des comptes et le rapport La Serre, commandé par le Gouvernement, sont arrivés à point nommé. Il en ressort que la gestion d'ADP ne serait pas optimale. Dont acte. La solution est-elle pour autant la privatisation ?

Permettez-moi de citer des extraits du rapport de M. de Courson, dont les propos me paraissent un petit peu empruntés à la dialectique marxiste. (*Exclamations sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Moi marxiste ! On aura tout entendu. (*Rires.*)

**M. François Asensi.** Je savais que cela lui donnerait de l'urticaire !

**M. le président.** C'est sympathique ou péjoratif, monsieur Asensi ?

**M. François Asensi.** Dans les deux sens, monsieur le président.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** C'est l'hommage du vice à la vertu !

**M. François Asensi.** Ou l'inverse. Ecoutez plutôt ! M. de Courson parle de « transformer l'établissement public en société anonyme, sans que soient nécessairement remises en cause ses missions de service public, le statut de ses personnels, son périmètre d'activité ou le caractère majoritairement public de la structure de son capital. »

Dès lors, pourquoi ouvrir le capital ?

Toujours dans le rapport de M. de Courson, il est fait état de la situation monopoliste d'ADP. Le monopole est un terme honni chez les libéraux, mais ce qu'ils oublient de dire, c'est que c'est le monopole public qui les dérange, non le monopole privé. Car ce n'est pas en faisant passer ADP du statut d'établissement public à celui de société anonyme qu'on changera l'existence du monopole.

Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous expliquer aux Franciliens et aux Franciliennes, aux salariés d'ADP ce qu'ils gagneront à un changement de statut d'ADP ?

A titre personnel, je ne suis pas pour le *statu quo* mais pour une certaine évolution...

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Laquelle ?

**M. François Asensi.** ... à condition que les missions de service public soient bien assurées, que le fonctionnement de l'entreprise soit démocratique et surtout que les prérogatives de puissance publique de l'Etat soit affirmées, notamment en ce qui concerne la politique d'aménagement du territoire qui ne peut pas être cédée aux marchés financiers.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Asensi, vous avez raison d'évoquer ADP : le sujet est totalement d'actualité. En effet, son conseil d'administration s'est réuni cette semaine et Gilles de Robien, Francis Mer et moi-même avons adressé à Pierre Graff, le nouveau président, une lettre de mission très précise sur ce que doit être, selon le Gouvernement, l'avenir d'ADP.

Aéroports de Paris est un fantastique instrument de développement économique pour la région Ile-de-France et pour l'ensemble de la France. Il ne se limite pas aux grandes plates-formes d'Orly et de Roissy et Le Bourget, mais englobe toute une série d'aéroports et d'aérodromes d'aviation d'affaire et d'aviation légère autour de Paris. C'est autour d'ADP que se sont créés depuis vingt ans le plus d'emplois sur l'ensemble des sites de l'Ile-de-France.

Si nous souhaitons l'évolution d'ADP, nous n'avons aucun parti pris idéologique dans cette affaire. Nous observons seulement que, dans le monde qui nous entoure, les grands aéroports ont tendance à entrer dans les mouvements de privatisation pour constituer des alliances. De la même façon que ce sont nouées des alliances de compagnies aériennes au niveau mondial, les aéroports se mettent à se regrouper en réseaux d'aéroports. Jusqu'à présent, ADP n'intervenait dans le vaste monde qu'à titre de fournisseur de technologie grâce à ses ingénieurs, ses architectes, comme Paul Andreu, en créant ou construisant de grandes aérogares. Désormais, ADP peut également intervenir comme un opérateur parfaitement capable, à l'instar des aéroports australiens ou d'autres, d'exploiter une plate-forme en Amérique du sud, en Afrique ou en Europe, dans les anciens pays de l'Est en particulier. En lui permettant d'évoluer, nous voulons offrir à ADP la chance de se développer tant sur notre territoire qu'à l'international. Son statut ne sera plus celui d'un établissement public avec une comptabilité publique. Ainsi, on ne paiera plus ADP en rédigeant le chèque à l'ordre du trésor public. En devenant une société anonyme comme les autres, ADP aura la possibilité de se développer, de multiplier ses activités et de créer de l'emploi.

Naturellement se pose ensuite la question de l'avenir, en termes capitalistiques, de l'entreprise. Là-dessus, le Gouvernement a été très clair : on pourrait envisager une privatisation pure et simple d'ADP, mais telle n'est pas l'intention du Gouvernement qui a indiqué sans ambiguïté que non seulement les personnels seraient maintenus dans leur statut actuel, mais que l'Etat, considérant que ADP est un instrument d'aménagement du territoire national, souhaite y conserver la majorité.

C'est bien parce que nous voulons développer Aéroports de Paris que nous estimons nécessaire de faire évoluer un statut déjà ancien et qui bloque précisément son développement.

**M. le président.** Nous passons passons aux questions du groupe UMP.

La parole est à Mme Chantal Brunel.

**Mme Chantal Brunel.** La réouverture du dossier de l'autoroute A 103 a suscité une forte mobilisation des élus et des populations contre ce projet. Votre prédécesseur, monsieur le ministre, par un décret du 26 avril 2002, avait choisi d'abandonner le projet. Aujourd'hui, il semble que ce décret soit remis en cause ; vous avez d'ailleurs demandé au préfet de la région Ile-de-France d'évaluer les diverses possibilités.

J'aimerais attirer votre attention sur deux points. D'abord sur l'urgence de la décision à prendre : le dossier traîne depuis trente ans, les réserves foncières ont été acquises, ces terrains ne sont pas entretenus et font par ailleurs l'objet de projets d'urbanisation. Sur l'opposition de la population ensuite, qui craint de voir se dégrader un cadre de vie déjà passablement défiguré dans ce coin de la Seine-et-Marne par un certain nombre d'infrastructures routières.

Permettez-moi, monsieur le ministre, deux questions et une suggestion. Le Gouvernement peut-il donner la date à laquelle la position définitive sur l'A 103 sera connue ? Au cas où la reprise du projet serait décidée, peut-il s'engager dès aujourd'hui sur la promesse d'un tracé souterrain ?

Ma suggestion enfin : il y a urgence, me semble-t-il, à nous retrouver tous autour d'une table pour réfléchir à un plan d'ensemble à long terme capable de désengorger la circulation sur l'A 4 et l'A 104 tout autour du secteur de Marne-la-Vallée et du Val-d'Europe. Faut-il aller jusqu'à créer une seconde rocade plus loin, parallèle à la 104 ? Je ne suis pas une spécialiste, mais je crois vraiment que nous avons intérêt à réfléchir tous ensemble à ce que sera la circulation dans trois, cinq ou dix ans dans ce secteur.

**M. Guy Geoffroy.** Excellente question !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Le projet de l'A 103 entre l'A 3 et l'A 4, a effectivement été abandonné, non sans une certaine précipitation, par le gouvernement précédent, sans qu'aucune solution alternative n'ait été trouvée. Le problème de l'Est parisien reste entier.

J'ai donc demandé au préfet de région d'engager une concertation avec les élus locaux sur cette question du raccordement de l'A 103 à l'A 4. Un groupe de travail animé par le DRE a été mis en place et a commencé à se pencher sur le problème. Les travaux doivent s'achever au cours de l'été 2004 ; les solutions pourront alors être identifiées et évaluées.

Vous m'avez souvent exprimé votre crainte de voir l'A 199 prolongée en autoroute jusqu'à la Francilienne. Pour éviter cela, vous souhaitez que le schéma directeur régional d'Ile-de-France soit révisé. J'ai déjà eu l'occasion d'apaiser vos craintes – partiellement, semble-t-il. Je tiens à vous indiquer que le parti d'aménagement retenu pour cette prolongation est celui d'un boulevard urbain, compatible avec le SDRIF actuel ; en aucun cas ce ne sera une autoroute.

**M. le président.** La parole est à M. Emile Blessig.

**M. Emile Blessig.** Le débat parlementaire du 20 mai dernier sur les infrastructures de transport nous a permis de discuter d'une politique des équipements et des transports crédible et pérenne. Plusieurs enseignements peuvent en être retenus : la promotion des transports collectifs, l'importance du ferroviaire aussi bien dans le transport des voyageurs que dans celui des marchandises, la mise en exergue de la préoccupation d'environnement et de développement durable dans les politiques d'équipement.

Certes, je salue les efforts qui vous permettent de présenter un budget préservant de notables capacités financières au bénéfice des infrastructures de transport malgré un contexte économique difficile. Mais je reste sur ma faim : j'aurais aimé que votre budget traduise, dans les chiffres comme dans les choix politiques, les enseignements de ce débat. Où pouvons-nous les retrouver, monsieur le ministre ?

Cette interrogation est légitime au regard non seulement de l'importance que revêt la question des transports dans le monde contemporain, mais aussi de la pratique politique de la représentation nationale : nos concitoyens exigent que nos grands débats ne se limitent pas à des exercices de style, mais qu'ils débouchent sur des actions concrètes.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Vous dites rester sur votre faim, monsieur Blessig. Nous aussi ! Mais, sachez-le, c'est tout à fait provisoire. Notre débat de mai dernier a été, je l'ai dit, extrêmement riche en propositions et en suggestions. Il a également montré la volonté de l'ensemble de la représentation nationale, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, de poursuivre l'équipement de la France en grandes infrastructures. La réponse globale du Gouvernement interviendra dans les prochaines semaines.

Nous procédons actuellement aux dernières analyses et simulations. Parallèlement, les projets suivent leur cours. Plusieurs orientations sont d'ores et déjà bien visibles.

Ainsi en est-il, sur le plan budgétaire, de l'assainissement du financement du réseau ferroviaire que nous avons engagé. C'est déjà un début de réponse. Les dotations diverses et pour le moins chaotiques de ces dernières années feront place à une ressource régulière et plus élevée. Ajoutons qu'une bonne part des moyens ainsi mobilisés répond au quadruple objectif que vous-même avez souligné : le développement des transports collectifs, du fret ferroviaire, des modes peu polluants, sans oublier la sauvegarde des espaces. Il s'agit donc de mieux utiliser le réseau ferré existant en effectuant les grosses réparations qui s'imposent et qui contribueront à accroître son efficacité et sa fiabilité.

Comme Dominique Bussereau vous l'a dit il y a un instant, la SNCF a engagé une réflexion de fond grâce au travail réalisé par M. Véron sur le fret, avec un diagnostic et des orientations stratégiques. Nous espérons recevoir rapidement des propositions précises de la SNCF avec laquelle nous sommes en discussion quasi permanente.

Mais nous avons progressé sur d'autres sujets. Ainsi, le PLF 2004 traduit un renforcement des moyens destinés à aider les lignes d'aménagement du territoire. Nous avons commencé à simplifier les procédures notamment grâce à la suppression de l'IMEC pour réduire les délais – jusqu'à présent de l'ordre de quinze ans.

Il en est de même pour ce qui touche à la qualité de l'air. Au-delà des efforts pour développer les modes « doux » avec de bonnes infrastructures et des services de qualité, j'appelle votre attention sur une des conséquences de la mobilisation en faveur de la sécurité routière : grâce aux moyens très performants dont disposent les sociétés d'autoroutes pour calculer la vitesse moyenne des véhicules légers ou des poids lourds sur leurs voies, nous avons pu relever que les automobilistes avaient sensiblement réduit leur vitesse réelle. Ils ont donc dans le même temps moins pollué. Les limitations de vitesse mieux respectées auront ainsi permis de « gagner » quelques centaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>. Le Gouvernement, en la personne de M. le Premier ministre lui-même, a également lancé, voilà quelques semaines, un plan en faveur des véhicules propres. Voilà des débuts de réponse au grand débat du printemps ; dans les semaines qui viennent, vous saurez, au vu des programmes d'infrastructures et des moyens de financement dégagés, quelles sont les ambitions du pays et de ce gouvernement pour équiper la France.

M. le président. La parole est à M. Dominique Caillaud.

M. Dominique Caillaud. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas surpris que j'évoque l'information géographique à travers deux questions.

La première a trait aux objectifs de l'Institut géographique national et à ses moyens. Pouvez-vous nous confirmer, monsieur le ministre, que le nouveau contrat d'objectifs passé avec l'IGN intègre bien la volonté de mettre en œuvre le référentiel à grande échelle dans les meilleurs délais, au plus tard en 2007, et que l'institut disposera bien des moyens budgétaires nécessaires pour cet objectif prioritaire ?

Ma deuxième question est relative à la problématique du développement de l'information géographique en France et en Europe. Votre ministère se devrait de prendre de toute urgence une position ambitieuse de chef de file interministériel dans ces dossiers en confortant les actions engagées.

Pour participer depuis dix ans au Conseil national de l'information géographique en tant que président de l'Association française d'information géographique, je crois avoir assez de recul pour apprécier la situation. Le marché de l'information explose partout dans le monde, en France comme en Europe. Mais il manque chez nous une cohérence et une volonté politique forte de créer des bases de données géographiques cohérentes et utilisables par tous ceux qui en ont besoin, pour permettre au plus large public d'y accéder dans les meilleures conditions financières possibles, pour exploiter enfin toutes les technologies susceptibles de porter cette information.

C'est au sein du CNIG, et du CNIG seulement, que sont rassemblés, autour des ministères, les représentants des élus locaux, des professionnels des applications, des experts-géomètres et les utilisateurs. Rappelons que tous interviennent à titre bénévole autour d'une structure minimale qui ne fonctionne que dans des locaux mis à disposition. C'est le CNIG qui, à travers son Livre blanc, a permis de faire avancer la notion de référentiel partagé que j'ai pu faire adopter dans le cadre de la loi Voynet. Dans le rapport Langagne également, les travaux du CNIG ont été très largement repris et influencent l'évolution des missions de l'IGN, en distinguant clairement les missions de service public et les missions concurrentielles.

C'est au travers des commissions techniques du CNIG que sont définis les contenus précis des données géographiques. C'est le CNIG qui anime et fédère les commissions départementales d'information géographique. Ce sont encore les observations du CNIG qui ont évité le doublement des travaux onéreux du type « orthophoto » conduits simultanément par deux ministères, permettant des économies de plusieurs millions d'euros. C'est enfin grâce au CNIG et de l'AFIGEO que nous préservons les liens et la cohérence avec nos voisins européens dans ce domaine.

Paradoxalement, alors que nous sommes reconnus, puisque nous assurons pour quatre ans la présidence d'EUROGI, une association coordinatrice de l'information géographique, la faiblesse des moyens financiers met en péril jusqu'à notre participation aux travaux.

Le même constat s'impose pour le projet INSPIRE chargé d'organiser des flux d'informations géographiques entre la Commission et l'administration des pays européens. Faute de pilotage financier, la présence française – deux experts seulement – y est sporadique.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, j'aimerais que vous me confirmiez votre volonté de conforter la pérennité des travaux du CNIG à travers une ligne budgétaire, indispensable, et de vous engager dans un pilotage interministériel de ces différents volets pour développer l'information géographique.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Monsieur Caillaud, je sais que vous êtes un grand expert de ces technologies. Vous avez souligné le rôle d'interface du Conseil national de l'information géographique qui aide l'Etat dans ses différents composantes, les collectivités, les entreprises, à coordonner les actions et à éviter les redondances ou les incompatibilités entre les bases de données des uns et des autres.

L'information géographique est un outil stratégique qu'il faut promouvoir. Le CNIG y contribue fortement, vous l'avez bien souligné dans votre intervention.

Vous souhaitez en fait depuis plusieurs années que les moyens de cette structure légère mais efficace apparaissent le plus clairement possible. C'est chose faite avec le projet de loi de finances pour 2004. Mais la pérennité de cette mesure dépendra de la décision que prendra votre assemblée lors de l'examen de l'amendement qui vise à supprimer ces moyens : 24 000 euros.

Pour ce qui concerne l'IGN, le contrat d'objectifs et de moyens que nous avons signé pour la période 2003-2006 avec Francis Mer et l'IGN marque notre volonté de donner à l'établissement tous les moyens de réaliser ses missions et de tenir les délais. Cela vaut en particulier pour sa mission de réalisation du référentiel à grande échelle.

Enfin, sur le plan européen, nous avons prévu de renforcer notre participation aux actions liées à l'information géographique dès 2004.

**M. le président.** J'ai compris, monsieur Reymann, que vous pensiez que ma mansuétude à l'égard du groupe communiste vaudrait pour le groupe UMP... Vous avez raison. *(Sourires.)*

Vous avez la parole, monsieur Reymann.

**M. Marc Reymann.** Monsieur le ministre, il ne vous étonnera pas que ma question concerne la suppression des aides aux transports collectifs en province. La communauté urbaine de Strasbourg est directement handicapée par cette mesure, et plus particulièrement le grand projet de ville de Strasbourg-Neuhof dont le désenclavement est indispensable si nous voulons enfin concrétiser la mixité sociale.

Le projet tramway 2006-2008 contribue également au désenclavement d'autres quartiers d'habitat social. Enfin, la desserte du quartier des institutions européennes participe à la politique menée de longue date pour le maintien de ces instances à Strasbourg.

Notons que la communauté urbaine et son concessionnaire exploitant ont retenu l'offre de la société Alstom en passant commande de trente-cinq rames de grande capacité. Ce marché contribuera directement au maintien de l'emploi dans ce secteur fragilisé.

Malheureusement, en dépit de tous ces enjeux, l'arbitrage rendu dans le cadre du budget qui nous est proposé a pénalisé ces infrastructures d'avenir. La subvention de l'Etat, supprimée pour Strasbourg, ne correspond même pas au prix d'un chasseur Rafale. Il est vrai que le budget de l'armée a été classé prioritaire...

**M. Michel Destot.** Même nous, nous n'aurions jamais osé dire cela !

**M. Marc Reymann.** Le maire de Strasbourg et le président de la communauté urbaine sont très déçus par vos orientations dans le domaine des transports collectifs et attendent des réponses crédibles.

**M. le président.** La parole est au secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Je veux rassurer Marc Reymann : le Gouvernement est très attaché au projet de Strasbourg. Celui-ci a déjà bénéficié, je l'ai dit tout à l'heure à M. Destot, de 123 millions d'euros et nous ne le regrettons pas. Et si l'Etat a consacré, si je ne me trompe, 160 millions de crédits pour le tramway de Strasbourg, cela prouve l'intérêt qu'il lui porte. La nouvelle phase à laquelle Mme Keller, M. Grossmann et vous-même êtes attachés, la desserte du quartier du Neuhof, autrement dit des quartiers les plus difficiles de l'agglomération strasbourgeoise, est un projet très intéressant.

M. le Premier ministre a reçu la semaine dernière les présidents de communautés urbaines autour du président Gaudin. M. Grossmann était présent. Il lui a été indiqué très clairement que, dans le cadre du projet de loi de finance rectificative pour 2003, une dotation particulière pour Strasbourg serait prévue, en attendant les mesures de financement pérenne. M. Grossmann et Mme Keller ont pris acte de cette décision.

Cela se fera également pour d'autres villes. Je l'ai indiqué tout à l'heure à Mme Saugues et à M. Giscard d'Estaing. Si M. Grand n'était pas sorti, je lui aurais dit la même chose, et M. Rochebloine sait d'ores et déjà qu'il en est de même pour Saint-Etienne.

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Nous tâcherons d'aider tous les projets qui, en 2004, auront besoin d'un coup de pouce et, de ce point de vue, monsieur Reymann, le projet de Strasbourg sera particulièrement soutenu.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à Mme Odile Saugues.

**Mme Odile Saugues.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déclaré il y a quelques instants à cette tribune que le Gouvernement trouverait une solution raisonnable et intelligente aux problèmes de financement des projets de transport collectif en Ile-de-France.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Je l'espère !

**Mme Odile Saugues.** Vous venez de faire une intéressante promesse à M. Reymann. Lors d'une séance de question au Gouvernement, vous aviez annoncé un financement de 65 millions d'euros dans le collectif budgétaire. Vous m'aviez alors indiqué – ce qui vient d'être confirmé à plusieurs reprises – que Clermont-Ferrand faisait partie des attributaires. En mars, M. le Premier ministre, de passage à Clermont-Ferrand, a pris des engagements, déclarant que le principe du financement du projet clermontois était acquis. Comment pensez-vous résoudre l'équation que constitue la promesse du Premier ministre, et quels critères retiendrez-vous pour le choix et le financement des projets ? En effet, vous n'avez qu'une portion congrue – 65 millions – à partager entre tous, et, pour son projet de transports collectifs, Clermont-Ferrand escomptait que l'Etat apporterait un financement de 63 millions d'euros.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** 63, c'est le numéro du département !

**Mme Odile Saugues.** C'est certainement pour ça ! *(Sourires.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** En effet, le Premier ministre, de passage à Clermont-Ferrand, a pris cet engagement, que j'ai renouvelé lors du voyage inaugural du train Corail Téo, en présence du président Giscard d'Estaing et de M. Gallois. Nous allons donc le tenir. Certes, 65 millions pour tout le monde, ce n'est pas 63 millions pour Clermont, car les autres n'auraient plus que 2 millions à se partager.

**M. François Rochebloine.** Ah non ! (*Sourires.*)

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** M. Rochebloine m'approuve, et je comprends pourquoi.

**Mme Odile Saugues.** Vous m'enlevez tous mes espoirs, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Ce que nous allons faire, et que nous avons d'ailleurs déjà commencé à faire, c'est de voir, avec toutes les agglomérations concernées – qu'il s'agisse de communautés d'agglomérations ou de communautés urbaines – quels sont leurs besoins « au taquet » en 2004, quelle est la somme dont elles ont absolument besoin pour que leurs projets ne soient pas compromis. Ce matin, j'étais à Lorient pour le congrès de l'Institut de la mer et j'ai fait ce tour d'horizon avec M. Le Drian, avec M. Morin, qui est vice-président du Groupement des autorités responsables des transports que vous présidez, monsieur Destot, et responsable des transports urbains de la communauté d'agglomérations de Lorient. Chaque fois, nous voyons comment nous pouvons, dans ce cadre restreint – je le reconnais –, faire en sorte de ne retarder aucun projet en 2004, et nous appliquerons la même stratégie à Clermont-Ferrand. Je suis en discussion avec le maire, M. Godard, pour déterminer la somme qui est indispensable pour l'agglomération clermontoise dès 2004.

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** Monsieur le ministre, ma question porte sur de grandes infrastructures indispensables au désenclavement de notre territoire. L'une est routière, l'autre ferroviaire.

La première est la route Centre-Europe-Atlantique, à propos de laquelle notre collègue Didier Mathus m'a fait part de la vive inquiétude des élus de la partie centre de la liaison. Officiellement reconnue axe prioritaire en 1999, la RCEA a subi une très forte augmentation du trafic, notamment des poids lourds, qui représentent aujourd'hui 20 % des véhicules qui l'empruntent et dont le nombre a augmenté de 80 % en moins de dix ans. En fait, la RCEA connaît aujourd'hui la fréquentation d'une autoroute, mais avec la physionomie d'une route nationale. Pourtant, son aménagement n'avance pas. Nombreux sont ceux qui prédisent que sa réalisation n'interviendra pas avant 2030. Cette situation est difficile. C'est pourquoi, me faisant le porte-parole de bien des élus du Centre à l'Atlantique, je vous demande, monsieur le ministre, d'apporter des réponses à ces questions dans le cadre de nos débats budgétaires.

La deuxième question concerne l'infrastructure ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et m'a été suggérée par notre collègue Marie-Françoise Pérol-Dumont. Ce projet a été acté en annexe au contrat de plan 2000-2006 sur la base d'un partenariat clair et accepté de tous : Etat, RFF, SNCF, régions Centre, Midi-Pyrénées et Limousin, en vue d'une échéance en 2006. Toutefois, la publication des audits et la position de la DATAR ont jeté le trouble. A ce jour, RFF a déclaré être à même d'entamer immédiatement les travaux nécessaires et les présidents des trois

régions concernées se sont dits prêts à participer à la prise en charge du surcoût lié à la pendulation des rames, refusant toute autre solution au rabais.

Le 15 octobre 2003, lors de son audition, le président de la SNCF a déclaré : la SNCF « a donné son accord sur le schéma d'un TGV pendulaire », elle « s'inscrit toujours dans ce projet actuel s'il est maintenu dans sa configuration actuelle ».

Quel est, à ce jour, la position de l'Etat sur ces deux importants dossiers ?

**M. le président.** 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 président, avec votre autorisation, nous allons répondre tous les deux.

Monsieur Bono, la RCEA est une infrastructure bien connue et, où qu'on aille en France, on en entend parler. Chaque année, c'est l'infrastructure routière non concédée qui fait l'objet des travaux les plus importants et dispose du plus gros budget. Il évolue en fonction des possibilités de notre pays, et ce n'est pas encore une infrastructure autoroutière non concédée. C'est le premier budget de notre pays, le deuxième étant la RN 88 Lyon-Toulouse.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, monsieur Bono, on a eu l'idée de faire penduler les rames de TGV, pour gagner du temps au sud de Châteauroux, en particulier dans la région de Limoges et, plus au sud, vers Brive et Cahors. Le projet adopté par le précédent gouvernement supposait d'importants travaux sur les voies, car il faut modifier les dévers des voies pour assurer une meilleure pendulation, supprimer des passages à niveau et adapter la signalisation à l'accélération de la vitesse.

J'avais mené l'expérimentation dans le cadre du programme national de recherche et d'innovation dans les transports sur la base de l'utilisation de rames TGV Sud-Est, les premières rames oranges PSE, mais on s'est aperçu que leur motorisation était insuffisante pour gagner du temps dans le Massif Central et qu'il faudrait des rames à la motorisation plus poussée, comme celles – que vous connaissez bien, puisqu'elles desservent votre ville – du TGV Atlantique.

Nous prenons comme une très bonne nouvelle la déclaration des présidents des trois régions, MM. Rafesthain, Malvy et Savy, qui acceptent de payer la surmotorisation. Cela nous amène à revoir l'ensemble du projet. Au cours du comité interministériel de l'aménagement du territoire, dont Gilles de Robien parlait tout à l'heure, nous précisons très clairement les intentions du Gouvernement sur le projet POLT.

**M. le président.** La parole est à M. Victorin Lurel.

**M. Victorin Lurel.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite vous interroger sur le financement de la fameuse dotation de continuité territoriale en faveur des ressortissants de l'outre-mer. Cette dotation de 30 millions d'euros sera financée par le FIATA, par une hausse de 13 % de la taxe d'aviation civile. Autrement dit, elle ne recevra pas un sou du budget général, et ne bénéficiera donc pas de la solidarité nationale. Notre inquiétude est réelle, puisque votre propre majorité soutient, par la voix de M. de Courson, rapporteur spécial pour le transport aérien, que ce financement ne répond pas aux exigences de l'ordonnance de 1959 et est manifestement contraire à la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001.

La possibilité d'affecter une recette à une dépense dans le cadre d'un compte d'affectation spéciale est en effet encadrée par cette loi organique, qui impose que la recette soit par nature en relation directe avec les dépenses concernées. Or la taxe d'aviation civile, payée par l'ensemble des entreprises de transport aérien, n'est pas par nature en relation directe avec la dépense que constitue le versement de subventions de continuité territoriale aux régions de l'outre-mer. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous éclairer davantage sur ce dispositif et la réalité de son financement ? Comptez-vous, le cas échéant, faire figurer au budget du ministère de l'intérieur ou de l'outre-mer ?

Par ailleurs, vous le savez, monsieur le ministre, nous déplorons le niveau astronomique atteint par les prix des billets d'avion sur les lignes des Antilles-Guyane, à cause de l'entente des compagnies aériennes et de leur abus de position dominante. Or, le bureau des transports et communications à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes a remis à vos services et à ceux du ministre de l'économie, au mois de décembre 2002, un rapport qui met en lumière les comportements tarifaires mis en œuvre par Air France, l'ancien Air Lib et Corsair, tendant à supprimer la concurrence par les prix. Répondant à une question de notre collègue Edmond-Mariette, mercredi dernier, Mme la ministre de l'outre-mer a prétendu que ce rapport n'était pas terminé. Il l'est depuis plus de dix mois.

Monsieur le ministre, pourriez-vous communiquer ce rapport à la représentation nationale et vous engager, vous ou votre collègue des finances, à saisir le conseil de la concurrence pour faire sanctionner ces pratiques de cartellisation ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur le député, en ce qui concerne cette affaire de continuité territoriale, je comprends très bien les remarques de M. de Courson, qui, comme toujours avec lui, sont empreintes de la plus grande intelligence et de la meilleure connaissance des arcanes de notre budget – sa formation de magistrat de la Cour des comptes n'y est pas indifférente. Il n'empêche qu'il faut bien loger cet argent quelque part. Cela aurait pu être sur le budget du ministère de l'intérieur, sur celui du ministère de l'outre-mer. Finalement, c'est le FIATA. Je l'ai dit tout à l'heure à la tribune, cela ne me choque pas : on fait de la solidarité territoriale entre Clermont-Ferrand et Dijon par le biais du FIATA, pourquoi ne pas en faire de la même manière avec l'outre-mer ? D'ailleurs le FIATA intervenait déjà outre-mer, puisque vous savez que, en Guyane, par exemple, les lignes de Maripasoula et de Saint-Georges-de-l'Oyapock en bénéficient.

Naturellement, dans l'esprit du Gouvernement, les collectivités d'outre-mer seront invitées à contribuer si elles le veulent bien et il sera proposé une participation complémentaire des collectivités ultramarines, pour augmenter encore la baisse du billet, sous forme d'une aide à la personne, dans le cadre de la continuité territoriale.

Vous avez parlé des tarifs : il y a une vingtaine d'années, un vol entre la France métropolitaine et les Antilles coûtait 5 000 francs. Dans les années 1994-1995, j'étais parlementaire en mission sur ce sujet auprès du ministre de l'outre-mer, et il y avait alors quatre ou cinq opérateurs, Air France, Corsair – qui ne portait pas encore ce nom –, AOM, Air Liberté. Je me rappelle avoir entendu les élus antillais se plaindre que le prix des billets était

tombé trop bas, ce qui attirait une clientèle touristique qui n'intéressait pas les prestataires aux Antilles. C'est à présent le mouvement inverse, puisque Air Lib a disparu. Aujourd'hui, il est vrai qu'il n'y a pas assez d'opérateurs et pas assez de concurrence. Nous travaillons souvent sur ces sujets avec Gilles de Robien et Léon Bertrand, et nous ne croyons pas que, pour les Antilles et la Guyane, la réponse soit administrative. Nous croyons plutôt aux vertus de la concurrence et à l'apparition de nouveaux acteurs. Sur le marché réunionnais, par exemple, on compte Air France, Corsair, Air Austral et, depuis quelques mois, Air Bourbon. Là, la concurrence est possible. Pour les Antilles, il n'y a qu'Air France et Corsair. Nous souhaitons donc l'arrivée de nouveaux opérateurs. Air Caraïbes va commencer ses vols avec des A330 dans quelques temps. Cela fera certainement jouer la concurrence à la baisse.

Il restera la question de la Guyane, où Air France est en position de monopole. Nous souhaitons – Gilles de Robien et moi-même l'avons dit à Léon Bertrand – qu'Air Caraïbes ou une autre compagnie puisse venir sur le marché guyanais.

Nous sommes tout à fait prêts à vous ouvrir nos dossiers, mais nous croyons fondamentalement que ce n'est pas dans la procédure qu'est la solution. Elle est dans l'instauration de la concurrence, pour faire baisser les prix dont bénéficieront ensuite nos compatriotes ultramarins, en particulier ceux des Antilles, que vous représentez.

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe UDF.

La parole est à M. François Rochebloine.

**M. François Rochebloine.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet d'auto-route A 45 devant relier Saint-Étienne à Lyon a été relancé cette année à la faveur du CIADT du 25 mai dernier. Les études conduites par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon ont permis, monsieur le ministre, de soumettre à consultation, au mois de juin dernier, plusieurs hypothèses de tracés. Pourriez-vous nous indiquer à quelle date sera prise la décision relative à la bande des 300 mètres ainsi que le calendrier précis qui conduira à la mise en service de cette autoroute ?

Par ailleurs, j'étais intervenu ici même l'an dernier, pour rappeler les insuffisances du volet routier du contrat de plan Etat-région qui n'assure qu'une requalification très partielle de l'A 47. Cet axe supporte un trafic supérieur à 70 000 véhicules par jour, en constante augmentation, avec un nombre de poids lourds toujours plus important. Aussi, il est indispensable de réaliser en urgence les travaux de requalification qui permettront une véritable mise en sécurité de l'A 47 et de la rendre plus sûre, notamment dans le secteur de Rive-de-Gier, où plusieurs accidents dramatiques se sont produits ces dernières années. Monsieur le ministre, je sais que vous avez veillé à ce que les travaux prévus, en particulier ceux de rectification du virage de Corbeyre, soient enfin réalisés, sans prendre davantage de retard. Mais pourriez-vous m'indiquer quels sont les autres travaux qui seront effectués au cours de l'année 2004 ?

Enfin, je me dois de revenir sur les problèmes de sécurité qui résultent de l'intense trafic des poids lourds sur cet axe sinueux, qui n'a d'autoroute que le nom et ne répond pas aux normes actuelles. L'an dernier, vous m'avez répondu qu'une réglementation plus stricte de la circulation des camions – avec une interdiction de dépassement sur certaines portions de l'infrastructure, à certains moments de la journée ou certains jours – ne pou-

vait être envisagée en France. Or, je persiste à penser, monsieur le ministre, qu'une réglementation s'impose pour des infrastructures telles que l'A 47 qui ne sont pas conformes aux normes en vigueur. Aussi, accepteriez-vous tout simplement de mettre à l'étude cette mesure mise en place par certains de nos voisins européens, comme l'Allemagne ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Monsieur Rochebloine, je sais combien vous vous intéressez à l'A 47 puisque vous m'aviez déjà interrogé à ce sujet l'année dernière. *(Sourires.)* Depuis, le projet a fait d'énormes progrès.

Tout d'abord, l'avant-projet sommaire global de requalification de l'A 47 entre Saint-Chamond et Givors sera finalisé pour le début de l'année 2004. Nous disposerons ainsi d'une vision précise de ce qu'il faut entreprendre pour « régénérer » cette autoroute. La refonte complète de l'échangeur du Sardon est prise en compte dans ce projet.

Cette étude globale n'a pas empêché que soient lancés des travaux ponctuels. Ainsi, dans le virage de Corbeyre, ils sont déjà engagés et la réalisation des chaussées interviendra au premier semestre 2004. De plus, comme je vous l'avais annoncé l'année dernière, un financement supplémentaire d'un million d'euros a été mis en place cette année, hors contrat de plan et en complément du programme d'entretien courant. Cette dotation complémentaire sera reconduite en 2004 malgré le contexte budgétaire très tendu que vous connaissez. Mais la situation de l'A 47 impose ce choix.

Enfin, une ligne supplémentaire de 2,3 millions d'euros vient d'être décidée afin de réaliser des travaux de mise en sécurité du viaduc de Rive-de-Gier.

Ces efforts, qui doivent conduire à une amélioration significative de la sécurité routière, seront poursuivis dans les années à venir.

Je rappelle, par ailleurs, que l'A 47 sera dotée d'équipements dynamiques - 8,23 millions d'euros sont réservés à cette fin au contrat de plan. Ils seront renforcés par des appareils de contrôle automatique dans le cadre du déploiement national de ces appareils qui commence lundi prochain, je vous le rappelle pour la deuxième fois aujourd'hui. *(Sourires.)* Quant à l'A 45, vous le savez, le CIADT du 26 mai dernier a confirmé la nécessité d'améliorer les capacités de transport sur l'axe Lyon - Saint-Etienne menacé de saturation à l'horizon 2020. Il a donc décidé d'engager une consultation locale sur les différentes variantes de tracé.

Cette consultation a été menée par le préfet de région durant les mois de juin et de juillet derniers, et il m'a transmis le bilan à la mi-septembre. Le CIADT de fin d'année sera l'occasion d'entériner le choix de la bande de 300 mètres et de valider la poursuite des études. Notre objectif est bien de mener à un rythme soutenu l'ensemble des procédures devant conduire à la réalisation de ce projet.

**M. François Rochebloine.** Dans quel délai ?

**M. le président.** Vous n'avez droit qu'à une seule question ! *(Sourires.)*

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Monsieur Rochebloine, vous le savez, quand on annonce une année d'achèvement alors qu'on en est au stade de l'avant-projet sommaire, on ne peut que se tromper ! Il

vaut mieux se borner à dire que les procédures seront engagées les unes après les autres, voire en parallèle quand ce sera possible. Nous ne ferons pas traîner les choses avec des annonces verbales, comme le disait tout à l'heure Dominique Bussereau, mais je répète que les procédures sont engagées et que nous les poursuivrons.

**M. Guy Geoffroy.** Très bien !

**M. François Rochebloine.** Et les camions ?

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Artigues.

**M. Gilles Artigues.** Au risque d'être redondant, je souhaite revenir sur le désengagement de l'Etat concernant le financement des transports publics urbains. Je ne peux m'empêcher d'interpeller M. Bussereau sur le projet de ma ville, Saint-Etienne, avec la même force que François Rochebloine et que le sénateur-maire Michel Thiollière. Notre ville a toujours eu un tramway. Personnellement, je l'ai toujours connu, c'est un des plus anciens de France. Le projet de Saint-Etienne est donc bien celui d'une extension, pour laquelle nous attendions 18,4 millions d'euros. La décision de l'Etat nous a donc plongés dans un grand désarroi.

Nous avons bien compris que des solutions allaient être trouvées dans le collectif budgétaire. Ces 65 millions d'euros nous semblent aussi bien peu compte tenu du fait qu'il y a une incertitude sur le financement FEDER. D'autres possibilités nous ont été présentées, en particulier des prêts à long terme de la Caisse des dépôts et consignations. Pouvez-vous nous dire précisément comment les choses pourront être mises en place ? Parmi les possibilités évoquées, il y a l'augmentation du taux plafond du versement transport. Nous ne pensons pas que ce soit une bonne solution. C'est d'ailleurs pourquoi des amendements ont été déposés, notamment celui que défendra tout à l'heure mon collègue François Rochebloine, que j'ai cosigné. Sachez que dans notre région, et avec toutes les difficultés que nous connaissons - on a parlé des problèmes d'infrastructures avec l'A 45 -, cette augmentation serait trop pénalisante compte tenu des problèmes économiques de nos entreprises.

Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous rassurer sur tous ces points et encourager les élus locaux, qui savent bien ce qui est nécessaire au développement de leurs agglomérations. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Cher monsieur Artigues, vous avez raison de poser cette question. Je rappelle le principe : des solutions pérennes doivent être trouvées en matière de financement des transports collectifs. Nous allons y travailler l'an prochain, pour qu'elles soient effectives en 2005, à partir du rapport de Christian Philip.

Concernant le dossier stéphanois, qui vous est cher à juste titre, vous avez eu raison de rappeler que Saint-Etienne est une des rares villes qui a toujours cru au tramway quand les autres l'avaient oublié. Dans les années 70, il restait trois lignes en France : la ligne 9 à Marseille, la ligne de Saint-Etienne et le Mongy entre Lille, Roubaix et Tourcoing. Saint-Etienne a toujours cru au tramway, et il est normal que vous prolongiez et modernisiez votre ligne. J'ai reçu récemment, à la demande de Gilles de Robien, Michel Thiollière, sénateur et maire de votre ville. J'ai également évoqué ce sujet avec François Rochebloine, qui s'est exprimé tout à l'heure.

J'ai vu avec M. Thiollière à combien devait s'élever au minimum la participation de l'Etat pour que le projet ne prenne pas de retard en 2004. L'Etat tiendra son engagement, celui que j'ai pris auprès de M. Thiollière. Nous avons vu ensemble les possibilités des uns et des autres pour que, à partir des possibilités de l'Etat en fin d'année, nous ne retardions pas le projet stéphanois en 2004. Vous pouvez être, sur ce point, rassuré.

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Folliot.

**M. Philippe Folliot.** Monsieur le ministre de l'équipement, au mois de janvier, vous êtes venu à Castres. C'était la première fois depuis plusieurs décennies que notre ville avait l'honneur et le plaisir d'accueillir un ministre de l'équipement en exercice. Vous avez pu vous rendre compte de l'acuité des problèmes liés au nécessaire désenclavement du Tarn sud, puisque le bassin d'emploi de Castres-Mazamet, qui comporte 100 000 habitants, est une des dernières agglomérations de France à ne pas être reliée au réseau autoroutier national par une autoroute. Au regard des difficultés économiques particulièrement nombreuses que traverse ce bassin d'emploi – je ne vais pas revenir sur toutes les difficultés des industries traditionnelles, du textile, du cuir, de la mécanique –, la perspective de désenclaver le sud du Tarn est quelque chose de particulièrement important pour l'ensemble des entreprises de notre bassin d'emploi.

Si nous sommes dans cette situation aujourd'hui, c'est peut-être parce que, dans le passé, il y a eu un manque de réflexion prospective pour réfléchir sur les itinéraires et sur les différentes possibilités de relier ce bassin d'emploi de Castres-Mazamet aux bassins d'emploi environnants.

Aujourd'hui, une réflexion est en cours. Vous nous avez indiqué un certain nombre de possibilités pour relier Castres-Mazamet à Toulouse. La route nationale 126, construite en 1760 par l'évêque Barral, mérite assurément de sortir du cadre du patrimoine historique – elle pourrait avoir ce statut – pour devenir un axe moderne de communication à caractéristiques autoroutières. Nous ne manquerons pas de souligner, chaque fois que nécessaire, l'intérêt et l'importance d'engager des travaux en la matière. Cela dit, il faut que ce bassin d'emploi de Castres-Mazamet puisse trouver des possibilités d'alliance avec les bassins d'emploi environnants et avoir une concordance d'objectifs, plus particulièrement avec la région toulousaine.

A l'heure où les crédits et les fonds publics manquent, ne serait-il pas intéressant de pouvoir réfléchir sur la perspective d'un grand contournement de Toulouse qui passerait par l'est et qui emprunterait en partie l'itinéraire de la route nationale 126, ce qui permettrait de faire d'une pierre deux coups, en assurant le désengorgement de l'agglomération toulousaine tout en accélérant le désenclavement de Castres-Mazamet. Cette possibilité de grand contournement de Toulouse pourrait d'ailleurs s'inscrire dans un maillage autoroutier plus large, partant d'Albi, passant par Revel et Castelnaudary, pour permettre des infrastructures de communication autoroutières pour ce bassin d'emploi dignes du XXI<sup>e</sup> siècle.

**M. Gilles Artigues et M. François Rochebloine.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** Monsieur Folliot, j'ai effectivement mesuré au mois de janvier combien

était important pour les acteurs et pour les élus du bassin de Castres-Mazamet le désenclavement de cette région. Je sais que c'est très important et je voudrais réaffirmer devant vous que la liaison Toulouse-Castres-Mazamet a vocation à être aménagée avec des caractéristiques autoroutières.

Les études de tracé sont maintenant relancées. Elles ont pour objectif une déclaration d'utilité publique de l'ensemble de la liaison pour fin 2006.

Vous le savez aussi, sur cette liaison, un important programme de travaux – près de 100 millions d'euros – a été retenu au contrat de plan et celui-ci est d'ores et déjà bien engagé, avec les travaux de la section nord-ouest de la rocade de Castres, qui ont commencé en février 2003 et qui pourraient conduire à une mise en service en 2006.

J'examinerai avec beaucoup d'attention, sur la base de la dotation prévue par ce projet de loi de finances, la possibilité de lancer aussi les travaux sur la déviation de Puy-laurens.

Vous évoquez par ailleurs l'idée d'un contournement de Toulouse par l'est, qui emprunterait en partie la RN 126. J'ai, cet été, demandé au préfet de région de lancer les premières réflexions sur la possibilité d'un grand contournement de l'agglomération toulousaine. C'est naturellement dans ce cadre que va être examinée votre proposition. Je ne peux que vous suggérer de vous y associer.

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Monsieur le ministre, en juillet 2002, vous confirmiez votre décision de remettre en question l'implantation du troisième aéroport de la région parisienne à Chaulnes, décidée par le précédent gouvernement. Un an plus tard, cet été, à votre demande, le Parlement vous remettait un rapport qui écarte durablement la création du troisième aéroport, et propose même l'extension de la plate-forme de Roissy de quatre à six pistes. Ce rapport, qui prétend répondre au défi posé par le doublement du trafic aérien à l'horizon 2020, constitue un véritable retour en arrière, après près de dix ans de débat.

La récente fusion entre Air France et KLM vous a enfin permis, monsieur le ministre, d'afficher clairement votre position. Vous récusez l'opportunité du troisième aéroport dans le grand bassin parisien. Vous avez même déclaré à la télévision qu'il n'en a jamais été vraiment question et, pire, qu'on avait fait rêver les gens avec ça – ce sont vos propres termes – et que sa création serait justifiée dans vingt ou vingt-cinq ans. Il est inacceptable monsieur le ministre, de faire ainsi de l'Ile-de-France un enfer environnemental, surtout si demain on en venait à déplaçonner également Orly – ce qui n'est évidemment pas à l'ordre du jour. Telle est donc votre étrange conception du développement durable dans le domaine du transport aérien. Et ce ne sont pas les quelques mesures prises pour réduire les vols de nuit à Roissy qui vont suffire à calmer la colère réelle des riverains. Je rappelle que ces mesures ne touchent que cinq des 160 mouvements que nous connaissons chaque nuit. Les vols de FedEx, en particulier, qui sont les plus pénalisants – ils se situent entre une heure et quatre heures du matin –, ne sont pas touchés par vos mesures.

Vous prétendez désormais qu'Amsterdam pourrait être en quelque sorte le troisième aéroport de Paris. C'est irréaliste, tant les échelles de population et les capacités

des deux *hubs* sont différentes. Le *hub* de KLM à Amsterdam, qui a une capacité de 600 000 mouvements annuels, sera d'ailleurs saturé à brève échéance, et la cinquième piste qui a été mise en service pose déjà des problèmes environnementaux. Le *hub* d'Air France, lui, pourrait en accueillir beaucoup plus, c'est vrai – jusqu'à 850 000 mouvements –, mais ce ne serait pas acceptable.

De plus, comment considérer qu'Amsterdam, situé à 500 kilomètres de la capitale française, puisse être demain le troisième aéroport de Paris. Alors que l'on nous disait, il n'y a pas si longtemps, que Chaulnes, situé à peine à une centaine de kilomètres de la capitale, était trop éloigné de Roissy ?

Pensez-vous sérieusement, monsieur le ministre, que la fusion d'Air France et de KLM puisse permettre de limiter la croissance du trafic aérien sur les aéroports parisiens tout en permettant le développement maîtrisé des aéroports de province ? Ce serait, inévitablement, prendre le risque d'accroître la saturation environnementale déjà existante en Ile-de-France et de fragiliser encore plus le cadre de vie et la santé des deux millions de riverains concernés.

Ne faut-il pas prévoir l'avenir du transport aérien, c'est-à-dire promouvoir son développement durable, en plafonnant le trafic à Roissy, comme c'est le cas à Orly. Une fois pris en compte ce que le TGV ou les aéroports de province pourront absorber en termes de croissance de la demande à venir, comment peut-on vraiment absorber le doublement annoncé du trafic d'ici à 2020 sans la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire qui doit accueillir 15 millions de passagers en fonctionnant en bipôle avec l'aéroport Charles-de-Gaulle ?

Enfin, monsieur le ministre, je souhaiterais connaître votre position sur la proposition du rapport de MM. Gonnot et Favennec de réaliser une cinquième et une sixième piste à Roissy.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Blazy, c'est une question évidemment très importante que vous posez là, c'est un sujet que j'évoquais il y a quelques jours avec Gilles de Robien et le président de notre séance.

D'abord, quelle est la réalité ? Qu'avons-nous fait ? Je crois que vous êtes injuste quand vous dites que les mesures que Gilles de Robien a annoncées en juillet dernier sont des mesures placebo.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Elles concernent cinq mouvements !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Dans mon département, où les vols de La Poste ont été supprimés et où le courrier, au lieu de partir à cinq heures de l'après-midi, part à deux heures, nos concitoyens, comme ceux de beaucoup de départements de province, ne considèrent pas que ce sont des mesures placebo.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Je parle de Paris !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Je tenais à vous le dire. Il faudrait être un peu moins égoïste, monsieur Blazy !

Les mesures prises pour les vols de nuit, l'interdiction des avions les plus bruyants, ce sont des mesures importantes. Et nous poursuivons notre action : il y a les plans d'exposition au bruit, il y a les volumes de protection qui sont définis pour les aéronefs, il y a la surveillance des trajectoires – la DGAC et son directeur ont reçu pour mission de les surveiller précisément.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Sans transparence !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Le projet visant à les faire figurer sur Internet, qui avait été stoppé pour des raisons tenant à la défense nationale, pourrait d'ailleurs être repris afin que les élus puissent vérifier les choses en temps réel.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Ce sont des questions virtuelles !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Donc, vous êtes injuste, monsieur Blazy, je vous le dis très cordialement, lorsque vous affirmez que notre gouvernement n'a pas agi dans le domaine du bruit. Gilles de Robien, en particulier, s'est beaucoup mobilisé sur ce sujet depuis maintenant dix-huit mois.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Ce n'est pas l'avis des riverains !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Deuxièmement, M. Gayssot avait fait rêver avec des mythes. Il avait instauré un plafond. Oui, mais dites-moi dans quel texte réglementaire se situe ce plafond !

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il a pris des engagements, ici, dans l'hémicycle !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Ah ça oui, la parole verbale est à la portée de tout le monde ! Les 577 députés et les trente-neuf ministres peuvent aussi parler. Cela peut même être un plaisir pour chacun ! Mais dites-moi dans quel texte réglementaire ou législatif ce fameux plafond avait été inscrit ! D'autant qu'au même moment, M. Gayssot entamait la construction, pour le compte d'ADP, des deux doublés, nord et sud, des pistes de Roissy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Non, ça, c'est venu après !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Il y avait là une hypocrisie assez invraisemblable et je suis étonné que quelqu'un d'aussi intelligent que vous l'ait accepté, ou ait fait semblant d'y croire. Peut-être était-ce pour des raisons tenant à l'organisation de la précédente majorité dans ses pôles divers, dont un pôle un peu verdoyant à son extrême gauche.

Aujourd'hui, quelles sont les données ? D'abord, personne ne sait ce que sera la progression du trafic aérien. Il y a deux ans, dans cet hémicycle, lorsque nous discutions du budget des transports, tout le monde pensait que le seuil des 55 millions de voyageurs serait déjà atteint aujourd'hui. Or, nous en sommes loin. Personne, naturellement, ne pouvait prévoir ni la crise en Irak ni le SRAS, mais personne ne pensait qu'il y aurait une crise du transport aérien.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Et alors ?

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Non, mais attendez ! Quand j'entends des gens qui parlent de croissance exponentielle, cela me fait penser à ces technocrates de la DATAR qui, dans les années soixante, expliquaient qu'en l'an 2000 la France ne serait organisée qu'autour d'aérotrains ou de lignes de monorail et qui expliquaient aux populations que la desserte ferroviaire n'existerait plus dans notre pays.

Soyons prudents, par conséquent, sur la croissance du trafic aérien et essayons de trouver le bon équilibre entre l'accroissement du transport aérien et la protection des riverains. Or, cela passe par un développement harmonieux de Roissy, à condition que nous mettions un terme aux nuisances de Roissy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Ce qui veut dire ?

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Ce qui veut dire que ni Gilles de Robien ni moi-même ne pensons un seul instant qu'il puisse être question de construire une cinquième et une sixième piste à Roissy,...

M. Jean-Pierre Blazy. Ah ! Voilà au moins une réponse précise !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. ... comme le suggère le rapport de François-Michel Gonnot et Yannick Favennec.

D'autre part, il est possible de mieux utiliser Orly, comme nous le demandait tout à l'heure M. Dell'Agnola et comme le demandent les élus du Val-de-Marne, toutes tendances politiques confondues. Car il est clair que le plafond des vols à Orly n'est pas utilisé. A Orly-Sud l'après-midi, vous avez l'impression d'être à l'aéroport de Tamanrasset. Il n'y a pas un avion, il n'y a pas un vol. Il ne s'y passe rien alors qu'ADP a refait cette aérogare à grands frais il y a quelques années.

M. Jean-Pierre Blazy. Les riverains apprécieront !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Posez donc la question à vos collègues élus du Val-de-Marne, de toutes tendances politiques ! Ils demandent davantage de trafic et davantage d'emplois à Orly, monsieur Blazy ! Si vous ne les entendez pas, là encore c'est que vous faites preuve d'égoïsme ! Je suis désolé que votre vision ignore l'intérêt national et se restreigne à l'intérêt local.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est trop facile !

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Nous souhaitons, donc, un développement harmonieux de Roissy, un rééquilibrage avec Orly, et une meilleure organisation entre les plates-formes dans les régions. Des villes comme Lyon, Bordeaux, Marseille, Toulouse ont vocation à développer leur transport aérien. On n'est pas obligé, lorsqu'on habite Nantes, d'aller à Paris pour prendre l'avion. Dans un pays moderne, il y a peut-être d'autres possibilités. Nous souhaitons aussi développer le transport ferroviaire.

Quant à la relation avec Amsterdam, bien sûr que Schiphol ne sera pas le troisième aéroport parisien. Ce n'est qu'une façon de parler. Mais il se trouve qu'Air France, qui assure 60 % de son trafic à partir de Roissy, va travailler avec KLM, compagnie néerlandaise. Or il y a six pistes à Schiphol, avec des possibilités de développement, et il est clair que l'organisation du trafic entre ces deux plates-formes, reliées entre elles en deux heures trente par TGV, sera plus harmonieuse que ce n'était le cas auparavant.

Monsieur Blazy, le Gouvernement pense qu'à terme, il sera peut-être nécessaire d'avoir une nouvelle plate-forme, mais dans un endroit où elle sera acceptée par la population et pas forcément, comme à Chaulnes, sur les meilleures terres de culture de la Picardie,...

M. Jean-Pierre Blazy. A Roissy aussi, c'étaient les meilleures terres.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. ... ou sur un cimetière australien. On pourra peut-être trouver des endroits plus intelligents si un jour nous avons besoin d'un nouvel aéroport. En attendant, organisons la diversité. Ne mettons pas tout en région parisienne et protégeons – et là vous avez raison – les riverains de Roissy. Nous n'avons pas pour objectif un développement exponentiel de Roissy. Nous souhaitons équilibrer le trafic aérien sur l'ensemble du territoire. Et, à cet égard, la

décision que nous avons prise cette semaine de lancer des études sur l'aéroport de Notre-Dames-des-Landes, cher à M. Hunault, entre Rennes et Nantes, contribue à cette vocation d'aménager le trafic aérien sur l'ensemble du territoire.

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. Excellent !

M. Jean-Pierre Blazy. Heureusement qu'il ne retient pas vos cinquième et sixième pistes à Roissy !

M. François-Michel Gonnot, *rapporteur pour avis*. Ça viendra, monsieur Blazy, ça viendra !

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

Mme Odile Saugues. Monsieur le secrétaire d'Etat, à de nombreuses reprises j'ai attiré votre attention sur les difficultés du *hub* de Clermont-Ferrand, qui est le carrefour des régions de la compagnie Air France et qui enregistre régulièrement des fermetures de liaisons jugées trop peu rentables.

Je souhaite aborder à nouveau ce sujet, et tout particulièrement la réforme du FIATA, qui devrait apaiser nos inquiétudes, vous nous l'avez dit à plusieurs reprises. Où en est cette réforme ? Quels seront les nouveaux critères d'éligibilité au FIATA ? Le projet de décret prévoit-il effectivement de majorer les subventions pour les lignes qui transitent par un *hub* de correspondance, puisque c'est ce problème qui nous intéresse particulièrement ? Pouvez-vous, en outre, m'indiquer la date de la publication du décret ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Le président Valéry Giscard d'Estaing, président de la région Auvergne, M. Louis Giscard d'Estaing, vous-même, madame Saugues, M. Hortefeux, les parlementaires de ce département ont attiré à plusieurs reprises notre attention sur le *hub* de Clermont-Ferrand et sur les investissements qui ont été réalisés par la chambre de commerce et les collectivités pour disposer de cette plate-forme de correspondance qui est exploitée pour le compte d'Air France par sa filiale régionale.

A une certaine époque, la tentation qu'a éprouvée la région de baisser la garde a engendré quelques difficultés, mais l'intervention politique des élus, ainsi que les actions menées par Gilles de Robien et moi-même, ont permis de maintenir un ensemble de treize liaisons.

Cependant, nous souhaitons, tout comme vous, qu'il y ait des liaisons supplémentaires. C'est la raison pour laquelle nous avons modifié les critères d'obligations de service public pour permettre aux villes d'être éligibles au FIATA – en baissant, par exemple, le niveau de trafic qui conditionne l'éligibilité.

Le décret sera publié au début de l'année prochaine.

Nous nous battons actuellement, avec les élus et les responsables de votre ville, pour que d'autres villes acceptent d'être desservies en passant par le *hub* de Clermont-Ferrand, en particulier celles qui avaient interrompu leurs liaisons avec cette ville. Pour être clair, Clermont-Ferrand se heurte, M. Giscard d'Estaing et vous-même le savez bien, à la concurrence de Lyon. En effet, un certain nombre de villes, en particulier dans l'ouest de la France, se demandent pourquoi aller prendre des correspondances à Clermont-Ferrand, alors qu'elles pourraient les prendre, et peut-être dans de meilleures conditions, à Lyon-Saint-Exupéry.

Nous devons donc convaincre ces villes que, quel que soit l'intérêt de Lyon-Saint-Exupéry et de la plate-forme de correspondance d'Air France, les possibilités de correspondance offertes par Clermont sont très agréables et très pratiques, que le transit d'un avion à un autre, avec ou sans bagage, s'y effectue en quelques minutes. Nous sommes tout à fait déterminés, en agissant par l'intermédiaire du FIATA et en menant une action de persuasion auprès des compagnies, à soutenir le développement du *hub* de Clermont-Ferrand.

**M. Louis Giscard d'Estaing.** Merci, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les questions.

A la demande de la commission des finances, je vais suspendre la séance.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue le samedi 25 octobre 2003 à zéro heure vingt, est reprise à zéro heure quarante-cinq.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

#### ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS, LOGEMENT, TOURISME ET MER

**M. le président.** 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.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, je vais maintenant appeler les amendements n<sup>os</sup> 66 corrigé, 77, 67, 65 et 68.

#### ÉTAT B

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

#### TITRE III

« I. – Services communs : moins 17 969 679 euros. »

Les deux amendements n<sup>os</sup> 66 corrigé et 77 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 66 corrigé, présenté par M. Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres, 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 412 145 euros.

« II. – Majorer les crédits de 412 145 euros.

L'amendement n<sup>o</sup> 77, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Sur le titre III, concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer :  
I. – Services communs :

« I. – Réduire les crédits de 224 924 euros.

« II. – Majorer les crédits de 224 924 euros.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 66 corrigé.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'équipement et les transports terrestres.** La commission des finances a adopté cet amendement, ainsi que plusieurs autres, en tenant le raisonnement suivant.

Le ministère de l'équipement bénéficie de l'éclairage d'un certain nombre de structures de conseil et de concertation, dont le travail est parfois important et bienvenu. Ce ne sont donc pas les missions de ces structures qui sont ici en cause, mais les moyens qu'elles ont acquis au fil du temps. Il s'agit en l'occurrence, s'agissant du Conseil national des transports, de vingt-trois emplois.

Autant la mission de ce conseil peut être maintenue – peut-être même gagnerait-elle à être développée ou stimulée dans certains cas –, autant il serait judicieux de faire l'économie de ses moyens propres et de l'adosser à des services disposant de moyens ordinaires comme, par exemple, le Conseil général des ponts et chaussées.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 77 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n<sup>o</sup> 66 corrigé.

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** M. Mariton a de la suite dans les idées – c'est une de ses nombreuses qualités.

Je me souviens que, le 24 octobre 2002, je l'avais déjà assuré que les moyens d'optimiser l'emploi des ressources seraient recherchés.

Depuis lors, des mesures ont été prises.

Les comités départementaux des transports, créés par la LOTI, seront supprimés dans le cadre de la deuxième loi d'habilitation relative aux simplifications administratives, qui est en cours de préparations.

Après avoir mené une réflexion sur le rôle et les missions des comités régionaux des transports, j'ai décidé de valoriser cette structure existante, en développant son rôle d'outil partenarial entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices des transports et les professions de transports, au moment où la décentralisation va être mise en œuvre et où le niveau régional devient un point central de la politique du ministère.

Ces orientations seront prises en compte lors de la modification du décret du 24 février 1984 relatif à l'organisation des organismes consultatifs de la LOTI. Cette modification est en cours d'étude. Suite sera ainsi donnée à la demande de suppression du fonds de concours pour les dépenses de personnels, et les emplois correspondants seront financés sur le budget général.

Quant au Conseil national des transports, son programme de travail pour 2004 doit le repositionner dans son rôle de lieu de réflexion intermodale. Les effectifs financés sur fonds de concours vont être ramenés de vingt-trois à dix emplois autorisés au titre de la gestion de 2004, puis à zéro lors du PLF 2005 – cela se fera donc en deux années.

En 2004, ce seront onze emplois d'adjoint administratif de l'administration centrale et deux emplois de conducteur d'automobile de deuxième catégorie qui seront supprimés.

Je crois ainsi apporter une réponse adaptée à la demande du rapporteur spécial.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Si je comprends bien, le Gouvernement propose de substituer l'amendement n<sup>o</sup> 77 à l'amendement n<sup>o</sup> 66 corrigé...

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** C'est cela même !

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Dans ces conditions, je retire l'amendement n° 66 corrigé, mais je maintiens l'amendement n° 67, auquel le Gouvernement, si j'ai bien compris, est favorable.

**M. le président.** L'amendement n° 66 corrigé est retiré. La parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** M. Mariton a en effet de la suite dans les idées puisqu'il récidive. Il avait fait la même demande l'an dernier, mais il lui avait été répondu que supprimer l'ensemble des vingt-trois emplois reviendrait à supprimer le Conseil national des transports, qui réalise un travail de qualité.

Nous nous prononcerons contre l'amendement n° 77. On aura à l'avenir un Conseil national des transports qui sera une véritable armée mexicaine, composée, entre autres, d'un secrétaire général, d'un secrétaire général adjoint et d'agents principaux.

Je suis sûr que les onze postes d'adjoint administratif et les deux postes de conducteur d'automobile que l'on veut supprimer reviendront d'une façon ou d'une autre dans la discussion.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 77. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 67, présenté par M. Mariton, rapporteur spécial, 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. »

Je le mets aux voix. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Mariton, rapporteur spécial, a présenté un amendement, n° 65, ainsi rédigé :

- « Sur le titre III, concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer :
- I. – Services communs :
- « Réduire les crédits de 603 900 euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Cet amendement procède du même raisonnement que les précédents. Il vise en particulier le Conseil supérieur du service public ferroviaire, qui dispose de moyens en propre. Ses moyens humains sont constitués de six personnes, dont quatre occupent des emplois au ministère et deux sont des agents mis à sa disposition par Réseau ferré de France et la SNCF. Il nous paraît préférable que ce conseil, sans qu'il soit remis en cause, soit adossé au Conseil général des ponts et chaussées.

J'observe que le Gouvernement a heureusement supprimé un certain nombre de scories budgétaires que nous avons identifiées l'an dernier. Je l'en remercie. Un premier pas a donc déjà été fait quant aux conditions de financement du Conseil supérieur du service public ferroviaire, mais un bout de chemin reste à faire.

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

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Le Conseil supérieur du service public ferroviaire avait été créé par M. Gayssot dans le cadre de ce qu'il appelait « la réforme de la réforme ».

Celui-ci voulait créer un lieu où puisse s'organiser le dialogue entre Réseau ferré de France et la SNCF. Force est de constater que le Conseil supérieur n'a pas toujours répondu aux attentes. D'ailleurs, celui qui était son président, M. Filleul, ayant été battu aux dernières élections législatives, il ne fonctionne plus.

Nous avons pensé, tenant compte des remarques de M. Mariton, avec qui nous en avons parlé, que ce conseil ne devait plus être composé uniquement de représentants des entreprises, mais aussi de représentants des élus, des collectivités et des clients du service public ferroviaire.

J'ai donc préparé un décret visant à modifier profondément la composition du Conseil supérieur du service public ferroviaire, pour en faire un lieu où les clients viennent exprimer leur point de vue sur la SNCF. Nous avons l'intention de nommer à sa tête un parlementaire de la majorité, qui pourra y exercer des responsabilités et rénover complètement cette maison. Les emplois qui ne servent à rien seront supprimés.

Dans ces conditions, je propose à M. Mariton de bien vouloir renoncer à son amendement. Le nouveau conseil sera l'émanation non plus simplement des entreprises, mais aussi des clients de ces entreprises et des élus locaux. Ses moyens seront considérablement réduits et il s'appuiera, comme M. Mariton le souhaite, sur l'expérience et la compétence du Conseil général des ponts et chaussées.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Vous conviendrez, monsieur le secrétaire d'Etat, que prévoir 600 000 euros pour une structure qui ne se réunit pas peut étonner.

**Mme Chantal Brunel.** M. Mariton a raison !

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Cela représente tout de même un peu d'argent. Mais compte tenu de la qualité de celui de nos collègues que vous pressentez pour en assumer demain la présidence, on peut considérer qu'il revêtira une autre utilité.

Cela dit, après vous avoir entendu sur la nécessaire réduction de ses moyens et sur son adossement sur les services ordinaires du ministère, je veux bien retirer l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 65 est retiré.

**M. Michel Bouvard.** Je demande la parole !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Bouvard, qui a certainement compris que ce serait un parlementaire de la majorité qui serait choisi.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Et de qualité !

**M. le président.** Comme tous les parlementaires !

**M. Michel Bouvard.** Monsieur le président, je ne sais pas quel sera le parlementaire concerné. Toujours est-il qu'il y a des représentants de l'Assemblée nationale au Conseil supérieur, et que j'en fais partie.

Nous sommes tous convaincus qu'il est possible de faire des économies sur le fonctionnement de la structure, à commencer d'ailleurs par des locations de locaux dans la tour Montparnasse qui ne sont pas peu coûteuses. En réorganisant les choses, on devrait pouvoir, sans altérer la qualité du travail effectué dans le cadre de l'orientation définie par le ministre, réaliser des économies substan-

tielles sur les sommes affichées aujourd'hui, lesquelles suscitent des interrogations très légitimes de la part de nos collègues : ce sont en effet des montants très importants, alors que nous disposons d'un certain nombre de moyens en termes de ressources humaines et de compétences, tant dans les deux entreprises ferroviaires que dans les services de l'Etat, voire dans certaines structures telles que le PREDIT, où l'on trouve également des personnes de grande qualité.

Je n'étais pas favorable à l'amendement de M. Mariton, mais le problème est désormais résolu.

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono, à qui je rappelle qu'il y a des parlementaires de qualité sur tous les bancs. (*Sourires.*)

**M. Maxime Bono.** Nous n'étions pas non plus favorables à l'amendement n° 67, mais nous sommes à présent satisfaits.

**M. le président.** M. Mariton, rapporteur spécial, a présenté un amendement, n° 68, ainsi rédigé :

« Sur le titre III, concernant l'équipement, les transports, le logement, le tourisme et la mer.  
I. – Services communs :

« Réduire les crédits de 24 000 euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** La somme concernée est modeste.

Je me suis rendu il y a quelques temps dans des locaux de l'Institut géographique national, rue de Grenelle. J'avoue ne pas avoir été totalement convaincu par la pertinence qu'il y avait à conserver, à côté des installations principales de l'IGN, qui se trouvent en très proche banlieue, des locaux non négligeables rue de Grenelle, juste à côté de la résidence du préfet de région, dans les communs de l'hôtel de Noirmoutier.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Oh ! la la !

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** J'ajoute que, sur le même site, est installée une structure que nous connaissons tous : le Conseil national de l'information géographique. Je ne mets pas en cause le fait qu'existe un conseil de ce type mais, aussi modeste que soit la somme concernée, il ne me paraît pas indispensable que des crédits spécifiques lui soient affectés.

Si le ministre souhaite réunir un conseil national de l'information géographique, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais il y a des lignes budgétaires ordinaires pour cela.

Nous devons observer une discipline suffisante : un conseil, oui ! des crédits, non !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.** M. Caillaud a tout à l'heure vanté les mérites et l'intérêt du CNIG, le Conseil national de l'information géographique. Peut-être cet organisme n'a-t-il pas besoin de services permanents.

Quoi qu'il en soit, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Caillaud.

**M. Dominique Caillaud.** Mes chers collègues, une réduction de 24 000 euros serait un signal catastrophique pour les dizaines d'ingénieurs, d'élus, d'experts géomètres et de concepteurs de logiciels qui viennent travailler bénévolement pour le CNIG.

Que l'on veuille faire évoluer les choses, j'en suis pleinement d'accord sur le principe. Mais parlons-en en 2004 et décidons pour 2005 !

**M. Jean-Pierre Blazy et M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. Maxime Bono.** M. Caillaud a raison !

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** La position de M. Caillaud est de bon sens. Il faut encourager ceux qui donnent leur temps au Conseil national et réfléchir sereinement sur une meilleure façon de gérer.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Je pense que l'on doit en effet encourager l'engagement de tous ceux qui participent aux travaux du CNIG, mais je ne pense pas que cela requière l'identification de crédits spécifiques.

Je maintiens donc l'amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 68. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** J'appelle l'article 77 rattaché à ce budget.

#### Article 77

**M. le président.** « Art. 77. – I. – L'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2333-67. – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibératif du conseil municipal ou de l'organe de l'établissement public de coopération compétent pour l'organisation des transports urbains dans la limite de :

« 1<sup>o</sup> 0,70 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;

« 2<sup>o</sup> 1,20 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants ;

« 3<sup>o</sup> 2 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai de cinq ans à compter de la date de majoration du taux de versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramenée à 1,20 % au plus. Toutefois ce délai court à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 pour les collectivités dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1,20 % ont été prises antérieurement à cette date.

« En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains résultant de l'extension du périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre ou d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux du versement destiné au financement des transports en commun applicable sur le

territoire des communes incluses peut être réduit par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de cinq ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement de transport n'était pas institué sur le territoire de communes nouvelles incluses ou l'était à un taux inférieur.

« Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également aux communes incluses dans un périmètre de transports urbains résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de transports urbains, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de transports urbains à un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre dont elles sont membres ».

« II. – L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2531-4. – Le taux du versement exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2531-3 est fixé par décret dans les limites :

« 1<sup>o</sup> de 2,6 % à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine ;

« 2<sup>o</sup> de 1,7 % dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 3<sup>o</sup> de 1,4 % dans les départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne. »

Je suis saisi de trois amendements identiques, n<sup>os</sup> 69, 51 et 75.

L'amendement n<sup>o</sup> 69 est présenté par M. Mariton, rapporteur spécial, MM. Giscard d'Estaing, Hénart et Merville ; l'amendement n<sup>o</sup> 51 est présenté par M. Mariani ; l'amendement n<sup>o</sup> 75 est présenté par MM. Rochebloine, Santini, Artigues, Baguet, Christian Blanc et Gantier.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 77. »

J'indique d'ores et déjà que, sur le vote des amendements identiques n<sup>os</sup> 69, 51 et 75, je suis saisi par le groupe Union pour la démocratie française d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 69.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial*. La commission, qui a adopté cet amendement, comprend la logique du Gouvernement qui consiste à dire qu'on peut élargir la liberté des collectivités locales à prélever un versement transport supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, sans nécessairement les y obliger. Néanmoins, dans le contexte actuel de maîtrise de l'impôt, le sentiment très majoritaire de la commission était qu'il valait mieux ne pas maintenir cette mesure et ne pas laisser persister l'hypothèse d'une augmentation du versement transport à l'adresse des collectivités qui auraient exprimé moins de vertu que d'autres.

M. le président. L'amendement n<sup>o</sup> 51 n'est pas soutenu.

La parole est à M. François Rochebloine, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 75.

M. François Rochebloine. Avant d'évoquer, à mon tour, la suppression de l'article 77, je voudrais revenir quelques instants sur les difficultés financières que pose aux entreprises la taxe « versement transport ».

Cet impôt s'applique aux entreprises de plus de 9 salariés dans les communes de plus de 10 000 habitants ayant institué un périmètre de transport urbain. La constitution des communautés d'agglomération, ou leur extension, a eu pour effet mécanique immédiat d'accroître le nombre d'entreprises assujetties à cette taxe. Or il convient de souligner que le développement de cette fiscalité locale ne s'est pas traduit, à ce jour, par une amélioration significative du service rendu aux entreprises et à la population. Trop d'employeurs paient aujourd'hui la taxe, tout en sachant qu'aucune desserte de transport collectif digne de ce nom n'est susceptible d'être organisée à court ou moyen terme. J'en veux pour preuve ce qui s'est passé sur le périmètre de la communauté d'agglomération de Saint-Etienne, composée de 43 communes, la plus petite comptant 270 habitants et la plus grande, Saint-Etienne, 180 000. De nombreuses entreprises se sont vu, du jour au lendemain, appliquer une taxe supplémentaire sans avoir aucun service en retour. Certes, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous allez me dire qu'il s'agit d'une taxe et non d'une redevance. Mais pour les entreprises, que ce soit une taxe ou une redevance, c'est une charge supplémentaire de trop et parfois une situation d'inégalité flagrante qui est ainsi créée. Aussi, je considère que ce dispositif devrait être revu dans le cadre de la discussion de la loi relative à la décentralisation.

M. Gilles Artigues. Très bien !

M. François Rochebloine. Je suis élu d'un département particulièrement touché par la crise économique, aussi inutile d'en rajouter. Ce n'est pas mon collègue et ami Gilles Artigues qui me contredira.

J'en viens à l'amendement de suppression de l'article 77. Comme la commission des finances, je considère que cette disposition est inopportune, car elle contribuera à mettre en difficulté les entreprises. Je trouve en effet regrettable, pour ne pas dire inadmissible, voire malhonnête (*Mouvements divers*), monsieur le secrétaire d'Etat, cette concomitance entre le relèvement des taux et la baisse programmée des aides de l'Etat aux transports collectifs en site propre.

Le développement des transports publics est une nécessité que je ne conteste pas, bien au contraire. Mais j'observe que les agglomérations les plus pauvres se trouvent encore une fois livrées à elles-mêmes pour rattraper les retards en la matière.

L'adoption de cet article aurait pour conséquence d'aggraver davantage encore les charges qui pèsent notamment sur les petites et moyennes entreprises, dans un contexte économique particulièrement difficile, ce qui constituerait une réelle menace pour l'emploi.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les entreprises n'en peuvent plus ! Au lieu d'autoriser l'alourdissement des charges et de la fiscalité, dont on sait qu'il est à l'origine des délocalisations, il conviendrait d'en prévoir l'allègement. Permettez-moi de faire miens les propos du président de la commission des finances, Pierre Méhaignerie, qui, lors du débat en commission, a considéré à juste titre que ce n'était pas le moment de donner des signes négatifs aux entreprises, déjà fortement mises à contribution par la progression des taxes sur des déchets et des prélèvements les plus divers.

Aussi, afin de donner de la lisibilité à l'action du Gouvernement et de la majorité, je vous invite à supprimer cet article qui renforce les craintes de nos concitoyens, mais aussi celle des parlementaires de votre majorité à l'égard des nouveaux transferts de charges aux collectivités locales, qui résultent de la mise en œuvre de la réforme de décentralisation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française.*)

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

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Monsieur Rochebloine, nous avons déjà tout dit. Nous nous sommes exprimés, Gilles de Robien et moi, dans la discussion générale, comme les rapporteurs et les orateurs des groupes. Le sujet a été évoqué dans les questions, nous n'allons pas rouvrir le débat.

Je ne connais pas le contenu du rapport de M. Philip, en cours de rédaction. Mais je sais qu'il donnera des responsabilités directes aux collectivités. Il faudra bien que celles-ci, à un moment ou à un autre, prennent leurs responsabilités, soit en augmentant les tarifs, soit en recourant à d'autres ressources, qui ne peuvent être que de nature fiscale. Il ne faudra pas qu'on dise « je veux un tramway, mais je ne veux pas le payer » ! Cela dit, c'est un débat que je vous laisserai régler, dans la qualité qui est la vôtre, à partir de 2005.

En l'occurrence, le Gouvernement a fait confiance aux élus. Il fait maintenant confiance aux députés et s'en remet à la sagesse de l'Assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** Cette demande venait du MEDEF, qui avait eu des mots très durs pour condamner cet article.

**M. François Rochebloine.** Cela n'a rien à voir ! C'est n'importe quoi !

**M. Maxime Bono.** Ce n'est pas n'importe quoi : il a dit que c'était un très mauvais coup contre les entreprises.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Vous êtes pour ou vous êtes contre ?

**M. le président.** Laissez M. Bono s'exprimer !

**M. Maxime Bono.** Certes, ce n'est pas une bonne mesure que celle qui consiste à taxer le travail et à taxer encore plus les entreprises. Cela vous gêne, mais que voulez-vous ?

**M. François Rochebloine.** Mais pas du tout !

**M. Charles de Courson.** Quel sectarisme !

**M. Maxime Bono.** Ce n'est pas du sectarisme ! Simple-ment, cela ne modifie rien. En effet, comme vous ne fournissez plus aux collectivités les moyens qui leur sont nécessaires...

**M. Charles de Courson.** Les tarifs !

**M. Maxime Bono.** ... vous allez contraindre celles-ci à demander aux ménages ce que vous n'allez pas demander aux entreprises. Vous organisez donc tout simplement un transfert de la fiscalité des entreprises vers la fiscalité des ménages.

**M. Charles de Courson.** Mais non !

**M. François Rochebloine.** Pas du tout !

**M. Maxime Bono.** Vous savez, monsieur Courson, vous pouvez affirmer des contrevérités en permanence, cela ne les rend pas plus réelles !

**M. Gilbert Biessy.** Bravo !

**M. le président.** Mes chers collègues, laissez terminer M. Bono ! (*Rires.*)

**M. Maxime Bono.** En effet, j'aimerais aller au bout de mon propos.

**M. de Courson** propose l'augmentation des tarifs...

**M. Charles de Courson.** Pour faire des économies !

**M. Maxime Bono.** Je rends hommage au sens de la litote des rédacteurs de l'exposé sommaire de l'amendement n° 69, qui écrivent : « Les chiffres actuels montrent qu'il existe un lien direct entre les taux plafonds fixés par le législateur et la pression fiscale exercée sur les entreprises. » Il existe aussi un lien direct, monsieur Courson, entre les tarifs du transport public et la pression exercée sur les usagers. Vous laissez donc le choix aux collectivités locales entre pressurer l'usager et donc les ménages, ou taxer les entreprises.

Je rappelle au passage que le versement transport est déductible de l'impôt sur les sociétés. Même si je considère que la mesure est mauvaise, autant se donner la possibilité d'élargir l'éventail : hausse du versement transport, hausse de la fiscalité ou encore appel à l'usager.

Voilà pourquoi nous nous prononcerons contre ces amendements.

**M. Charles de Courson.** Vous vous prononcez pour la taxation du travail !

**M. Maxime Bono.** Non, c'est vous qui le proposez !

**M. le président.** La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

**M. Louis Giscard d'Estaing.** J'apporte une précision sur le principe du versement transport. Monsieur Bono, vous savez que l'ensemble des employeurs, y compris les collectivités locales et les établissements publics, y sont assujettis.

**M. Maxime Bono.** Absolument.

**M. François Rochebloine.** C'est vrai.

**M. Louis Giscard d'Estaing.** N'en faites donc pas une affaire relevant uniquement des employeurs du secteur privé ; ce dispositif concerne aussi les employeurs du secteur public.

**M. Gilbert Biessy.** C'est une découverte ?

**M. Louis Giscard d'Estaing.** Cette mesure a comme caractéristique d'alourdir les charges s'appliquant à l'emploi.

**M. Maxime Bono.** Rétablissez les crédits d'Etat !

**M. Louis Giscard d'Estaing.** C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est inopportun de l'adopter en l'état. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. Maxime Bono.** Rétablissez les crédits d'Etat !

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Folliot.

**M. Philippe Folliot.** Je ne vais pas revenir sur les éléments que viennent de développer brillamment notre collègue Rochebloine et quelques autres. Mais je crois qu'au

regard des propos tenus par notre collègue Bono, il est utile de souligner que le versement transport touche la masse salariale.

**M. François Rochebloine.** En effet !

**M. Philippe Folliot.** Elle touche donc plus particulièrement les entreprises de main-d'œuvre, dans des secteurs qui sont souvent les plus exposés à la concurrence internationale ; je pense notamment au secteur textile.

Je suis élu d'une région dont le bassin d'emploi souffre beaucoup et qui a perdu 5 000 emplois industriels au cours des dix dernières années. Faire peser le risque d'une taxation supplémentaire sur les entreprises de main-d'œuvre serait un contre-signal fort en termes de perspectives de développement, dans un environnement économique suffisamment difficile.

C'est pour cela, messieurs les ministres, que nous ne pouvons que vous remercier de vous en remettre à la sagesse de l'Assemblée. Je crois que l'Assemblée saura en faire preuve en votant cet amendement que le groupe UDF soutient. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Biessy.

**M. Gilbert Biessy.** Certains de nos collègues semblent découvrir aujourd'hui le versement transport ! Lorsqu'il a été mis en place, il ne concernait que les agglomérations ou les communes de plus de 100 000 habitants.

**M. François Rochebloine.** 10 000 !

**M. Gilbert Biessy.** Au début, 100 000 habitants, mon cher collègue ! Sachez que j'ai présidé pendant de très nombreuses années le syndicat des transports de l'agglomération grenobloise, où nous avons instauré ce versement transport. Ensuite, le seuil est descendu à 30 000 habitants et, aujourd'hui, il est à 10 000.

Pour les agglomérations qui prenaient l'initiative de réaliser des transports en commun en site propre, le taux a été progressivement relevé. Où en seraient, sinon, les agglomérations qui ont pris leurs responsabilités en organisant le développement des transports en commun en site propre ? En un mot, c'était une bonne politique. Prenez l'exemple de notre agglomération grenobloise, où, aujourd'hui, on compte 66 millions de déplacements dans l'année dans les transports collectifs urbains. Autrement, il serait impossible de circuler dans la cuvette de l'agglomération grenobloise. Et c'est le cas partout, quelle que soit la sensibilité politique de l'équipe dirigeante.

Mon successeur au syndicat des transports, un sénateur que vous connaissez bien, Charles Descours, a eu la responsabilité de procéder, à l'unanimité de notre syndicat, à une augmentation des tarifs. Et je ne remarque pas, entre les communes de l'agglomération grenobloise et celles qui sont au-delà et qui ne paient donc pas le versement transport, de grosses différences de développement économique.

La solution adoptée n'est sans doute pas la meilleure. Je préférerais que l'Etat assume lui-même ses responsabilités. Reste que cela m'a fait quelque chose d'entendre dire qu'il n'y avait qu'à augmenter les tarifs ! Il y a des gens qui n'ont pas les moyens de se payer les transports publics. C'est une affaire de solidarité nationale.

Voilà pourquoi nous voterons contre cet amendement.

**M. le président.** Nous allons maintenant procéder au scrutin qui a été annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais donc mettre aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 69 et 75 de suppression de l'article 77.

Je rappelle que le vote est personnel et que chacun ne doit exprimer son vote que pour lui-même, et, le cas échéant, pour son délégant, les boîtiers ayant été couplés à cet effet.

Je vais vous laisser quelques instants pour regagner vos places.

.....  
**M. le président.** Le scrutin est ouvert.  
.....

**M. le président.** Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin sur les amendements :

Nombre de votants .....	50
Nombre de suffrages exprimés .....	48
Majorité absolue .....	25
Pour l'adoption .....	32
Contre .....	16

L'Assemblée nationale a adopté.

En conséquence, l'article 77 est supprimé.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** L'amendement ayant été voté, je souhaite préciser qu'il ne s'agissait pas de critiquer le versement transport en tant que tel. Celui-ci me semble rentrer dans la catégorie des impôts intelligents, au regard du service rendu.

Je remarque cependant qu'on gagnerait à mieux sélectionner les projets, y compris dans le domaine des transports collectifs en site propre. Certains projets dépassent un peu les moyens de la collectivité.

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n<sup>o</sup> 71 rectifié portant article additionnel après l'article 77.

#### Après l'article 77

**M. le président.** L'amendement, n<sup>o</sup> 71, rectifié présenté par Mme Pecresse et Mme Vautrin, est ainsi libellé :

« Après l'article 77, insérer l'article suivant :

« I. - L'article L. 2333-70 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> Dans la limite de 2 % des sommes versées, aux employeurs qui justifient avoir organisé le transport par co-voiturage de 15 % au moins de leurs salariés. »

« II. - L'article L. 2531-6 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> Dans la limite de 2 % des sommes versées, aux employeurs qui justifient avoir organisé le transport par co-voiturage de 15 % au moins de leurs salariés. »

« III. - Les pertes de recettes pour les communes et leurs établissements publics sont compensées par une hausse de la dotation globale de fonctionnement.

« IV. - Les pertes de recettes pour le syndicat des transports d'Ile-de-France sont compensées par la création à son profit d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« V. - Les pertes de recettes pour l'Etat sont compensées par le relèvement des droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à Mme Valérie Pécresse.

**Mme Valérie Pécresse.** Cet amendement a pour objet d'attirer l'attention de l'Assemblée, non pas sur les difficultés de circulation et la pollution qui touchent toutes les grandes agglomérations de France, mais sur le covoiturage, qui contribuerait à résoudre ces problèmes tout en responsabilisant les automobilistes. Il n'est pas question d'opposer la voiture et les transports en commun pour des raisons idéologiques, ni de bloquer la recherche de solutions.

Le covoiturage ne se développe pas aujourd'hui en France. Aujourd'hui, il y a « un passager et demi » par voiture. Si cet article additionnel est voté, les entreprises auront intérêt à encourager leurs employés à pratiquer le transport en covoiturage. Je propose en effet que la commune ou l'établissement public bénéficiaire du produit du versement transport rembourse aux employeurs jusqu'à 2 % des sommes qu'ils versent s'ils peuvent justifier qu'ils ont organisé le transport par covoiturage d'au moins 15 % de leurs salariés. Monsieur le président, c'est une nouvelle approche de l'automobile en milieu urbain.

**M. Michel Bouvard.** Excellent amendement !

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** La commission n'avait pas été saisie de cet amendement. A titre personnel, je trouve l'idée intéressante et sympathique. Cependant, elle me semble poser quelques problèmes de mise en œuvre, qui méritent d'être analysés un peu au-delà. Personnellement, je considère qu'il est encore un peu tôt pour adopter cet article additionnel.

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

**M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.** Madame Pécresse, votre amendement est pétri de bon sens. Nous avons en effet besoin de développer le covoiturage. D'ailleurs, plusieurs pays d'Europe l'encouragent par des mesures de toute nature.

Une réflexion d'ensemble a lieu sur les transports publics et les transports collectifs. Vous-même élue en région parisienne, êtes très attentive à ces questions. Je vous suggère d'ajouter votre réflexion à celle de Christian Philip, une fois que l'Assemblée aura été informée de ses conclusions. Ce qui amènerait à reporter la discussion de votre proposition.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Pécresse.

**Mme Valérie Pécresse.** Je retire mon amendement en attendant les conclusions du rapport Philip.

**M. le président.** L'amendement n° 71 rectifié est retiré.

#### BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

« Crédits ouverts à l'article 48 au titre des services votés : 1 365 433 993 b. »

« Crédits ouverts à l'article 49 au titre des mesures nouvelles :

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 220 000 000 b. »

« Crédits inscrits au paragraphe II : 147 459 828 b. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 48 au titre des services votés.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 49 au titre des mesures nouvelles.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 1 à l'article 51, relatif au Fonds d'intervention pour les aéroports et les transports aériens.

#### Article 51

**M. le président.** « Art. 51. - I. - Il est ouvert aux ministres, pour 2004, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des dépenses en capital des comptes d'affectation spéciale, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 3 987 000 b. »

« II. - Il est ouvert aux ministres, pour 2004, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des comptes d'affectation spéciale, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 4 441 256 000 b ainsi répartie :

« Dépenses ordinaires civiles : 454 256 800 b. »

« Dépenses civiles en capital : 3 987 000 000 b. »

« Total : 4 441 256 800 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° 1, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits ouverts à la deuxième ligne (" Dépenses ordinaires civiles ") du II de l'article 51 de 30 000 000 euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens.** Si vous m'y autorisez, monsieur le président, je défendrai en même temps le dernier amendement, n° 2, qui tend à supprimer l'article 53.

En première partie l'Assemblée a rejeté - hélas ! - l'amendement de la commission des finances qui refusait l'augmentation de 13 % de la taxe de l'aviation civile et demandait au Gouvernement de transférer les 30 millions d'euros affectés à la continuité territoriale au budget des DOM-TOM ou du ministère de l'intérieur, pour des raisons notamment constitutionnelles. Il y avait également d'autres raisons que j'ai rappelées tout à l'heure.

Comme cet amendement a été repoussé, je vais retirer les amendements n° 1 et 2, qui ne sont plus cohérents avec le vote qui a eu lieu sur la première partie.

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

La parole est à M. Victorin Lurel.

**M. Victorin Lurel.** Monsieur le ministre, je saisis l'occasion que m'offre l'examen de ces deux amendements, même s'ils sont retirés, pour vous dire ma perplexité. A la question que je vous posais sur les 30 millions, vous m'avez répondu qu'il fallait bien héberger ce crédit quelque part et que le FIATA pouvait être un bon « hébergeur ». Mais M. de Courson, qui appartient à votre majorité et qui, selon le mot du président, est un

parlementaire de qualité, persiste et signe. Comprenez donc ma perplexité, voire ma méfiance. Par ailleurs, vous admettez vous-même la pertinence des moyens et des arguments de M. de Courson, dont vous avez rappelé la qualité de magistrat distingué et éminent de la Cour des comptes. Je vous trouve donc téméraire de choisir ce véhicule budgétaire, et de vous exposer ainsi à la censure du Conseil constitutionnel.

Alors, j'insiste et je vous demande à nouveau, monsieur le ministre et monsieur le secrétaire d'Etat, de prendre l'engagement de transférer cette somme sur le budget de l'outre-mer ou de l'intérieur et de la faire financer par la solidarité nationale, faisant ainsi écho aux mesures adoptées par vous-même et par les socialistes en faveur de la Corse.

Souffrez aussi que je vous le dise : vous n'avez pas répondu à ma question sur les pratiques des compagnies aériennes. Reconnaissez avec moi que même lorsque plusieurs compagnies desservant l'outre-mer se trouvent en concurrence, il n'y a pas de baisse des prix parce que, en réalité, la concurrence n'existe pas. Il y a tout au contraire cartel, entente et abus de position dominante en vue de maintenir les prix. Ce mécanisme est mis en lumière dans un rapport qui vous a été remis.

Je n'ai pas l'intention de faire de la procédure mais je dirai que je suis curieusement plus libéral que vous. Et constatant que la concurrence ne joue pas, je considère qu'il faut bien que l'Etat se manifeste pour la faire respecter. L'Etat ne doit pas être absent. Je vous demande de pratiquer des contrôles et de sanctionner, le cas échéant, ces pratiques abusives.

Sans vouloir vous blesser, j'ai l'impression que, dans cette affaire, vous protégez le lobby des compagnies aériennes et que vous oubliez les usagers.

**M. le président.** Le vote sur l'article 51 aura lieu à la fin de la discussion des crédits des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat, le vendredi 14 novembre.

J'appelle maintenant l'article 53 rattaché à ce budget.

#### Article 53

**M. le président.** « Art. 53. – Il est ajouté au 2<sup>o</sup> de l'article 46 de la loi de finances pour 1995 (n° 94-1162 du 29 décembre 1994) modifié un alinéa ainsi rédigé :

« – les dotations versées aux collectivités locales d'outre-mer au titre de la continuité territoriale. »

M. de Courson, rapporteur spécial, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 53. »

Cet amendement a été retiré par son auteur.

Je mets aux voix l'article 53.

*(L'article 53 est adopté.)*

**M. le président.** 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 suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances budgétaire est renvoyée à une prochaine séance.

2

#### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu, le 24 octobre 2003, de M. Pierre Lequiller, rapporteur de la délégation pour l'Union européenne, une proposition de résolution sur la situation au Moyen-Orient (documents E 2381 et E 2396), déposée en application de l'article 151-1 du règlement.

Cette proposition de résolution, n° 1166, est renvoyée à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

3

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, le 24 octobre 2003, de M. le Premier ministre, en application de l'article 29 de la loi n° 99-894 du 22 octobre 1999 portant organisation de la réserve militaire et du service de défense, un rapport d'évaluation de l'état de la réserve militaire en 2002.

4

#### DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

**M. le président.** J'ai reçu, le 24 octobre 2003, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, modifiant la loi n° 52-893 du 25 juillet 1952 relative au droit d'asile.

Ce projet de loi, n° 1165, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

5

#### ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

**M. le président.** Mardi 28 octobre 2003, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration et au séjour des étrangers en France :

M. Thierry Mariani, rapporteur (rapport n° 1164) ;

Discussion du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2004, n° 1106 :

MM. Pierre Morange, Bruno Gilles, Claude Gaillard et Mme Paulette Guinchard-Kunstler, rapporteurs au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (tomes I à V du rapport n° 1157) ;

M. François Goulard, rapporteur pour avis au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (avis n° 1156) ;

Fixation de l'ordre du jour.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée, le samedi 25 octobre 2003, à une heure vingt-cinq.)*

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

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

### *Transmission*

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le Président de l'Assemblée nationale, le texte suivant :

Communication du 23 octobre 2003

N° E 2406 . – Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (COM [2003] 522 final).

## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la 3<sup>e</sup> séance du vendredi 24 octobre 2003

### SCRUTIN (n° 342)

*sur l'amendement n° 69 de la commission des finances et l'amendement n° 75 de M. Rochebloine tendant à supprimer l'article 77 du projet de loi de finances pour 2004 (budget de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer : majoration des taux plafonds du versement de transport).*

Nombre de votants .....	50
Nombre de suffrages exprimés .....	48
Majorité absolue .....	25
Pour l'adoption .....	32
Contre .....	16

L'Assemblée nationale a adopté.

### ANALYSE DU SCRUTIN

#### Groupe U.M.P. (364) :

*Pour* : 26 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

*Contre* : 4. – MM. Michel **Bouvard**, Bernard **Depierre**, Philippe **Houillon** et Michel **Hunault**.

*Abstentions* : 2. – MM. Jérôme **Bignon** et Roger **Boullonnais**.

*Non-votant* : MM. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale) et Éric **Raoult** (président de séance).

#### Groupe socialiste (149) :

*Contre* : 10 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

#### Groupe Union pour la démocratie française (30) :

*Pour* : 6 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

#### Groupe communistes et républicains (22) :

*Contre* : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

#### Non-inscrits (12).

Prix du numéro : 0,70 b