

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi

9 novembre 2011

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

- Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Gest en qualité de président de Voies navigables de France, sur le projet de loi relatif à Voies navigables de France (n° 3871)..... 2
- Examen de la proposition de loi relative au renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civile (n° 2673) (Mme Odile Saugues, rapporteure)..... 13

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Alain Gest, président de Voies navigables de France, et M. Marc Papinutti, directeur général, sur le projet de loi relatif à Voies navigables de France (n° 3871).**

M. le président Serge Grouard. Nous allons auditionner ce matin M. Alain Gest, président de Voies navigables de France, et M. Marc Papinutti, directeur général de VNF.

Le projet de loi relatif à Voies navigables de France a été adopté par le Sénat le 18 octobre dernier. Il devait être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le 23 novembre prochain. Toutefois, son examen a été reporté et nous ignorons à quelle date aura lieu sa discussion en séance publique. Nous auditionnerons néanmoins le ministre en charge des transports le mardi 15 novembre. La commission se prononcera sur le projet de loi immédiatement après.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. Le texte que vous examinerez prochainement est en outil technique qui permettra de mieux mettre en œuvre le projet « *Voies navigables 2013 – Relance pour la voie d'eau* », adopté par le conseil d'administration de VNF le 6 octobre dernier. Il vise essentiellement à transférer à VNF des personnels du ministère du développement durable qui travaillent pour l'établissement public.

Je suis arrivé à la présidence de VNF il y a moins de trois ans. J'ai été surpris de constater que 10 % seulement des effectifs employés au quotidien pour entretenir, développer et aménager les canaux et réseaux de voies d'eau en France – quelque 6 200 kilomètres dont VNF a la charge – étaient salariés de cet établissement public industriel et commercial. Les neuf dixièmes restants, soit 4 500 personnes, relèvent du ministre chargé du développement durable et, sur le territoire, des préfets. Le directeur général, M. Papinutti, n'a donc pas d'autorité directe sur ces agents. Certes, les choses fonctionnent ainsi depuis deux décennies. Mais il est surprenant que le responsable d'un établissement ne puisse transmettre ses instructions à l'ensemble de son personnel.

VNF, qui a donc été créé en 1991, est confronté aujourd'hui à une évolution de son activité. Il faut s'organiser en conséquence. C'est tout l'objet du projet de loi qui vous sera soumis. Je vais brièvement exposer les objectifs de VNF à court, moyen et long terme afin que chacun comprenne l'opportunité d'un changement institutionnel.

Le projet « *Relance pour la voie d'eau* » a été élaboré en concertation avec les personnels, les organisations professionnelles et les associations. Il est la déclinaison du Grenelle de l'environnement sous trois aspects : le développement du trafic fluvial d'abord, l'offre de services et la structuration du réseau des canaux ensuite, le respect de la logique du développement durable enfin.

Développer le trafic, c'est répondre à l'objectif assigné de 25 % de fret non routier en 2022. Ceci conduit à doubler la part modale du fluvial : si l'on considère l'ensemble du territoire français, il représente aujourd'hui 3,7 % du trafic de marchandises ; si l'on s'attache uniquement à l'espace desservi par des canaux susceptibles d'accueillir du trafic de marchandises, ce chiffre passe à 8 %. Au regard des exemples des pays voisins, qui utilisent les fleuves au quotidien depuis longtemps, l'objectif du doublement me semble tout à fait raisonnable. Du reste, le trafic fluvial de marchandises ne cesse d'augmenter depuis vingt ans. En 2010, il a progressé de 9 % dans un contexte de baisse générale des échanges. L'année

2011 sera moins satisfaisante du fait de la crise, mais nous avons bon espoir d'atteindre nos objectifs.

En matière de trafic, nous souhaitons porter nos efforts sur le réseau à grand gabarit. En effet, nous n'en sommes plus à la péniche de *L'homme du Picardie*, même si le réseau connexe accueille encore des navires de type Freycinet. Le transport fluvial d'aujourd'hui, ce sont des pousseurs et des convois de marchandises de 180 mètres.

Enfin, nous devons veiller à établir avec les grands ports français une meilleure coordination, ce qui passe par une desserte améliorée et par une stratégie concertée. C'est déjà le cas avec les grands ports maritimes puisque VNF siège au sein de leur conseil de surveillance.

Le deuxième objectif consiste à faire évoluer l'offre de services. Nous devons réadapter notre organisation pour mieux répondre aux enjeux actuels. Sur le grand gabarit, il faudra être en mesure de faire fonctionner les écluses vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Je ne donnerai qu'un seul exemple : dans la région parisienne, un grand groupe alimentaire envisage de desservir ses magasins par voie fluviale pour transporter des marchandises de nuit, lorsque la circulation de camions est interdite dans la capitale. Il faut que nous puissions satisfaire cette attente.

Nous devons également assurer et sécuriser la gestion hydraulique du réseau et les usages de l'eau. En dépit des efforts de mon prédécesseur, François Bordry, nous subissons les conséquences du manque d'investissements consentis dans le passé. Il faut mettre à niveau les équipements, renforcer les berges et tant d'autres aménagements.

Enfin, nous souhaitons accompagner le développement des territoires et de l'économie touristique. Les fleuves et les canaux, qui irriguent les grandes agglomérations, ont repris totalement leur place dans l'aménagement local. Quant au tourisme fluvial, il a beaucoup évolué : des sociétés françaises particulièrement performantes organisent des croisières sur des paquebots de 110 mètres de long, comme le font depuis longtemps les opérateurs d'Europe de l'est.

Pour construire une offre globale, il faut avoir la capacité de moduler les horaires et les modalités d'accès. Nous allons donc déterminer des catégories de canaux différentes, en fonction du trafic. Si la présence de personnel sera assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre sur une partie du réseau, elle sera effective à la demande sur les canaux peu fréquentés et à caractère exclusivement touristique.

La qualité du service est directement liée à la qualité des ouvrages. C'est la raison pour laquelle nous procédons à des investissements sur les ouvrages majeurs – barrages, écluses. Il faut améliorer la garantie des mouillages et le service rendu aux usagers. À certains endroits, en effet, les plates-formes d'accueil ne sont pas suffisamment sécurisées et l'information n'est pas assez rapide. Il peut même être difficile de résoudre des problèmes élémentaires de traitement de déchets, d'accès à l'eau et de distribution d'électricité.

Je l'ai dit, le réseau à grand gabarit est notre priorité. Il représente 2 000 kilomètres sur les 6 200 dont nous avons la charge – les 2 000 restant ayant fait l'objet d'une décentralisation. Viennent ensuite les voies connexes, en relation directe avec le grand gabarit, qui ont une activité intéressante. Il y a enfin le réseau à exploitation saisonnière qui concerne le fluvial touristique. Dans ce dernier cas, nous envisagerons de procéder à une

décentralisation comme le permet la loi de 2004. À cet égard, l'expérimentation en cours en Bourgogne s'achèvera en 2012. J'espère qu'elle aura donné satisfaction à la région et qu'elle débouchera sur un transfert définitif. Lorsque le caractère touristique prédomine, l'intérêt local surpasse l'intérêt national.

Tous ces objectifs impliquent des investissements. Ils atteindront 840 millions d'euros sur la période 2010-2013, hors les crédits concernant la décentralisation en Bourgogne et les grands projets comme Seine-Nord. Sur cette enveloppe, 645 millions d'euros seront affectés à la remise en état et à la modernisation du réseau existant, et 200 millions d'euros au développement du réseau, notamment à grand gabarit. Je me félicite de la décision de l'État d'investir davantage : alors que sa contribution s'élevait à 50 millions d'euros jusqu'en 2010, nous avons bénéficié de 70 millions supplémentaires en 2011 – une part provenant de l'augmentation de la taxe hydraulique, recette première de VNF, et l'autre de crédits de l'AFITF. À ces capacités nouvelles d'investissement s'ajoutent nos partenariats avec les régions. Nous avons l'ambition de réaliser 2 milliards de travaux à l'horizon 2018, ce qui a été programmé dès cette année.

Il convient de mettre nos moyens en adéquation avec l'augmentation du trafic et l'amélioration escomptée de la performance. À cet égard, nous nous félicitons de l'implication des collectivités territoriales, qui interviennent parfois sur le réseau à grand gabarit mais aussi sur des réseaux à exploitation saisonnière. C'est sur ces derniers que nous attendons d'autres développements.

Il nous faudra moderniser l'exploitation, par exemple en automatisant les ouvrages de petit gabarit. C'est prévu à l'horizon 2013-2015. Nous avons encore des équipements anciens, voire vétustes, nécessitant un maniement manuel, ce qui ne va pas sans poser des problèmes de sécurité. Il faut corriger cette obsolescence. Nous avons précisément mis en œuvre un programme de reconstruction des barrages à aiguille, qui ont parfois plus de quatre-vingts ans. J'indique, au passage, que l'aspect environnemental n'est pas oublié puisque chaque nouveau barrage s'accompagne d'une passe à poissons, cofinancée avec les Agences de l'eau. Enfin, nous développons la téléconduite sur le réseau à grand gabarit et à proximité des barrages, avec une échéance à horizon 2018.

À côté de l'entretien et du développement du réseau existant, il y a les grands projets. Le canal Seine-Nord Europe est en phase de dialogue compétitif depuis le 6 avril dernier. En ce qui concerne la mise à grand gabarit de l'amont de la Seine, le débat public a commencé ; pour le canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, fruit du Grenelle de l'environnement, le débat public sera ouvert en 2013. Quant au canal du Rhône à Sète, il fait l'objet d'investissement. Enfin, nous avons changé 42 barrages dans le Nord-Pas-de-Calais pour accompagner l'ouverture du canal Seine-Nord. Les bateaux pourront ainsi passer avec deux niveaux de conteneurs. La conteneurisation a changé la donne : elle a amené de nouveaux clients et elle nous a obligés à procéder à des adaptations techniques pour passer sous des ponts initialement conçus pour des bateaux classiques.

Au-delà de tout cela, nous avons pour volonté de préserver l'environnement et la biodiversité. C'est notre troisième objectif. VNF a participé aux trames verte et bleue, ainsi qu'au rétablissement de la continuité écologique sur la Seine, la Meuse, ou encore l'Yonne. Nous avons programmé 100 millions d'euros d'investissements dans ce domaine.

Il nous appartient de protéger le patrimoine. À cet égard, chacun le sait, les platanes du canal du Midi sont actuellement victimes du virus du chancre coloré, et nous allons être

conduits à abattre 42 000 arbres. Il faut trouver des essences susceptibles de remplacer le platane pour garder intacte la beauté du site et, surtout, mobiliser des financements pour une opération estimée à 200 millions d'euros. D'autres que VNF devront prendre part au tour de table : les collectivités territoriales concernées par le développement touristique du canal du Midi, mais aussi d'autres contributeurs. Mme Kosciusko-Morizet prévoit une opération de mécénat. Il faut choisir les nouvelles essences pour pouvoir replanter très vite et maintenir le site en état pour les générations futures.

Enfin, en matière d'hydroélectricité renouvelable, des synergies doivent être développées avec les Agences de l'eau et les associations.

Le projet de loi qui vous est présenté a fait l'objet d'une longue concertation. Dans le cadre des manifestations organisées pour les vingt ans de l'établissement, j'ai eu l'occasion, à de très multiples reprises, de m'entretenir avec le personnel de l'État mis à la disposition de VNF. Alors qu'il s'habille VNF, qu'il monte dans une voiture VNF, qu'il occupe des locaux VNF, ce personnel n'est pas VNF sur le plan statutaire. Grâce au projet de loi, l'établissement aurait sous son autorité l'ensemble des 4 500 agents de l'État mis à disposition.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. L'idée fondamentale de la réforme consiste à regrouper les personnels des services navigation relevant du ministère de l'écologie, hors missions régaliennes, et les 360 salariés de VNF, au sein d'un établissement public unique. VNF, qui était un établissement public industriel et commercial, deviendrait donc un établissement public administratif avec 4 500 agents de droit public.

Le débat et la concertation ont amené à revenir sur le statut et les missions confiées à VNF. Nous avons fait un travail de fond sur la présentation des missions de gestion hydraulique et les objectifs du Grenelle sur la biodiversité. Nous avons suggéré de mieux intégrer la valorisation du domaine dans la loi.

S'agissant des fonctions régaliennes, nous avons conservé la gestion de l'exploitation. Le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer d'une petite police lorsqu'un bateau se présente, par exemple, dépourvu des éléments de sécurité réglementaires. Les services seront à la disposition du préfet en cas de crise, l'État devant pouvoir reprendre la main pour assurer une coordination efficace.

En ce qui concerne la gestion des personnels, le Sénat a prévu une représentation unique pour les sujets concernant les deux types de salariés, et deux formations particulières pour les agents de droit public et les salariés de droit privé. Cela correspond presque aux missions actuelles du comité d'établissement. Cela répond également à la demande très forte des salariés de droit privé de conserver leur identité – l'Office national des forêts a d'ailleurs adopté un système comparable pour respecter l'histoire des uns et des autres. Le régime de réduction du temps de travail adopté par le ministère sera maintenu, au plus pendant trois ans, pour tenir compte des accords actuels. Des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail seront immédiatement mis en place. Enfin, chacun gardera son statut, il n'y aura pas de mobilité géographique forcée des agents, et les rémunérations seront garanties.

Par ailleurs, le domaine public ne sera pas transféré à VNF. Le sujet est complexe et les organisations syndicales n'y étaient pas favorables. Le choix a été différent ailleurs, pour le Port autonome de Paris par exemple.

Je terminerai par un exemple. Il y a quinze jours, j'ai organisé un séminaire avec les agents s'occupant de la sécurité, domaine dans lequel VNF doit prendre toutes ses responsabilités. Mais lorsque je me suis rendu sur un chantier, trois jours après, j'ai pu constater que les plans de prévention n'étaient pas mis en œuvre. J'ai donc demandé l'arrêt immédiat des travaux. Cela montre le décalage entre la chaîne hiérarchique classique et la chaîne fonctionnelle. Il importe de clarifier les choses au regard des nouveaux objectifs et des recettes supplémentaires dont nous allons disposer. Tel est l'objet principal du projet de loi.

M. Yanick Paternotte. La réforme de VNF est bonne parce qu'elle n'est faite ni dans l'urgence ni sous la pression. Son élaboration a été guidée par la raison, dans l'enchaînement du Grenelle de l'environnement et à la suite de la prise de fonctions de l'excellent président Alain Gest, qui reste l'homme de Picardie. (*Sourires*)

Le projet de loi donne des orientations et des moyens ; il traite, pour l'essentiel, de l'harmonisation du statut des personnels. Un chapitre est néanmoins consacré aux différentes possibilités de diversification, dont l'énergie. La pression dans les écluses peut en effet générer de l'énergie hydraulique. Pouvez-vous faire le point sur l'énergie d'ores et déjà produite ou que vous avez l'ambition de produire à terme ? *Quid* des plates-formes multimodales ? Il faudra en créer de nouvelles si nous voulons respecter les objectifs du Grenelle.

Mme Françoise Branget. Désignée par la commission pour rapporter le projet de loi, j'espère qu'il sera rapidement examiné en séance publique.

La France, bien que disposant de 8 500 kilomètres de voies navigables, a perdu la culture du fluvial, contrairement à nos voisins européens. Mais, au travers du Grenelle de l'environnement, notre pays a pris toute la mesure du potentiel formidable de développement de la voie d'eau comme moyen de transport terrestre, particulièrement adapté pour acheminer des marchandises avec un minimum d'énergie. Le travail à accomplir est considérable au regard de notre réseau, de son manque de cohérence, de son mauvais état, de son faible développement, des trop nombreuses années passées dans l'oubli.

Le projet de loi est un texte technique limité à l'organisation du mode d'exploitation des voies navigables. Certes, il ne va pas révolutionner le transport fluvial, mais il est indispensable pour accompagner le développement de ce mode de transport. VNF, qui a été créé il y a vingt ans sous la forme d'un EPIC, emploie des salariés et des agents de l'État, ce qui ne va pas sans poser des difficultés au regard de la gestion et de ses responsabilités. Nous en convenons.

Dans un accord cadre négocié avec les personnels et le Gouvernement, il avait été question d'adopter un nouveau nom, « Agence nationale des voies navigables ». Quel est votre avis sur ce point, le Sénat ayant préféré conserver le nom de VNF ?

Que pouvez-vous dire de la cartographie des emplois et de la mobilité géographique qui préoccupent les agents de l'État ? Que pensez-vous de l'accord qui a été trouvé au Sénat sur la représentation des personnels au sein du comité technique ? Est-il viable en l'état ?

Sur le financement, le Gouvernement va investir 840 millions d'euros sur la période 2010-2013 et les recettes provenant de la taxe hydraulique représentent 30 millions d'euros en année pleine. Quelles conséquences aura l'évolution votée dans le projet de loi de finances pour 2012 ?

Le texte ne règlera pas tout. Il faudra concevoir une meilleure articulation du transport de fret sur l'ensemble du réseau et prévoir la mise en cohérence avec les infrastructures portuaires, routières et ferroviaires. Ce texte est un outil : il accompagne la volonté politique née du Grenelle de l'environnement. Le projet Seine-Nord est structurant mais qu'en sera-t-il du véritable maillage inter-bassins sur le territoire français ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le président, pouvez-vous nous apporter des précisions sur la propriété du réseau ? VNF gère aujourd'hui 6 200 kilomètres, d'autres secteurs étant sous la responsabilité de l'État et de la Compagnie nationale du Rhône. Ce schéma sera-t-il maintenu ?

S'agissant de la biodiversité et de la production de l'énergie, existe-t-il des équipements hydroélectriques ? Concernant l'utilisation de la voie d'eau, note-t-on des conflits entre le fret et l'irrigation agricole ou les usages industriels ? Ont-ils été identifiés ?

M. Stéphane Demilly. La voie d'eau ne représente que 3,7 % du fret total français contre 10 % pour le rail et plus de 80 % pour la route. Pourtant, ce mode de transport ne manque pas d'atouts, en termes écologiques, économiques et de sécurité. Ainsi, le convoi fluvial de 4 400 tonnes qui circulera à horizon 2016 sur le canal Seine-Nord Europe représentera l'équivalente de quatre trains de marchandises et de 220 poids lourds.

Monsieur le président, en quoi la transformation de VNF en « Agence nationale de voies navigables » permettrait-elle de piloter de façon encore plus efficace la réalisation du canal Seine-Nord Europe ?

Y aura-t-il des modifications dans la ventilation des modes de financement de l'Agence ?

J'ai reçu de nombreux courriers et courriels des personnels de VNF et du ministère des transports me faisant part de leurs inquiétudes et de leurs interrogations. Quelles réponses pouvez-vous leur apporter ?

M. Daniel Paul. Ce débat est identique à celui que nous avons connu sur le réseau ferroviaire. Ici, il est également question d'incurie en matière d'investissement et de maintenance, d'un réseau très marqué par l'obsolescence de ses installations. Seul le projet Seine-Nord prévoit le développement du grand gabarit alors que tout le monde s'accorde sur la nécessité de révolutionner les voies navigables au niveau européen. Les ports de Rotterdam, d'Anvers et de Hambourg sont probablement mieux préparés car ils ont consenti les efforts nécessaires depuis longtemps.

Monsieur le président de VNF, vous annoncez 800 millions d'euros sur les deux ou trois années à venir, 2 milliards d'euros pour les six ou sept ans prochains. Chiche ! Mais quel engagement pouvez-vous prendre tenu de la situation du pays ? Quelle est la valeur de vos annonces alors que vous ne voulez pas aller vers d'autres types de financements – et j'exclus les partenariats public-privé ?

Par ailleurs, quelles sont vos autres ambitions en matière de développement du trafic fluvial ? Au Havre, nous sommes très intéressés par le projet relatif à l'amont de la Seine.

Enfin, êtes-vous prêt à conserver le texte issu du Sénat en l'état ? Avez-vous au contraire l'intention de revenir sur des dispositions qui ont été adoptées au Sénat et de refuser toute évolution supplémentaire ?

M. Jean-Marie Sermier. VNF est mort, vive le nouveau VNF ! Le personnel de l'établissement sera assermenté pour assurer la police concernant les trafics et la navigation. Le sera-t-elle également pour assurer la police de l'eau ?

S'agissant des infrastructures, et plus particulièrement du canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, il y a la variante « Françoise Branget » (*sourires*) : Saône-Rhin par le nord de la Franche-Comté. Pouvez-vous m'assurer que cette variante n'impacterait ni Dôle ni Besançon ?

Enfin, l'usine chimique Solvay, située à Tavaux, est à dix kilomètres d'un canal qu'il conviendrait de moderniser pour le connecter au réseau à grand gabarit. Pouvez-vous lancer une étude à cet égard ?

M. Philippe Duron. Le trafic fluvial a progressé considérablement sur certains axes ces dix dernières années. Je pense notamment à la Seine. On mesure aujourd'hui la pertinence de ce mode de transport. VNF est devenu un acteur reconnu et incontournable. Ce projet est un texte de cohérence et de modernisation qui traite à la fois du statut de l'entreprise, de la gouvernance et de la police. Il est regrettable que nous n'ayons pas saisi cette occasion pour faire ce que Françoise Branget a appelé la « grande loi fluviale ». Le choix privilégié est moins ambitieux, mais peut-être plus réaliste.

Comment conserver l'identité de VNF si l'on change son nom et, surtout, si l'on accueille des personnels beaucoup plus nombreux que ceux qui ont construit cet établissement depuis vingt ans ?

VNF a fait une très belle opération de valorisation dans la région lyonnaise. Il aurait été intéressant de transférer le domaine au nouvel établissement public administratif pour lui permettre de poursuivre dans cette voie, au niveau de la logistique et dans le cadre d'opérations combinées avec les grandes agglomérations.

M. Daniel Fidelin. On ne peut que se réjouir que vous souhaitiez améliorer la desserte des grands ports. La voie d'eau est très importante pour le développement du port du Havre, notamment dans le cadre du projet Axe Seine et Grand Paris. Quel est le trafic actuel sur la Seine ? Quels sont les objectifs prévus ? Avec quels moyens ? Quels projets envisagez-vous pour la desserte du port du Havre ?

M. Philippe Plisson. Les agents de VNF et ceux du ministère ont reçu la garantie de garder leurs droits avec le changement de statut de l'établissement public. Les futurs recrutements se feront donc sur statut VNF. Dans ce cadre, les contractuels relèveront-ils du droit privé ou du droit public ? Si la logique veut des agents publics pour un établissement public à caractère administratif, pourquoi ne pas titulariser les salariés de droit privé de VNF ?

M. Martial Saddier. Les élus de la montagne soutiennent avec force VNF et son objectif de doubler le transport fluvial pour éviter les arcs alpin et pyrénéen, obstacles naturels entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Les vallées ne peuvent que se réjouir d'une diminution annoncée du trafic de poids lourds.

Quel est l'état d'avancement de la mise aux normes par rapport à la directive-cadre sur l'eau ? Le bon état écologique de l'eau est un corollaire aux investissements de VNF.

M. Christophe Bouillon. La bataille de la mer se joue sur terre : plus des deux tiers des conteneurs destinés à notre pays entrent en effet par les ports d'Europe du nord puis

transitent par la route vers notre territoire. Nos ports maritimes ne disposent pas, en effet, des dessertes fluviales et ferroviaires adaptées pour amener les marchandises au plus près des lieux de consommation. L'utilisation du réseau fluvial pour les transports de conteneurs représente 30 % du trafic de Rotterdam et 32 % pour Anvers, contre 4,7 % à Marseille et 9 % pour le Havre.

Notre voie d'eau est pourtant un atout exceptionnel : 8 500 kilomètres, c'est 22 % du réseau européen, dont 2 600 kilomètres dédiés au fret. C'est également un atout pour réduire notre dépendance énergétique et promouvoir un mode de transport fiable et peu polluant. Un convoi fluvial peut convoier jusqu'à 352 conteneurs, contre 80 pour un train et 2 pour un poids lourd. C'est encore un atout pour favoriser l'aménagement du territoire, développer notre potentiel touristique et protéger la ressource en eau ainsi que la biodiversité. Encore faut-il avoir les moyens de ces ambitions. Selon VNF, 66 % des barrages et 54 % des écluses sont en très mauvais état. Il est urgent de procéder à des réfections. Il convient également de répondre aux normes internationales, d'accroître la capacité et les gabarits du réseau principal, et d'assurer la sécurisation des voies.

Tout cela nécessite des moyens financiers importants. Vous avez parlé de 2 milliards d'euros sur plusieurs années. Le relèvement de la taxe hydraulique et la contribution de l'Agence de financement des infrastructures terrestres et ferroviaires n'y suffiront pas. Imaginez-vous d'autres sources de financement pour atteindre les objectifs que vous avez décrits et auxquels nous souscrivons ?

M. Yves Albarello. Même s'il a augmenté de 10 % entre 2000 et 2010, le trafic fluvial reste beaucoup plus faible en France qu'en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. Votre programme d'investissement est ambitieux. Permettra-t-il de conquérir de nouvelles parts de marché ?

Le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif d'augmentation de 25 % du trafic fluvial d'ici à 2015, et une hausse de la part du fret non routier et non aérien de 14 à 25 % pour 2022. Pensez-vous possible d'atteindre ces objectifs ?

M. Jacques Kossowski. Les métiers liés au transport de fret sont-ils en expansion ? Existe-t-il des débouchés dans cette filière ? Si oui, sont-ils suffisamment valorisés aux yeux des jeunes ? Quels types de formation pourrait-on leur proposer ?

Mme Claude Darciaux. Nous sommes évidemment d'accord pour multiplier par deux le trafic fluvial qui ne représente aujourd'hui que 8 % du trafic de marchandise. Pour alimenter le chantier de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône avec des matériaux provenant d'une carrière située à quelques kilomètres du chantier et desservie par un canal, il aurait néanmoins fallu déboursier un supplément de 300 000 euros. Comment comptez-vous juguler le surcoût lié au transport fluvial de marchandises ?

M. Jacques Le Nay. Certaines voies navigables sont-elles concernées par des espèces végétales invasives qui pourraient constituer une entrave à la navigation et à la pratique de la pêche en eau douce ?

M. Antoine Herth. Il suffit de regarder une carte de l'Europe des voies navigables pour constater que les réseaux sont très différents entre le Nord et le Sud. Il manque un maillon entre le bassin du Rhône et ceux du Rhin et du Danube, d'où l'importance de la

liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin. Le débat public nous éclairera sur ce qu'il convient de faire.

S'agissant du financement, il faudra certainement inventer un nouveau modèle. *Quid* des versements nationaux ? Des dotations européennes ? Comment assurer l'internalisation des coûts externes pour mettre en œuvre des maquettes financières nouvelles, propres à ce type de projet ?

M. André Vézinhet. Je souhaiterais avoir des précisions sur l'échéancier envisagé s'agissant du canal du Rhône à Sète ? Cela aura une incidence sur le projet de doublement de l'autoroute A9. Par ailleurs, que prévoyez-vous pour l'utilisation des voies de halage par les deux roues ?

M. Arnaud Richard. Je salue la qualité du travail de l'équipe formée par Alain Gest et Marc Papinutti. Nous avons pu le constater hier encore, à Conflans-Sainte-Honorine, à l'occasion de la signature d'une convention entre VNF et la Gendarmerie nationale.

Ce projet est essentiellement un texte de cohérence et d'organisation. Il est important pour la voie d'eau, même si ce ne sera pas la loi du XXI^e siècle. Va-t-on en rester aux dispositions du Sénat ou irons-nous plus loin ?

Nous sommes tous très attachés au projet visant à créer des autoroutes fluviales en France, notamment grâce au canal Seine-Nord. Où en est le dialogue compétitif ? A-t-on reçu des offres ? Au-delà, quelles perspectives voyez-vous s'ouvrir au bateau du futur sur ces autoroutes ?

Je terminerai par deux propositions. D'une part, il est nécessaire, selon moi, de créer une interprofession du fluvial sous forme de branche ou de filière. D'autre part, à l'heure où la concurrence est de plus en plus rude, il paraît intéressant de créer un observatoire des marges et des prix.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. Certes, ce n'est pas le texte du XXI^e siècle. Mais je préfère voir le verre à moitié plein qu'à moitié vide, et je note qu'on n'a jamais accordé autant de moyens au secteur fluvial. Je constate aussi que des investissements et de grands équipements sont programmés. Je l'ai dit, ce projet n'est qu'un outil technique de gestion de l'établissement qui permet de passer à une deuxième phase. Va-t-on en rester là ? C'est au ministre qu'il appartiendra de répondre. Je ne veux pas sortir du cadre de la mission qui m'est confiée en tant que président de VNF.

Quatre plates-formes multimodales sont d'ores et déjà prévues sur la canal Seine-Nord, monsieur Paternotte. Nous participerons à d'autres réalisations lorsque des entreprises installées au bord du canal seront susceptibles de développer leurs activités. Des collectivités territoriales, telle l'Oise, prennent également des initiatives en ce sens.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. Quarante-trois ports fluviaux sont sous gestion VNF. Ils sont concédés par l'État. Nous essayons d'avoir une vision globale sur chacun des bassins. Nous avons travaillé avec le préfet de région dans le Rhône pour instituer un comité des ports fluviaux incluant les ports maritimes. Je sais qu'Antoine Rufenacht nourrit la même ambition pour la Seine. Le préfet de l'Alsace travaille dans le même sens sur les ports rhénans, avec toutes les difficultés liées à la différence des statuts puisqu'il y a deux concessions. La loi prévoit en outre que, sur les axes magistraux, les ports ne sont pas

décentralisables. Les préfets s'emploient à mettre en œuvre la coordination réclamée. VNF fait tout pour conserver les lieux où le trafic est important, tout en s'efforçant d'en faire émerger de nouveaux.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. S'agissant de la dénomination de l'établissement public, une nouvelle appellation était effectivement envisagée. C'était la conséquence du dialogue avec les représentants des agents de l'État. Mais la position du Sénat me paraît sage : il suffit de faire évoluer le statut de l'établissement. Il ne me semble pas cohérent de changer le nom de VNF l'année de son vingtième anniversaire. En outre le coût de l'opération ne serait pas négligeable.

S'agissant du réseau, celui-ci appartient à l'État. Sur les 8 400 kilomètres, 6 200 sont gérés directement par VNF. Les autres intervenants sont l'État lui-même et la Compagnie nationale du Rhône. Cet équilibre n'est pas remis en cause.

Stéphane Demilly, le projet Seine-Nord Europe est un partenariat public privé. C'est le candidat retenu en 2012 qui aura, non seulement le marché, mais également la gestion de la réalisation du projet. La réorganisation de VNF n'a pas d'implication directe sur Seine-Nord : elle permettra, de notre point de vue, un meilleur fonctionnement de l'établissement qui participera à la gestion des plates-formes multimodales du canal. Quant au mode de financement de l'établissement, il ne changera pas *a priori*.

Je confirme à Daniel Paul qu'il s'agit bien d'un engagement de 840 millions d'euros. Sur les 600 opérateurs de l'État, je n'en connais pas beaucoup qui, en 2011, bénéficient d'augmentation de leurs recettes. Un accord a été trouvé pour l'AFITF. La taxe hydraulique sera bel et bien augmentée. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas tenir les engagements que nous avons pris. Si nous parvenons à passer de nouvelles conventions avec les collectivités territoriales, nous pourrions faire davantage.

Je vous confirme que le débat public est déjà lancé en ce qui concerne le projet de Seine amont.

Monsieur Sermier, concernant le canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, l'établissement s'en tient scrupuleusement au texte voté par le Parlement, qui est le fruit d'un savant équilibre. Nous mettons en œuvre les études permettant de comparer les deux options de manière équitable. Ensuite, le projet prendra en compte les problèmes d'environnement pour ne pas se heurter à l'obstacle qui a conduit à l'abandon du canal Rhin-Rhône, il y a quatorze ans. S'agissant du financement, le projet est évalué à quelque 12 milliards d'euros : 250 kilomètres, avec une topographie très différente de celle que l'on rencontre lorsqu'on traverse l'Ile-de-France, la Picardie ou le Nord-Pas-de-Calais. Comme le disait Antoine Herth, il faudra sans doute être imaginatif en termes de modalités de financement. S'agissant, enfin, du canal desservant l'usine de Solvay, nous avons bien noté la difficulté.

En réponse à Philippe Duron sur le domaine, il est exact qu'à l'origine le domaine public fluvial, qui appartient à l'État, devait être confié à l'établissement. A Lyon, nous avons mené à bien le projet *Confluence*, à la confluence de la Saône et du Rhône, à travers une filiale commune avec la Caisse des dépôts et consignations, qui a réaménagé le quartier en déshérence d'un ancien port. Nous avons identifié un certain nombre de sites qui pourraient faire l'objet d'opérations comparables, quoique plus modestes. Mais il faudrait que le domaine nous soit confié, comme à Lyon il y a huit ans. En tout cas, nous en avons fait une bonne utilisation : les terrains placés sous la responsabilité de VNF étaient estimés à

500 000 euros, leur valeur atteint aujourd'hui 13 millions d'euros. En outre, alors que l'État demande à son opérateur de trouver d'autres recettes, il serait intéressant de pouvoir bénéficier du domaine public – même si j'admets que certains endroits nous intéressent plus que d'autres. Il appartiendra au ministre de vous répondre plus précisément.

Nous accepterions volontiers votre aide, Monsieur Fidelin, pour mieux desservir le port du Havre. Il est clair qu'il faut accompagner l'Axe Seine qui concentre la moitié du trafic fluvial français – 4 milliards de tonnes par kilomètre sur l'ensemble du territoire national. Nous avons donc intérêt à faire encore mieux.

S'agissant des autres sources de financement, nous estimons, monsieur Bouillon, avoir les moyens d'atteindre nos objectifs, clairement chiffrés et programmés dans le temps. Mais n'hésitez pas à nous faire part de toutes suggestions susceptibles de mobiliser des moyens supplémentaires.

Monsieur Richard, le dialogue compétitif sur le projet Seine-Nord est en cours. Le 9 décembre prochain, le comité consultatif se réunira à Lille. La procédure du partenariat public-privé est juridiquement très pointue et nous sommes obligés de respecter une forme de confidentialité sur les positions des uns et des autres. Le bateau du futur pourra être envisagé dans le cadre du Grand emprunt – le Président de la République y a fait référence. L'interprofession du fluvial est une idée qui chemine. Elle est notamment portée par une association que nous avons créée, Entreprendre pour le fluvial. Quant à un observatoire des marges et des prix, il présenterait sans doute un intérêt. Le député de Conflans-Sainte-Honorine a dû être sensibilisé au problème par les bateliers.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. L'établissement ne détient pas et ne détiendra pas la police de l'eau. Cette mission régaliennne reste de la compétence de l'État avec une organisation territoriale adaptée. La police de la navigation ne recouvre que la partie concernant la maîtrise des ouvrages. Quant à la police du domaine, elle relève déjà de VNF.

S'agissant des dépenses relatives aux salaires, il y aura un transfert en base sur le volume. Le nouvel établissement détiendra une masse budgétaire supplémentaire.

Concernant l'hydroélectricité, en modernisant nos ouvrages, nous avons besoin – c'est paradoxal – de plus d'énergie. Grâce aux barrages modernes, nous disposerons d'une production hydroélectrique que nous pourrons utiliser en partie ou que nous pourrons concéder. À terme, VNF devra récupérer plus d'énergie qu'elle n'en produit. Nous devons parvenir un jour à l'équilibre, quitte à avoir recours à du micro-éolien.

Sur la biodiversité, nous veillons à permettre aux poissons de remonter lorsque nous procédons à des réaménagements, même si ce n'est pas toujours facile.

Nous avons à cœur de remettre à niveau les ouvrages, notamment sur les axes stratégiques : c'est la première priorité d'investissement de l'établissement. Aux termes de la loi, nous agissons également de façon préventive. Pour conclure, je rappelle qu'en 2013, nous n'utiliserons plus de produits phytosanitaires sur aucun de nos ouvrages. Les huiles utilisées aujourd'hui sont d'ores et déjà biodégradables.

M. Philippe Plisson. Je n'ai pas eu de réponse sur le statut des agents.

M. le président de Voies navigables de France. Les agents garderont leur statut et leur niveau de rémunération.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. S'agissant des nouveaux recrutements, nous sommes en concertation avec les organisations syndicales du ministère à propos de la cartographie des emplois. Il faut établir un bilan, puis débattre et négocier. Les recrutements passeront devant le conseil d'administration et le comité technique unique, avec possibilité de recruter tous types de salariés. Sur la cartographie, le débat est ouvert et les réunions vont commencer.

M. le président Serge Grouard. Je vous remercie, monsieur le président, monsieur le directeur général, pour vos interventions extrêmement intéressantes et précises.



Puis, la commission a examiné, sur le rapport de Mme Odile Saugues, la proposition de loi relative au **renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civil et à la mise en œuvre de la réglementation européenne relative aux enquêtes accidents (n° 2673)**.

M. le président Serge Grouard. Je précise que la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui sera discutée en séance publique le jeudi 17 novembre au matin.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cette proposition de loi, que je présente au nom du groupe SRC, date de juillet 2010. Elle vise, pour l'essentiel, à mettre en œuvre certaines des préconisations de la mission parlementaire sur la sécurité du transport aérien de voyageurs que j'avais présidée en 2004, et dont François-Michel Gonnot était le rapporteur.

Nous avons estimé que si le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) était, sur le modèle du *National Transportation Safety Board* (NTSB), détaché de son administration mère, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), son indépendance en serait renforcée. Lors des nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé, chacun avait convenu que le BEA travaillait bien et que ses compétences étaient reconnues internationalement ; on fait souvent appel à lui pour des enquêtes à l'étranger, même lorsque aucun citoyen ou opérateur français n'est impliqué. Pourtant, sa compétence est régulièrement mise en cause – ce fut notamment le cas au cours de l'enquête sur l'accident de l'AF 447 entre Rio et Paris, le 1^{er} juin 2009 –, ce qui est très mal vécu par les salariés. Les représentants du BEA se sont d'ailleurs déclarés favorables à mes propositions.

En outre, le BEA ne dispose pas d'autres moyens financiers que l'enveloppe qui lui est attribuée par la DGAC, et qui est insuffisante pour réaliser des enquêtes à l'étranger.

Enfin, un nouveau règlement européen vient d'être mis en œuvre.

La présente proposition de loi tend, en premier lieu, à instituer une « *Haute Autorité de la sécurité aérienne* » ; cette nouvelle autorité administrative indépendante serait chargée de certifier la qualité de la sécurité aérienne, en s'appuyant sur un collège de personnalités dont un tiers seraient étrangères, afin d'assurer son indépendance.

Elle propose, en second lieu, de transformer le BEA en établissement public à caractère administratif, dans la continuité de mon travail au sein de la commission des affaires européennes, où sont examinées en amont les questions aériennes. À ce titre, nous avons en effet auditionné, le 1^{er} décembre 2009, l'ancien commissaire européen aux transports, M. Antonio Tajani, qui nous avait présenté le nouveau règlement européen sur les enquêtes et

la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, entré en vigueur le 20 octobre 2010. Ce texte préconise la mise en réseau des autorités européennes chargées des enquêtes de sécurité et attribue à l'AESA, l'Agence européenne de sécurité aérienne, la responsabilité de tout ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile. Il convient de permettre au BEA de travailler dans ce nouveau cadre, ainsi que d'accroître ses moyens financiers, afin qu'il puisse monter plus facilement des opérations à l'étranger.

Le règlement européen tend en outre à accorder une plus grande place aux familles des victimes. Lorsque survient une catastrophe, on doit faire face à la fois à la douleur des familles et à la mise en cause du BEA et du ministre chargé des transports – quel que soit son bord. Les familles réclament, en particulier, une plus grande transparence. Le nouveau règlement leur accorde un meilleur accès aux informations, tout en veillant à protéger l'enquête du BEA et l'enquête judiciaire en cours. Le législateur européen a ainsi souhaité apporter un soutien psychologique et financier aux familles.

Cette proposition de loi vise à transposer ce règlement européen entré en vigueur il y a maintenant un an. Après avoir démontré que la commission des affaires européennes était capable de travailler en amont, il convient désormais de passer à l'acte. La France est souvent en retard pour transposer les directives européennes. Au lendemain du drame de Charm el-Cheikh, Mme Loyola de Palacio avait déclaré que, si l'Angleterre et l'Espagne s'étaient entendues et que les règlements européens avaient été mis en place, l'accident aurait pu être évité. Je regrette que l'on tarde tant à opérer cette transposition.

La Haute Autorité pourra être saisie soit par le ministère, soit par les parlementaires, et sera compétente sur tout ce qui touche à la sécurité aérienne. Elle interviendra en outre dans la gestion du BEA, nouvel établissement public à caractère administratif.

Pour finir, je vous donne lecture de la réponse du directeur de cabinet de Dominique Bussereau à mes propositions :

« D'une manière générale le BEA et la DGAC accueillent favorablement le projet, considérant qu'il peut renforcer la transparence et l'efficacité des enquêtes et analyses en faveur de la sécurité aérienne.

Le BEA considère cependant que transformer son directeur en officier de police judiciaire pourrait introduire une confusion entre l'enquête administrative et l'enquête judiciaire ; il propose donc de retirer cette disposition – ce que j'ai fait.

Le BEA considère par ailleurs que certains éléments de son statut sont de caractère législatif et devraient donc figurer dans la loi, mais ce point pourra le cas échéant faire l'objet d'un amendement le moment venu. D'une manière générale, la transformation du BEA en établissement public devra faire l'objet d'un arbitrage interministériel, de façon à mieux définir son statut et son financement.

Le rôle respectif de la Haute Autorité et de la commission de surveillance dans le suivi des enquêtes mérite sans doute aussi d'être précisé.

Les autres remarques sont plus de forme ou relatives à des points de droit.

Enfin, la DGAC considère qu'il serait préférable de présenter cette proposition de loi après l'adoption par l'Union européenne du règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, afin de pouvoir y inscrire la transcription

des nouvelles dispositions communautaires en la matière. » Je vous ai précisé que ce règlement avait été promulgué.

Voilà, chers Collègues, les raisons pour lesquelles je soutiens devant vous cette proposition de loi.

M. Yanick Paternotte. Le présent texte se situe, madame la rapporteure, dans le droit fil de votre action en matière aéronautique, que je tiens à saluer. Il pose cependant au groupe UMP plusieurs problèmes, tant de fond que de forme.

Dans l'exposé des motifs, vous évoquez les nouveaux moyens de communication et les rumeurs relayées par l'Internet, mais doit-on pour autant remettre en cause l'actuel fonctionnement des autorités de contrôle ?

Par ailleurs, vos propositions ne permettront pas de résoudre les problèmes qui se posent dans le cadre de procédures civiles ou judiciaires : l'obligation de respect du secret de l'instruction condamne les services concernés à ne communiquer qu'*a minima*.

En outre, est-ce vraiment le moment de créer une nouvelle Haute Autorité, qui mobilisera de nouveaux moyens humains et financiers ? On sait que, lorsqu'une telle institution est créée, les services auparavant compétents en la matière ne licencient pas les hauts fonctionnaires. Cela risque donc de provoquer très vite des difficultés financières.

Sur la forme, nous pensons que la transformation du BEA en établissement public à caractère administratif est une bonne idée, mais que sa mise en œuvre est prématurée, dans la mesure où le Gouvernement est en train de conduire une réflexion et qu'une mission parlementaire va rendre un rapport sur le sujet. Mes collègues et moi-même avons fort mal vécu l'affaire des gaz de schiste, lorsqu'on a examiné une proposition de loi, sur le rapport de nos collègues Havard et Chanteguet, avant de disposer des conclusions de la mission sur la question. Ne serait-il pas préférable d'attendre que la mission rende ses conclusions et que le Gouvernement, qui est l'organisme décideur, nous fasse part de ses orientations, de manière à pouvoir légiférer sereinement ?

Enfin, je vous remercie d'avoir, dans l'exposé des motifs, décerné un satisfecit en matière de transparence au secteur de l'énergie nucléaire. Dommage que notre collègue Cochet ne soit pas là !

Mme Marie-Line Reynaud. Les accidents aériens sont traumatisants pour les familles ; les enquêtes techniques chargées d'en déterminer les causes se doivent d'être transparentes. Depuis quelques années, dans notre pays, chaque nouvelle enquête suscite doutes et critiques, donnant le sentiment que les entreprises du secteur sont traitées avec trop de bienveillance, voire avec complaisance. L'Union européenne exerce aujourd'hui l'essentiel des prérogatives dans ce domaine et contrôle la bonne application des règlements relevant des autorités nationales.

La présente proposition de loi nous propose de renforcer la transparence des acteurs nationaux de la sécurité aérienne. D'une part, elle prévoit la création d'une Haute autorité administrative indépendante chargée de certifier – au sens moral uniquement – la qualité de notre sécurité aérienne. D'autre part, faisant le constat que le statut actuel du BEA rend difficile son insertion dans un réseau européen, elle nous propose de l'ériger en établissement public à caractère administratif, afin d'accorder son statut juridique avec l'indépendance qui

lui est reconnue par le droit. Toute mesure permettant de renforcer la transparence en matière de sécurité aérienne et, surtout, la confiance des passagers dans ce mode de transport doit être encouragée. Notre rapporteure va jusqu'au bout de cette démarche, en cohérence avec l'Union européenne.

Convaincus que cette action est essentielle, les membres du groupe SRC se prononceront en faveur de cette excellente proposition ; j'invite nos collègues de la majorité à revenir sur leur décision.

M. Christophe Caresche. Je ne suis pas un fanatique des autorités administratives et je n'ai pas de position arrêtée dans ce domaine. MM. René Dosière et Christian Vanneste ont rendu un rapport sur la question ; peut-être faudrait-il en supprimer certaines ?

En revanche, s'il est un secteur où l'existence d'une autorité administrative indépendante se justifie pleinement, c'est bien celle de la sécurité, en particulier aérienne. Le problème du BEA n'est pas sa compétence, mais sa crédibilité ; tant qu'il n'existera pas d'autorité réellement indépendante sur le plan administratif, ce problème se posera, quelle que soit la qualité du travail effectué.

De surcroît, il existe maintenant une réglementation européenne, qui nous conduit dans cette direction. J'attire l'attention de la commission sur le fait que la France est toujours en retard en matière de transposition de textes européens et que cela affaiblit notre position au niveau européen. Ce retard permanent est dû à la volonté de l'administration et du Gouvernement de garder la main sur ces questions, qui sont pourtant éminemment d'ordre législatif. Dans ce domaine, le Parlement doit disposer d'un pouvoir et d'une capacité d'initiative. C'est ce que traduit ce texte, que le Gouvernement aura la possibilité d'amender. Toutes les conditions semblent donc réunies pour faire du bon travail.

Mme la rapporteure. Le BEA a un statut tout à fait particulier : M. Arslanian, son ancien directeur, avait déclaré lors de son audition que le BEA était quelque part dans la DGAC, mais qu'on ne savait pas exactement où, et que son indépendance était garantie par le ministère... Nous avons tous, à droite comme à gauche, été confrontés à des mises en cause, parfois choquantes, dans ce domaine.

Je reconnais que le nouveau dispositif proposé a un coût.

Je m'étonne de l'allusion de M. Paternotte à la mission d'information en cours, qui porte sur la sûreté des transports aériens, ce qui n'a rien à voir avec la sécurité des transports aériens, objet de la mission de 2004. La sécurité concerne les accidents et les incidents, en vol et dans les aéroports, les problèmes de maintenance et de contrefaçon, les conditions de travail – je propose d'ailleurs qu'un médecin du travail siège au sein de la Haute autorité, dans la mesure où 75 % des accidents seraient dus à des erreurs humaines et à de mauvaises conditions de travail. La sûreté, en revanche, correspond à un pouvoir régalién de l'État ; celui-ci le délègue à des entreprises, qui font quelquefois mal leur travail et forment mal leurs salariés. La sûreté inclut la protection contre le terrorisme et tout ce qui peut nuire à la sécurité. L'argument ne me paraît donc pas recevable.

M. le président Serge Grouard. La commission n'a pas été saisie d'autres amendements que les vôtres, madame la rapporteure. Eu égard aux interventions des uns et des autres, accepteriez-vous de les retirer, afin que la commission puisse s'exprimer

directement sur le texte ? Vous pourrez les redéposer pour la séance publique, sans doute sous la forme d'une réécriture globale de chaque article.

Mme la rapporteure. Il s'agit d'amendements sur la forme, visant, pour une part, à mettre en conformité le texte avec le code des transports entré en vigueur le 1^{er} décembre 2010, et ayant trait, pour une autre part, à la transformation du BEA en établissement public. Vu qu'ils sont caducs, j'accepte de les retirer.

La Commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.

Article 1^{er} : *Dispositions générales*

Après le retrait de l'amendement CD 1, la Commission rejette l'article 1^{er}.

Article 2 (art. L. 711-2 du code de l'aviation civile) : *Transformation du bureau d'enquêtes et d'analyse en établissement public*

Après le retrait de l'amendement CD 3, la Commission rejette l'article 2.

Article 3 (art. L. 711-2-1 à L. 711-2-9 du code de l'aviation civile) : *Règles de fonctionnement de l'établissement public*

Après le retrait des amendements CD 4 à CD 27, CD 29 à CD 32 et CD 34, la Commission rejette l'article 3.

Article 4 : *Rôle de l'établissement public en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire*

Après le retrait de l'amendement CD 2, la Commission rejette l'article 4.

Article 5 (art. L. 722-4 du code de l'aviation civile) : *Coordination législative*

La Commission rejette l'article 5.

Article 6 : *Modalités d'application de la loi*

Après le retrait de l'amendement CD 33, la Commission rejette l'article 6.

Article 7 : *Gage*

La Commission rejette l'article 7.

Puis elle rejette l'ensemble de la proposition de loi.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 9 novembre 2011 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Joseph Bossé, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Stéphane Demilly, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Daniel Fidelin, M. Jean-Claude Fruteau, M. Alain Gest, M. Joël Giraud, M. François-Michel Gonnot, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Antoine Herth, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, Mme Christine Marin, M. Philippe Martin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, M. Joël Regnault, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, Mme Odile Saugues, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhel

Excusés. - Mme Chantal Berthelot, M. Jérôme Bignon, M. Jean-Claude Bouchet, M. Philippe Briand, M. Yves Cochet, Mme Geneviève Gaillard, M. Didier Gonzales, M. Apeleto Albert Likuvalu, M. Jean-Pierre Marcon, M. Alfred Marie-Jeanne, M. Bertrand Pancher

Assistaient également à la réunion. - M. Daniel Paul, M. Arnaud Richard