

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

13^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mercredi 10 octobre 2001



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. PATRICK OLLIER

1. **Sécurité des infrastructures de transport.** – Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi. (p. 5776).

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 5780)

Article 1^{er}. – Adoption (p. 5780)

Article 2 (p. 5780)

Amendement n° 23 de M. Kert : M. Christian Kert, Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production ; M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 23 rectifié.

Amendements n°s 11 de M. Bouvard et 10 de M. Gatignol : MM. Michel Bouvard, Claude Gatignol, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Retrait de l'amendement n° 11 ; rejet de l'amendement n° 10.

Amendement n° 1 deuxième rectification de la commission de la production : Mme la rapporteure, MM. le ministre, Michel Bouvard. – Adoption.

Amendement n° 12 de M. Bouvard : M. Michel Bouvard, Mme la rapporteure, MM. le ministre, Christian Estrosi. – Rejet.

Amendement n° 15 rectifié du Gouvernement : M. le ministre, Mme la rapporteure. – Adoption.

Amendement n° 4 rectifié de la commission : Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption.

Amendement n° 14 de M. Gatignol : M. Claude Gatignol, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Rejet.

Amendement n° 5 deuxième rectification de la commission : Mme la rapporteure, MM. le ministre, Christian Estrosi, Michel Bouvard. – Retrait.

Adoption de l'article 2 modifié.

Après l'article 2 (p. 5786)

Amendement n° 19 du Gouvernement, avec les sous-amendements n°s 35 et 36 de M. Bouvard : M. le ministre, Mme la rapporteure, M. Michel Bouvard. – Retrait des sous-amendements n°s 35 et 36 ; adoption de l'amendement n° 19.

Article 3 (p. 5787)

Amendement n° 16 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 34 de M. Kert : M. le ministre, Mme la rapporteure, M. Christian Kert. – Adoption du sous-amendement n° 34 rectifié et de l'amendement n° 16 modifié.

L'article 3 est ainsi rédigé.

L'amendement n° 24 de M. Kert n'a plus d'objet.

Article 4. – Adoption (p. 5788)

Article 5 (p. 5788)

Amendement n° 25 de M. Kert : M. Christian Kert, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 25 rectifié.

Amendement n° 31 de M. Bouvard : M. Michel Bouvard, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Retrait.

Adoption de l'article 5 modifié.

Article 6 (p. 5790)

Amendement n° 26 de M. Kert : M. Christian Kert, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 26 rectifié.

Amendement n° 20 de M. Gatignol : M. Claude Gatignol, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 6 modifié.

Article 7 (p. 5790)

Amendement n° 27 de M. Kert : M. Christian Kert, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 27 rectifié.

Amendement n° 21 de M. Gatignol : M. Claude Gatignol, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 (p. 5791)

Amendement de suppression n° 37 du Gouvernement : M. le ministre, Mme la rapporteure. – Adoption.

L'article 8 est supprimé.

Les amendements n°s 28 de M. Kert et 22 de M. Gatignol n'ont plus d'objet.

Après l'article 8 (p. 5791)

Amendement n° 29 de M. Kert : M. Christian Kert, Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 29 rectifié.

Article 9 (p. 5792)

Amendement n° 6 deuxième rectification de la commission : Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption de l'amendement n° 6 troisième rectification.

Adoption de l'article 9 modifié.

Après l'article 9 (p. 5793)

Amendements identiques n°s 32 de la commission et 30 de M. Bouvard : Mme la rapporteure, MM. Michel Bouvard, le ministre. – Adoption.

Article 10 (p. 5794)

Amendement n° 7 deuxième rectification de la commission : Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Articles 11 à 20. – Adoptions (p. 5794)

Après l'article 20 (p. 5796)

Amendement n° 9 rectifié de la commission : Mme la rapporteure, M. le ministre. – Retrait.

Amendement n° 33 de la commission : Mme la rapporteure, M. le ministre. – Adoption.

Amendement n° 13 de M. Bouvard : M. Michel Bouvard. – Retrait.

Amendement n° 18 du Gouvernement : M. le ministre, Mme la rapporteure. – Adoption.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 5797)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. **Taxation des poids lourds.** – Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 5798).

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Vincent Burroni, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5800)

MM. Gérard Voisin,
Bernard Cazeneuve,
Michel Bouvard,
Gilbert Biessy,
Marc-Philippe Daubresse.

Clôture de la discussion générale.

Suspension et reprise de la séance (p. 5805)

M. le ministre.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 5807)

Article 1^{er} (p. 5807)

MM. Yves Deniaud, le ministre.

Adoption de l'article 1^{er}.

Article 2 (p. 5808)

Amendement n° 1 de M. de Courson : MM. Charles de Courson, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 2.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 5810)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. Dépôt d'un projet de loi (p. 5810).
4. Dépôt de rapports (p. 5810).
5. Dépôt de rapports sur des propositions de résolution (p. 5810).
6. Dépôt de rapports d'information (p. 5811).
7. Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 5811).
8. Ordre du jour des prochaines séances (p. 5811).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PATRICK OLLIER,
vice-président

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

1

SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence,
d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre (n^{os} 2940, 3296).

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

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

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, la discussion des amendements me donnera l'occasion de préciser certains aspects, comme vous avez été plusieurs à me le demander. Ne vous étonnez donc pas si je ne réponds pas dès maintenant à toutes les interrogations que vous avez soulevées.

Mais je veux d'abord vous remercier toutes et tous, à commencer par Mme la rapporteure – c'est bien comme ça qu'on doit dire ?

Mme Odile Saugues, *rapporteure de la commission de la production et des échanges*. Oui, je préfère.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je pose la question, monsieur le président, parce qu'il y a eu un petit débat à ce sujet avant le dîner.

Madame la rapporteure, je voudrais souligner l'excellent travail que vous avez réalisé. Visiblement, vous avez pris ce projet à cœur, en consacrant à ce problème de société une énergie et une ardeur qui vous font honneur.

La plus grande partie de votre intervention a porté sur les amendements que vous avez proposés. J'y répondrai au moment où nous les examinerons. Vous avez aussi abordé, cependant, et d'une manière particulièrement forte – ce en quoi je vous rejoins –, la question du respect des distances entre les véhicules. Vous n'êtes pas la seule à avoir soulevé ce problème. Ce point ne devait pas

être abordé aujourd'hui car il relève d'un décret en préparation, mais j'en profite pour en dire quelques mots. Des décisions techniques seront prises dans ce décret sur ce que doit être l'intervalle minimum entre deux véhicules. Je précise d'ailleurs qu'il ne s'agit pas seulement de l'intervalle entre deux poids lourds, mais entre deux véhicules en général. Il peut s'agir d'un poids lourd et d'un véhicule léger. Je préfère le dire car il y a parfois une petite ambiguïté sur ce point. Vous imaginez bien que cet intervalle dépend de la vitesse et ne peut s'exprimer directement en mètres – il est fonction des limitations de vitesse. Mais surtout, le décret prévoira des mesures particulières pour la circulation dans les tunnels. Je pense qu'il vous donnera satisfaction.

J'apprécie également que vous ayez souligné les grands progrès que nous avons faits depuis quelques années, avec les diagnostics de tunnels, avec la création du bureau enquête-accident en mer, avec le renforcement des effectifs d'inspecteurs de sécurité des navires, avec aussi, et j'y suis très sensible, les efforts d'harmonisation des conditions de travail des chauffeurs routiers. J'avais fait de cette question un thème de la présidence française de l'Union européenne, dans le cadre du Conseil des ministres des transports. Nous avons réussi à faire accepter l'idée d'une directive sur leur temps de travail. Cela faisait des années – huit ans, si ce n'est pas dix ans – que les salariés de tous les pays d'Europe se battaient pour qu'on avance ce sujet, ce que tous les ministres ont souligné. J'ajoute que les patrons français, eux non plus, n'acceptent pas le dumping économique et social dû à l'absence harmonisation à l'échelle européenne.

J'ai apprécié, monsieur Biessy, votre intervention qui a parfaitement souligné la cohérence et l'ambition du projet de loi pour accroître la sécurité et qui a montré les enjeux importants auxquels nous sommes confrontés dans le massif alpin, où nous voulons développer le ferroutage. J'y reviendrai.

Pourquoi ne pas avoir utilisé la loi pour traiter tous les aspects de la sécurité ? Cette question est venue à plusieurs reprises, certains parlant du flou qui pouvait exister sur tel ou tel aspect, d'autres demandant pourquoi nous n'inscrivions pas dans la loi tout ce qui doit y être, en renvoyant à des décrets. C'est l'éternel débat sur le domaine de la loi et celui du règlement. C'est là un problème auquel nous sommes toujours confrontés, vous le savez. La loi a pour ambition de définir le cadre général et le décret doit être le plus précis, le plus pointu possible, en intégrant tous les enjeux. Son élaboration doit associer tous les intéressés, afin que nous puissions être le plus efficaces possible. Voilà ma démarche.

L'expérience nous a montré que ce qui peut apparaître à un moment donné sûr et sans enjeux réels peut devenir la cause, ou l'une des causes, d'un accident dramatique. Si vous aviez voté la loi dont nous discutons en ce moment avant le drame du tunnel du Mont-Blanc, aurait-elle intégré les tunnels, dont le niveau de mortalité routière était plus faible que celui du réseau routier ? Cela paraît terrible de dire cela, mais il faut aussi intégrer ce genre de paramètres.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Faut-il également faire remonter au niveau de la loi tous les aspects techniques, qui évoluent avec le progrès technologique, comme le type et le nombre d'engins de secours, ou leur proximité avec les lieux à risque ?

Nous avons essayé de fixer le maximum de principes dans la loi.

Enfin, et c'est la preuve que le Gouvernement n'entend pas mettre sous tutelle les collectivités locales, un objectif de sécurité peut passer par différents moyens : ce projet n'est pas un projet de normalisation.

S'agissant du ferroutage, dont ont parlé, entre autres, M. Bouvard et M. Biessy, le Gouvernement a pris la décision de l'initier dans les Alpes dès l'année prochaine.

Je précise le calendrier, parce que, sur ce sujet, j'en entends des vertes et des pas mûres, si vous me permettez cette expression.

M. Michel Bouvard. Vous voulez dire que vous entendez des Verts et des pas mûrs ? (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit : « des vertes et des pas mûres ». C'est une expression qu'on emploie dans le sud de la France, et peut-être ailleurs.

En mars 2002, les wagons Modalhor commenceront à circuler sur le réseau ferré national dans le cadre de la procédure d'homologation. Certains me demandent pourquoi on n'a pas choisi les wagons à petites roues utilisés par les Suisses. Il faut savoir que les wagons à petites roues, une fois les camions chargés, ont une hauteur supérieure de plus de trente centimètres à celle des wagons Modalhor. Qu'est-ce que trente centimètres de plus ou de moins ? me direz-vous. C'est pourtant déterminant : avec les wagons Modalhor, on peut faire du ferroutage sur 80 % du réseau ferré français, contre 20 % seulement avec les wagons à petites roues. Par conséquent, cela vaut le coup de faire ce choix.

Au dire de certains, les choses ne vont pas assez vite. Je rappelle qu'il faut homologuer, qu'il faut certifier, qu'il faut définir les règles. Cela ne se fait pas comme ça, du jour au lendemain ! Ceux qui pensent qu'il suffit de claquer des doigts pour réussir une politique nouvelle d'une telle envergure, ils n'ont qu'à le faire.

M. Michel Bouvard et M. Christian Estrosi. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. D'ailleurs, pourquoi ne l'ont-ils pas fait avant ?

Pour en revenir au calendrier, fin 2002, les premières navettes destinées notamment aux camions-citernes seront mises en service. Parce que, pour eux, le gabarit des tunnels est moins gênant que pour des véhicules rectangulaires.

A l'horizon 2005-2006, un service complet d'auto-routes ferroviaires sur la ligne historique passant par Modane sera mis en service, avec un potentiel de 300 000 poids lourds et un tonnage doublé. On passera de 10 à 20 millions de tonnes de marchandises transportées par le rail. C'est le temps qu'il nous faut pour réaliser tous les travaux nécessaires.

Et à l'horizon 2012-2015 – mais avec mon collègue italien, nous essayons de faire en sorte que les choses puissent se faire avant 2015 – ce sera le nouveau Lyon-Turin. La capacité passerait alors à 40 millions de tonnes, et le potentiel de ferroutage à un million de poids lourds.

On le voit, les enjeux sont énormes.

Monsieur Gatignol, le Gouvernement s'est préoccupé, vous le pensez bien, de la sécurité des tunnels trans-frontaliers, qu'il s'agisse du Somport ou du Mont-Blanc ! Demain se tiendra un sommet franco-espagnol au cours duquel il sera question du Somport, et vous verrez quelle sera notre position. Notre état d'esprit sera le même. En ce qui concerne le Somport, suite à la circulaire inter-ministérielle du 25 août qui a défini des préconisations supplémentaires pour les tunnels, nous avons été amenés à faire d'autres travaux pour renforcer la sécurité. Notre perspective est, dans un premier temps, l'ouverture du tunnel aux véhicules légers, et, quand tous les travaux seront finis, dans le courant de l'année 2002, aux poids lourds.

C'est cependant dans les traités, supérieurs à la loi, que sont définies les conditions de sécurité des moyens internationaux. Je le rappelle ici parce que j'entends parfois des parlementaires qui ont l'air de s'étonner ! Vous savez pourtant bien comment ça marche, cette affaire ! Il y a la loi et il y a les traités. Et les traités, une fois qu'ils sont signés par deux pays, sont supérieurs à la loi.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On est bien obligé de tenir compte de cette réalité.

Mais j'ai obtenu de nos collègues italiens – ce que le traité ne prévoyait pas – que ce soit la circulaire du 20 août 2000 qui soit appliquée pour les travaux de sécurité dans le tunnel du Mont-Blanc. C'est là un élément positif. Et la France a renforcé les garanties en déposant un amendement prévoyant que les forces de police puissent interpellier les contrevenants aux règles de circulation à la sortie du tunnel, même en territoire étranger. Excusez-moi, mais c'est quelque chose qui ne s'était jamais fait jusqu'à présent.

Monsieur Estrosi, l'examen final de la sécurité des projets par le préfet avant autorisation de la mise en service n'est pas une manière de reprendre des compétences aux collectivités locales par le biais d'un agrément. Ce n'est pas du tout l'état d'esprit qui a inspiré cette disposition.

Dans le cas des normes en vigueur, les collectivités locales sont responsables de leurs ouvrages, tunnels compris, mais la complexité du sujet, avec toutes les conditions locales d'insertion, va bien au-delà de la conformité à un référentiel. Cette complexité implique une évaluation d'experts et une certaine unité des modalités de cette évaluation afin que le niveau de sécurité soit élevé et homogène sur l'ensemble du territoire. C'était d'ailleurs ce souci que vous partagiez quand vous parliez de la nécessaire clarification, pour que les normes soient valables pour tout le monde.

M. Christian Estrosi. En effet !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les citoyens ont droit à des conditions de sécurité tout à fait semblables sur tout le territoire national.

M. Christian Estrosi. Bien sûr !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Bien entendu, parmi les experts s'exprimant collectivement, les représentants des collectivités locales, experts de terrains par excellence, auront toute leur place. J'ai tenu à ce qu'il en soit ainsi. Contrairement à ce qu'a dit M. Nicolin, qui n'est plus là, le Gouvernement ne méprise pas les collectivités locales. Au contraire, leur participation est une garantie supplémentaire.

Enfin, monsieur Estrosi, j'ai particulièrement apprécié ce que vous avez dit des effectifs de l'équipement, qui, avant 1997, subissaient chaque année une diminution de 1 000 fonctionnaires par an. Je me suis évidemment attaché depuis quatre ans à réduire cette hémorragie. Cette année, il n'y a pas eu, globalement, de réduction d'effectifs. Il y a même eu une création nette d'emplois. Je vais même vous annoncer une bonne nouvelle, si évidemment vous votez le budget qui vous sera présenté. (*Sourires.*) Parce que là aussi, il m'arrive d'en entendre de belles ! Il y en a qui me disent qu'il n'y a pas assez d'agents de l'équipement, mais qui, au moment de discuter et de voter les dépenses publiques, me disent : vous dépensez trop ! Ce n'est peut-être pas votre cas, monsieur Estrosi, mais enfin vous connaissez des gens qui tiennent ce double langage, n'est-ce pas ?

M. Gérard Voisin. Ce n'est pas l'argent qui manque ! Le problème, c'est qu'ils ne veulent pas y aller !

M. Michel Bouvard. Il y a des postes qui ne sont pas pourvus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La proposition que je vais faire, c'est non seulement de ne pas réduire les effectifs, non seulement de les stabiliser, ce dont je ne me contente pas, mais de créer un peu plus de 300 emplois budgétaires supplémentaires et de résorber 1 200 emplois vacants. Cela signifie que 1 500 personnes de plus dans ce pays seront au service de l'activité de l'équipement. C'est nécessaire, et c'est une rupture avec tout ce qui s'est fait depuis vingt ans dans ce domaine. Au total, compte tenu du remplacement des départs à la retraite, puisque vous en avez parlé, ce sont 5 000 recrutements qui se feront à l'équipement.

M. Michel Bouvard. Il y a des postes qui sont créés, mais qui ne sont pas pourvus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Eh bien, tout cela va changer !

M. Christian Estrosi. Moi, j'en ai perdu trente dans mon département. Mais je suis heureux d'apprendre que vous allez me les remplacer, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tout cela est en train de changer. Vous devriez vous en réjouir.

M. Christian Kert a beaucoup travaillé sur la question des tunnels. C'est bien la raison pour laquelle il a apprécié que beaucoup d'éléments de son rapport aient été intégrés dans ce projet. Vous dites que ce projet n'est pas parfait, monsieur Kert. Bien sûr ! Mais nous allons travailler à l'améliorer encore. Déjà, les échanges que nous avons eus ont été fructueux, et nous avons tenu compte des propositions de votre rapport, y compris, vous le savez bien, quand nous avons rédigé la circulaire, même si nous ne les avons pas intégralement reprises.

Pour répondre à vos préoccupations, et d'abord celle de l'installation d'un portail thermique, je remarque que les conditions d'exploitation de ce type de protection sont encore loin d'être opérationnelles. Mais nous sommes vigilants sur ce nouveau dispositif et nous le mettrons en œuvre dès que ce sera possible sur les tunnels longs, je pense bien sûr en particulier aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

Par ailleurs, les expertises déjà réalisées ont conduit à disposer d'aires d'intervention à l'entrée des tunnels et, dans les cas où cela est nécessaire, des matériels spécialisés dans un plan d'intervention et de sécurité de l'exploitant qui sera unique. C'est ce que tout le monde voulait, comme vous le savez, pour le Mont-Blanc.

En matière de conception, si les dispositions internationales sont appliquées dans les tunnels frontaliers, si l'évacuation des usagers est toujours prévue, dans les nouvelles dispositions, par une autre voie que celle du tunnel, le choix de la séparation des trafics en deux tubes a été recommandée, comme vous me l'aviez conseillé lorsque je vous ai reçu. Cette séparation est confirmée, dans l'instruction technique que j'ai diffusée le 25 août 2000, dès que le trafic est tant soit peu important, c'est-à-dire dans 80 % des cas.

Sur ces dispositions générales, il est prévu une autorisation de mise en service par le représentant de l'Etat, mais ce n'est pas pour accentuer la tutelle de l'Etat, j'y insiste, mais pour mieux responsabiliser les exploitants. L'important n'est pas de présenter un bon dossier, mais de faire tous les efforts possibles pour l'amélioration de la sécurité.

Monsieur Gaïa, vous m'avez interpellé sur le doublement du tunnel de Toulon, tout en élargissant fort justement le champ de votre question aux problèmes de déplacement.

Vous savez que j'ai pris en considération, en 1997, le projet de tramway de l'agglomération toulonnaise et que l'Etat va soutenir financièrement ce projet important. En outre, une aide supplémentaire pourrait être accordée aux aménagements urbains destinés à son insertion.

Pour ce qui est de la traversée souterraine de Toulon, l'Etat poursuit son effort, hors contrat de plan, pour achever le premier tunnel qui a déjà mobilisé un investissement élevé au cours du précédent contrat de plan.

La mise en service du tunnel nord, qui devrait intervenir en juin 2002, permettra, d'après les études réalisées, d'alléger le trafic en centre-ville de plus de 30 000 véhicules par jour, ce qui accélérera de manière significative les déplacements est-ouest et contribuera à libérer en surface les espaces nécessaires à la ligne de tramway.

En ce qui concerne la sécurité, vous savez également que l'Etat a amélioré significativement les conditions d'exploitation du tunnel, en particulier en adaptant et en augmentant la capacité de ventilation, ainsi qu'en limitant, dans une première phase la taille des poids lourds. Ces mesures seront accompagnées de l'établissement d'une aire de contrôle destinée à garantir qu'elles soient respectées.

Enfin, un camion a été acheté et mis à la disposition des services de lutte contre l'incendie de Toulon. Ce camion n'est pas ordinaire : il est capable d'amener au plus près du feu, dans la fumée, sans visibilité, des pompiers, qui pourront ainsi évacuer des personnes en danger, et il peut même repousser des véhicules au-delà de la zone enfumée et commencer une première attaque du feu pour faciliter l'évacuation.

Parallèlement à l'achèvement du premier tunnel, mon objectif est de terminer les procédures techniques et administratives du second tunnel pendant la période 2000-2003. A cet effet, un crédit de 21 millions de francs a été mis en place en 2001 pour engager les reconnaissances géologiques et géotechniques sur le tracé. Ces études rendront possible l'inscription de cet ouvrage au contrat de plan dès la « revoyure » de 2003 ou, à défaut, au prochain contrat de plan en 2006.

M. Nicolin m'a beaucoup agressé et a dit des choses qui n'étaient pas tout à fait exactes. Je vais donc faire une mise au point.

Contrairement à ce qu'il a dit, j'ai systématiquement diligenté des enquêtes en cas d'accident, ou même seulement d'incident, car, j'y insiste, ce sont les enquêtes dili-

gentée en cas d'incidents sérieux qui permettent d'éviter les accidents. Il ne faut pas attendre un accident pour faire procéder à des enquêtes techniques et administratives.

J'ai fait diligenter des enquêtes dans les domaines routier et ferroviaire, avec l'appui des corps de contrôle des ministères. Et, évidemment, ces enquêtes sont systématiques dans le domaine aérien où tout incident fait l'objet d'une analyse.

Je rappelle d'ailleurs à M. Nicolin que le texte qui est présenté ne concerne pas seulement les accidents mais aussi les incidents.

Je précise également que tous les rapports permettant des avancées pour la sécurité sont rendus publics.

Vous êtes plusieurs à avoir reconnu que dès que se produit une catastrophe ou un drame, je me rends sur place.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne la fais pas pour la télévision ; ce n'est pas dans ma façon d'agir. J'y vais parce que j'estime que lorsque des malheurs se produisent, que des gens souffrent, le devoir des représentants de l'État, des représentants du Gouvernement, est d'être présents sur le terrain, comme les élus. C'est aussi très important pour vraiment s'imprégner de l'idée que tout ce qui peut être fait doit être entrepris pour éviter le renouvellement de telles catastrophes ou de tels drames. Nous devons être là pour écouter, parler et soutenir les victimes et leurs familles.

En ce qui concerne la section Balbigny – La Tour-de-Salvagny – de l'autoroute A 89, le premier projet avait – et M. Nicolin le sait bien – soulevé tant d'oppositions qu'il avait fallu renoncer à le déclarer d'utilité publique. Mais c'est tout de même ce gouvernement qui l'a relancé en 1999 en adoptant le principe d'un projet plus économique et plus respectueux de l'environnement. Le 17 septembre 2001, l'enquête publique a été ouverte et elle est actuellement en cours.

Si M. Nicolin était là, il pourrait m'entendre dire que nous avons remis « sur les rails » un projet fort mal engagé précédemment. Notre choix de faire procéder à l'enquête publique avant le grand débat montre que le désenclavement de la Loire et la desserte de Roanne sont, en tout état de cause, une priorité.

Par ailleurs, j'aurais l'occasion d'évoquer devant vous la question du financement des autoroutes concédées au cours de la discussion d'un projet de loi de ratification qui sera examiné ultérieurement.

Je ferai remarquer à M. Nicolin que la présidente du conseil régional de la région Rhône-Alpes, Mme Comparini, et que le président du conseil général du Rhône, M. Mercier, adhèrent à la démarche de concertation que nous avons engagée. Nous attendons toujours que le conseil général de la Loire, que préside un ami de M. Nicolin, s'y associe.

S'agissant de la RN 7, elle fait l'objet d'un effort particulier de l'État, puisque celui-ci a mis en place un programme spécifique d'un montant global de 2,140 milliards.

Enfin, je dois signaler à M. Nicolin qu'il n'est assurément ni juste ni raisonnable de laisser entendre que l'insécurité routière serait due uniquement au laxisme de l'État sur le seul réseau routier national. Je lui rappelle que la vitesse et l'alcool ne sont pas pour rien dans le bilan des accidents sur toutes les routes nationales, départementales et autres. Il convient aussi de rappeler que

l'ensemble des mesures que nous avons prises ont permis de réduire depuis deux ans le nombre des tués sur les routes de France de 1 000 par an.

S'agissant de l'entretien et de la réhabilitation du réseau routier, le budget a été augmenté de 28 % par rapport à celui de 1997, ce qui permet de combler une grande partie des insuffisances relevées tant par les parlementaires que par la Cour des comptes. Cette forte priorité a été dégagée sans que soit réduit l'effort de modernisation du réseau routier. C'est ainsi que quelque 224 millions d'euros, soit 1,471 milliard de francs, seront affectés à l'entretien préventif, soit une augmentation de près de 7 % par rapport au budget de 2001.

Pour ce qui est du domaine maritime, j'ai entendu vos remarques, messieurs Leroux, Cazeneuve et Gatignol.

Je veux d'abord réfuter l'idée que la sécurité maritime ne recevrait par les moyens nécessaires, alors que, pour la seconde année consécutive, les budgets correspondants augmenteront en 2002 de plus de 20 %, ce qui inclut les moyens consacrés au plan Polmar. On peut toujours dire que ce n'est pas assez, mais c'est tout de même une augmentation de 20 % !

Pour répondre aux préoccupations de M. Leroux, je tiens à préciser que j'ai doublé chaque année les moyens du BEA Mer depuis sa création en décembre 1997 et que cette tendance se poursuivra.

J'ai demandé, monsieur Cazeneuve, que le BEA Mer poursuive les implantations locales et qu'il continue à recourir aux expertises d'entreprises du littoral.

Ce n'est pas toujours suffisant et, par exemple, je reconnais, que les inspecteurs de l'État du port sont en nombre insuffisant. Aussi, pour combler le retard et faire face aux besoins, j'ai décidé de doubler le nombre de postes ouverts en 2002 en le portant à trente-deux.

En matière d'organisation de l'action en mer, j'adhère aux nombreuses propositions qui ont été avancées. Ainsi, M. Gatignol a fait des propositions pertinentes sur les garanties à apporter aux bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer – la SNSM. J'entends les examiner avec les autres ministères compétents.

En ce qui concerne les moyens de communication en mer, je partage l'inquiétude de M. Gatignol devant l'extension de l'utilisation du téléphone portable. J'aborderai ce sujet avec le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, que je rencontre la semaine prochaine, pour rechercher la meilleure solution permettant de répondre à l'évolution des technologies et de la société.

L'implantation en France de l'Agence européenne de sécurité maritime me paraît s'imposer. Ce serait un point d'orgue institutionnel parfaitement justifié. Il faut que nous nous battions pour cela, mais je n'en suis pas encore à dire sur quelle façade maritime cette agence doit être implantée.

Je vois deux raisons fortes à l'implantation de cette agence dans notre pays : premièrement, la France a subi les principales catastrophes maritimes et fait face au risque le plus élevé en Europe, notamment sur la façade Manche-Atlantique ; deuxièmement, elle a développé plusieurs institutions à Nantes, Brest ou Cherbourg, comme MM. Cazeneuve et Gatignol l'ont justement rappelé.

La force d'une candidature française sera de montrer la capacité de ces institutions à travailler en réseau. Même si l'implantation de l'agence se faisait dans telle ville, il ne faudrait pas que les autres villes se sentent abandonnées. C'est en réseau qu'il conviendra de travailler sur tous les

aspects de la sécurité maritime. Il faudra une ville tête de réseau pour accueillir l'agence, mais je m'attacherai à associer toutes les autres villes au sein d'un réseau unique, au bénéfice de la candidature française et, au-delà, de la sécurité maritime. Je défendrai ce point de vue et notre candidature dès la semaine prochaine au Conseil des ministres des transports européens, c'est-à-dire le 16 octobre, et je ferai état de votre détermination.

Enfin, je vous avouerai, monsieur Leroux, que je partage votre intérêt pour la création d'un ministère de la mer. Au reste, cela ne me gênerait pas d'être ministre de l'équipement, des transports, de la mer et du logement. *(Sourires.)*

M. René Leroux. C'est la concentration des forces !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En tout cas, votre idée est pertinente. Il importe en effet de savoir intégrer tous les enjeux d'un problème et faire face à la complexité croissante de toutes les questions qui touchent à la mer, au littoral, au port, à l'activité commerciale, à l'activité de plaisance ou à l'activité de pêche. C'est dans cet esprit et avec cet objectif que, dans le cadre de mes compétences, j'ai engagé le regroupement au sein d'une seule direction générale de l'ensemble des services de mon ministère qui interviennent dans le domaine maritime. Ce sera un gage d'efficacité tant dans l'action que dans la relation avec les partenaires et les élus, dans le cadre d'une démarche positive qui s'intègre dans notre tradition mieux que ne le feraient d'autres approches comme la création d'un corps de garde-côtes sur le modèle des *coast guards* américains, qui ont une autre vision des choses.

Mesdames, messieurs les députés, je vous remercie encore de vos interventions et de la volonté que vous avez manifestée de vous associer à l'élaboration d'un texte qui constitue une avancée pour la sécurité des infrastructures. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

TITRE I^{er}

SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

« Art. 1^{er}. – Le premier alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les deux alinéas suivants :

« L'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi, ainsi qu'à la mise en œuvre de la réglementation correspondante. Il en contrôle l'application. »

« L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application. »

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. Art. 2. – Il est ajouté, au titre I^{er} du code de la voirie routière, un chapitre VIII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VIII

« Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes »

« Art. L. 118-1. – Les travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions.

« Art. L. 118-2. – La mise en service des ouvrages du réseau routier mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Art. L. 118-3. – Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

« Art. L. 118-4. – Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales. »

M. Kert a présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière par la phrase suivante : "Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de l'ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisés par décret." »

La parole est à M. Christian Kert.

M. Christian Kert. Monsieur le ministre, je vous remercie des réponses que vous m'avez apportées et d'avoir repris, tant dans ce texte que dans votre circulaire, plusieurs des dispositions que je préconisais dans mon rapport.

Il nous reste tout de même un problème à traiter, celui posé par le transport de matières dangereuses. Du reste, il faudra un jour réfléchir au contenu de l'expression « matières dangereuses », car un poids lourd qui entre dans un tunnel juste après avoir fait le plein transporte dans le réservoir 500 à 600 litres de carburant, ce qui en fait un véritable danger en soi.

Mon amendement est dans le droit-fil de ce que j'ai indiqué dans la discussion générale. Je profite du fait que « les travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques pour la sécurité des personnes doivent faire l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié », pour demander que ce rapport prenne aussi en compte les risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique entourant le site concerné et précisé par décret. Toute infrastructure s'inscrit en effet dans un environnement.

Il s'agit d'une préoccupation de sécurité que nous avons été plusieurs à exprimer.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure de la commission de la production et des échanges, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 23.

Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production et des échanges. La commission n'a pas examiné cet amendement. A titre personnel, je me rangerai à l'avis du Gouvernement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est favorable à l'adoption de cet amendement, sous réserve d'une rectification qui tend, après les mots « pouvant exister dans un périmètre géographique », à substituer aux mots : « précisé par décret » les mots : « susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret ».

M. le président. Etes-vous d'accord pour que votre amendement soit rectifié, monsieur Kert ?

M. Christian Kert. Je suis d'accord, monsieur le président.

M. le président. Que pensez-vous de cette rectification, madame la rapporteure ?

Mme Odile Saugues, rapporteure. Je suis d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23, tel qu'il vient d'être rectifié.

(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 11 et 10, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 11, présenté par MM. Michel Bouvard, Estrosi, Inchauspé, Marleix, Vannson, est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, substituer aux mots : "de quatre" les mots : "d'un".

L'amendement n° 10, présenté par M. Gatignol, est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, substituer au nombre : "quatre" le nombre : "deux". »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. Michel Bouvard. Il convient d'ajouter aux signataires de cet amendement et des suivants déposés au nom du groupe du RPR, le nom de notre collègue Patrick Ollier, qui a été omis par maladresse.

Cet amendement concerne le délai accordé aux services de l'Etat pour se prononcer sur la réalisation de travaux sur des ouvrages d'art, dont j'aimerais qu'il soit bien précisé qu'il s'agit uniquement des tunnels et que les autres ouvrages d'art ne sont *a priori* pas concernés.

S'agissant d'ouvrages facilement identifiables – les différents types de tunnels existant dans notre pays sont largement connus –, il nous semble que le délai de quatre mois accordé au représentant de l'Etat pour se prononcer sur la réalisation des travaux sur les ouvrages en question est trop long.

En effet, pour des raisons que j'ai exposées dans mon intervention dans la discussion générale, quatre mois d'attente dans des régions de montagne, régions où se trouvent la grande majorité des tunnels, peuvent entraîner un retard de livraison d'un an, car il n'est pas possible de commencer des travaux au mois de novembre ou au mois de décembre.

Pour illustrer mon propos, je vais vous donner un exemple, monsieur le ministre. Actuellement, le conseil général des Hautes-Alpes, où se trouve la circonscription du président de séance, Patrick Ollier, et celui de la Savoie, où se trouve la mienne, sont en train de remettre en service, avec l'aide de crédits de l'Union européenne, le tunnel du Galibier, qui était fermé depuis vingt ans car il ne répondait plus aux normes de sécurité. Or, compte tenu de l'altitude à laquelle se situe l'ouvrage, nous n'avons que quatre mois par an pour faire des travaux. Cela signifie que si le représentant de l'Etat utilise tout le délai dont il dispose pour se prononcer, la réalisation du chantier peut prendre un an de retard, l'amélioration des conditions de circulation étant retardée d'autant, ce qui est loin d'être négligeable.

D'où notre souhait de réduire ce délai à un mois. Pour cela, il suffit de doter le Centre d'études des tunnels, qui est un organisme très compétent de l'Etat, des moyens humains nécessaires pour instruire ces dossiers.

L'amendement de M. Gatignol propose, lui, un délai de deux mois, ce qui me paraît encore une durée raisonnable. Mais prévoir un délai de quatre mois pour émettre un simple avis sur un dossier avant travaux me paraît excessif.

De toute manière, en pratique, ce seront les services techniques des départements qui seront concernés. En effet, en dehors de quelques grandes villes qui ont des souterrains, les communes exploitent rarement de grands tunnels ; quant aux régions, elles n'ont pas de voirie. J'ajoute que la moitié des départements français sont restés en partenariat avec l'Etat et que ce sont donc les services de l'Etat – les DDE – qui montent les dossiers. Par conséquent, ce serait tout de même un comble qu'un service de l'Etat considère que la DDE n'est pas capable de faire le travail. Pour le tunnel du Galibier, c'est la DDE de la Savoie et le Centre d'études des tunnels à Lyon qui ont réalisé le dossier de réhabilitation. Bref, qui contrôlera qui ? Le CETU contrôlera-t-il le CETU ?

Telle est la raison pour laquelle un délai d'un mois me paraît suffisant.

M. le président. La parole est à M. Claude Gatignol, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Claude Gatignol. Je partage l'argumentation développée à l'instant par notre collègue Bouvard : les délais accordés aux services de l'Etat pour répondre reviennent *de facto* à accorder les quatre mois. Certes, vous me rétorquerez que c'est le délai habituellement donné à l'administration pour répondre dans les questions d'urbanisme. Mais, pour les ouvrages routiers de cette importance, la préparation, la programmation se déroulent sur une période suffisamment longue – des mois, voire parfois des années – pour que les services concernés ne puissent prétendre les découvrir brutalement. En fait, ils se préoccupent souvent longtemps à l'avance de l'avis à donner et ils ne devraient mettre à profit le délai que pour donner quelques dernières précisions sur la nature, la réalisation ou l'exploitation.

Ces ouvrages sont toujours très attendus – il faudrait même les construire plus tôt – et, si les bilans sur les accidents de la route dont vous avez parlé montrent fort heureusement une amélioration,...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas assez forte.

M. Claude Gatignol. ... vous savez bien que le fait de gagner deux mois peut permettre d'éviter des accidents, et donc de sauver des vies. Deux mois semblent suffisants, compte tenu des techniques modernes d'information, d'analyse des dossiers et de traitement de l'information. Pour une fois, innovons et faisons coïncider l'attente de tous les intervenants avec les capacités des services.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

Mme Odile Saugues. rapporteure. Sur ces deux amendements, la commission a émis un avis défavorable.

M. Michel Bouvard. Elle a tort. Sans doute ne connaît-elle pas les problèmes de montagne.

Mme Odile Saugues. rapporteure. Vous l'avez rappelé, monsieur Gatignol, en droit administratif, le délai commun est de quatre mois. Et ces quatre mois semblent nécessaires pour étudier sérieusement les dossiers. La vitesse est l'ennemi de la sécurité, surtout dans ce domaine.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je partage l'avis de la commission. Si nous avons la même volonté, nous différons dans l'analyse. Nous estimons que quatre mois sont nécessaires pour permettre à l'Etat de fonder son avis. Si celui-ci peut intervenir plus tôt, tant mieux. En revanche, si la réponse de l'Etat n'est pas communiquée au bout de quatre mois, on considérera qu'il y a accord. Il faut vérifier les éléments d'analyse techniques, poser des questions aux maîtres d'ouvrage, faire des recommandations, proposer des modifications.

Réduire le délai de consultation à deux mois risquerait d'empêcher ce travail avant le démarrage des études. Car, je le rappelle, cette intervention se déroule avant le démarrage des études, et donc avant que les appels d'offre ne soient lancés. Il n'est pas encore question, à ce moment-là, de savoir si on va travailler en hiver ou en été. Nous n'en sommes pas à dire : « Ça y est, je prends la pioche et j'attaque. » D'ailleurs, je suis pour que ces quatre mois soient utilisés dans la période d'hiver, c'est-à-dire au moment où vous ne pouvez pas effectuer les tra-

voux, monsieur Bouvard. Cela devrait vous tranquilliser. Il est faux de penser qu'on pourrait accélérer les travaux en réduisant le délai à deux mois. Si les travaux démarrent alors que le représentant de l'Etat ne s'est pas encore prononcé et que les préconisations n'ont pas encore été formulées, cela risque de retarder les choses ensuite.

Bref, si je comprends votre souci, je voudrais que vous admettiez le bien-fondé de la démarche du Gouvernement et de la commission et que vous retiriez vos amendements. Si vous ne le faisiez pas, je donnerais un avis défavorable.

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

M. Michel Bouvard. J'essaie de comprendre la position de M. le ministre. Je comprends bien le souci de vérifier les choses en amont afin d'éviter que la commission chargée de délivrer l'autorisation de mise en exploitation de l'ouvrage ne donne un avis négatif. Il est en effet de bonne méthode de contrôler en amont plutôt que de faire des observations sur le fond à quelques semaines ou à quelques jours de la mise en exploitation de l'ouvrage. Mais l'exploitation des tunnels est soumise aujourd'hui à des normes et je vois mal les collectivités ne pas respecter ces normes.

Dans la plupart des cas, les études et la maîtrise d'œuvre des tunnels sont assumées par les services de l'Etat. L'Etat va-t-il se contrôler lui-même ? Comment ? Le réseau départemental de la Savoie compte 800 ouvrages d'art et 1 800 kilomètres de routes situées à plus de 1 000 mètres d'altitude, ce qui implique que les travaux ne se font pas quand on veut.

C'est la DDE qui intervient pour les travaux en tunnel et, quand le dossier est un peu plus complexe, c'est le Centre d'études des tunnels de Lyon qui mène les études. Quel service de l'Etat validera le dossier technique ? La DDE ou le Centre d'études des tunnels pour les ouvrages les plus complexes ? Comme dans la plupart des cas, on leur confie déjà la maîtrise d'œuvre et la définition des ouvrages, je ne comprends pas bien.

Certes, on ne peut pas écrire dans la loi que, lorsque les services de l'Etat, la DDE ou des services de l'équipement réalisent les études, il n'y a pas de contrôle – cela créerait une distorsion de concurrence –, mais, dans la pratique, je note tout de même une petite anomalie.

Concernant le délai, l'expérience montre que l'instruction des dossiers de permis de construire confiés à la DDE, précisément, peut accuser six mois de retard si un poste de dessinateur ou de technicien dans une subdivision est vacant. Nous connaissons les lenteurs de l'administration : à partir du moment où vous fixez un délai de quatre mois, le représentant de l'Etat prendra quatre mois pour répondre. Il ne répondra pas en un ou deux mois, il utilisera les quatre mois.

M. Jean-Marc Nudant. C'est sûr !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes pessimiste !

M. Michel Bouvard. Parce que les chantiers routiers sont nombreux, les subdivisions et les directions régionales de l'équipement encombrées, ce sera à chaque fois le délai maximum et on redécouvrira le dossier quinze jours avant. Je ne fais pas de procès d'intention à l'administration, je fais simplement un constat.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne veux pas polémiquer sur la place et le rôle de l'Etat dans ce domaine, je ferai simplement quelques remarques.

D'abord, j'y insiste, les ouvrages visés sont les tunnels, donc les ouvrages les plus complexes. Je prends l'engagement, monsieur Bouvard, que les 800 petits ouvrages d'art que vous citez ne seront pas concernés dans le décret, qui ne s'occupera que des ouvrages complexes, assez longs, présentant des risques particuliers.

Ensuite, nous n'imposerons pas des normes techniques mais un dispositif englobant l'organisation des secours.

Enfin, ce n'est pas un service de l'Etat qui intervient, mais une commission de sécurité dans laquelle les collectivités locales seront représentées.

M. Michel Bouvard. Mais l'avis préalable de la commission sera-t-il demandé à la fin ou au début ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. A la fin et au début. Sauf si vous ne voulez pas que les collectivités locales aient le temps de se pencher dessus, auquel cas vous pouvez réduire le délai. (*Soupires.*)

M. Michel Bouvard. Cela va prendre encore plus de temps alors.

Je retire mon amendement n° 11 au profit de l'amendement n° 10 de M. Gatignol.

M. le président. L'amendement n° 11 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 10

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 1 deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière par l'alinéa suivant :

« Ce décret en Conseil d'Etat définit parmi les ouvrages routiers présentant des risques particuliers, ceux pour lesquels des moyens mobiles de premier secours de lutte contre l'incendie et de transport sanitaire doivent être à la disposition de l'exploitant pour les faire intervenir en l'attente des véhicules des pompiers et de la sécurité civile. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. L'amendement précise qu'un décret en Conseil d'Etat définit les ouvrages à risque pour lesquels l'exploitant doit prévoir des moyens mobiles de premier secours.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable.

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

M. Michel Bouvard. Je vais tâcher de ne pas être trop long, mais comme je sais ce que coûtent les services d'incendie pour un tunnel et que je ne suis pas sûr que tout le monde soit dans le cas, je crois utile d'éclairer la représentation nationale.

Nous reparlerons vraisemblablement tout à l'heure de la société française du tunnel routier du Fréjus. J'ai l'honneur d'être, depuis plus d'une dizaine d'année, administrateur de ce tunnel : nous avons toujours procédé aux exercices d'incendie annuels avec les Italiens, nous avons

toujours exploité le tunnel en commun dans le cadre d'un GIE, nous avons toujours été à la pointe des techniques en matière de protection de la population. En 1998, l'Etat est devenu majoritaire, mais jusque-là le tunnel était exploité par des administrateurs issus des collectivités locales, ce qui lui a permis de bien fonctionner. Le jour où le tunnel du Mont-Blanc a fermé, pour les raisons que chacun connaît, il a fallu renforcer les équipes, et la facture, pour le SDIS de la Savoie, s'est chiffrée à 8 millions de francs. Depuis, le ministre de l'intérieur a bien voulu, après de longues discussions, considérer que, s'agissant des tunnels internationaux, les dépenses de lutte contre l'incendie étaient à la charge du concessionnaire ou de l'Etat, et que ce n'était pas aux contribuables savoyards de payer 8 millions de francs pour la sécurité incendie du tunnel du Fréjus, alors même que la recette, en termes de fiscalité locale, représente 3 millions de francs.

Dans les départements ou les régions où les tunnels sont nombreux, on va être évidemment tenté, dans le contexte actuel, de renforcer au maximum les moyens de lutte contre l'incendie. Pour que ceux-ci soient efficaces dans un tunnel, il faut qu'ils soient sur place, tout se joue dans les premières minutes. Il va donc falloir prévoir des centres de secours supplémentaires, les tunnels se situant en général en dehors des villes, donc loin des casernes ou des centres de premiers secours.

Je comprends la proposition présentée par notre collègue Mme Saugues et par la commission. Je souhaite cependant que nous parvenions, avec votre aide, monsieur le ministre – peut-être dans le texte actuellement en discussion sur la démocratie locale, qui consacre un chapitre aux SDIS, ou dans le texte portant sur la sécurité civile qui a été annoncé par le ministère de l'intérieur –, à mettre en place un système de péréquation au niveau national. Pour que les échanges économiques de notre pays fonctionnent correctement, il faut aider les départements qui comptent de nombreux ouvrages d'art nécessitant de gros moyens d'incendie et de secours. Il faut que les dotations de l'Etat pour les SDIS soient proportionnées afin de ne pas laisser les contribuables des zones de montagne, qui subissent déjà beaucoup de charges du fait du relief, assumer des dépenses supplémentaires, d'autant que, s'il est légitime de vouloir augmenter la sécurité, il faut reconnaître qu'on a souvent tendance à vouloir le dispositif le plus complet possible.

Ce point étant précisé, je voterai l'amendement proposé par la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1 deuxième rectification.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. MM. Michel Bouvard, Estrosi, Inchauspé, Marleix, Vannson ont présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-2 du code de la voirie routière, après le mot : "représentation", insérer le mot : "paritaire". »

La parole est M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Nous proposons que la représentation au sein de la commission évoquée par M. le ministre soit paritaire entre l'Etat et les collectivités territoriales.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Cet amendement a été repoussé par la commission : avec une représentation paritaire, on risque de voir s'enliser les décisions en cas de conflit. Ce n'est pas ce que nous voulons.

M. Michel Bouvard. La voix du président est prépondérante !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est défavorable, pour les mêmes raisons.

Je préférerais, monsieur Bouvard, que vous retiriez votre amendement. Le souci que vous manifestez de voir les élus, les collectivités territoriales plus représentés est déjà pris en compte. En effet siègent de droit à la commission trois conseillers généraux et trois maires. Ce n'est donc pas simplement une formule.

M. Michel Bouvard. Sur combien de représentants ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous dites vous-même que la voix du président est prépondérante. Il y aura donc toujours une inégalité.

En outre, vous semblez souhaiter que tous les élus intéressés par l'ouvrage assistent également au débat, les maires directement concernés pour la sécurité ainsi que la ou les collectivités maîtres d'ouvrage. Je rappelle que les avis émis par cette commission sont fondés sur des responsabilités précises qui ont trait aux pouvoirs de police des maires et des préfets. Les enjeux ne sont pas liés à la parité. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi, pour répondre au Gouvernement.

M. Christian Estrosi. Monsieur le ministre, je reviens sur cette question parce que votre réponse ne m'a pas franchement satisfait.

Les collectivités financent. Elles font leur choix d'infrastructures. Une commission se réunit. Et vous confirmez en quelque sorte que les élus, malgré leur investissement financé avec l'argent du contribuable local, doivent rester minoritaires à propos d'un ouvrage qui les concerne directement et qui ne relève pas de l'autorité de l'Etat. L'équité serait de permettre la parité.

Votre position démontre une volonté de tutelle de la part de l'Etat et va à l'encontre des lois de décentralisation.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 15 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 118-4 du code de la voirie routière par les deux alinéas suivants :

« Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.

« S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions

des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le respect par les usagers de la vitesse limite et de la distance de sécurité entre les véhicules est un élément primordial de la sécurité routière. Et ceci est encore plus vrai dans les tunnels, vous avez été plusieurs à le souligner.

Le cas des ouvrages transfrontaliers est particulier, en ce sens qu'ils sont régis par des accords conclus avec les pays limitrophes, accords qui définissent évidemment les conditions d'exercice de la police de la circulation par les forces de l'ordre des deux États, notamment la possibilité pour celles-ci d'intercepter et de verbaliser en territoire étranger les auteurs d'infractions commises dans la partie de l'ouvrage relevant de leur territoire.

Cependant, ces textes ne peuvent être directement appliqués pour des raisons de droit interne. C'est pourquoi le Gouvernement vous présente cet amendement. Concrètement et à titre d'exemple, il nous permettra de garantir le respect du règlement de la circulation du tunnel du Mont-Blanc à sa réouverture, que ce soient les limitations de vitesse ou les distances entre les véhicules.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La commission a adopté l'amendement n° 15, avant qu'il ne soit rectifié. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Mme Saugues, rapporteuse, a présenté un amendement, n° 4 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 2 par l'alinéa suivant :

« Art. L. 118-5. – Les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont notamment constitués par les tunnels routiers d'une longueur de plus de 300 mètres. »

La parole est à Mme la rapporteuse.

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Cet amendement a pour objet de préciser quels tunnels sont concernés, parmi ceux qui présentent des risques particuliers. Il vise surtout à obtenir des précisions de la part du Gouvernement, monsieur le ministre. Cette nouvelle rédaction a entraîné le retrait des amendements n° 2 et 3, devenus sans objet.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Claude Gagnol a présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 2 par l'alinéa suivant :

« Art. L. 118-6. – Les associations de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et les associations représentatives des usagers des transports peuvent être consultées avant la réalisation des infrastructures routières. Leur avis peut être joint au dossier descriptif de l'ouvrage. »

La parole est à M. Claude Gagnol.

M. Claude Gagnol. L'article 2 prévoit qu'un avis puisse être sollicité auprès du monde associatif. Il s'agit d'une excellente initiative, car il est tout à fait légitime de consulter ceux qui se sentent concernés par tel ou tel ouvrage en projet. Je souhaite, pour ma part, que cette consultation se déroule en amont afin d'éviter que des procédures contentieuses immodérées, devant les tribunaux administratifs, n'entraînent systématiquement des obstructions.

Force est de constater, en effet – et ce n'est pas un procès d'intention –, que certaines associations, faisant fi des exigences de trafic et de sécurité, ne cessent de s'opposer à la réalisation d'ouvrages. Pour respecter un juste équilibre dans les consultations, je propose donc qu'aux côtés des associations agréées de défense de l'environnement, soient également entendues les associations représentatives des usagers des transports, particulièrement concernées, elles aussi.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission a émis un avis défavorable car cette consultation ferait double emploi avec les procédures d'enquête publique.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable, pour les mêmes raisons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 5 deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 2 par l'alinéa suivant :

« *Art. L. 118-6.* – Les associations de protection de l'environnement, agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, et les associations représentatives des usagers des transports peuvent proposer qu'un ouvrage d'art relève de la procédure prévue aux articles L. 118-1 à L. 118-3 du présent code, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement, adopté par la commission, vise à permettre aux associations agréées de proposer le classement d'ouvrages à risque. Cette faculté ne serait pas ouverte à n'importe quelle association à but purement privé ; elle serait ciblée sur celles qui défendent l'intérêt général.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dans le même esprit que sur l'amendement précédent, le Gouvernement demande le retrait de celui-ci.

M. Michel Bouvard. Très bien ! Quel excellent ministre nous avons là !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Bien sûr, nous sommes favorables à ce que les associations de protection de l'environnement ou d'usagers jouent un rôle majeur dans la politique de sécurité des transports. La loi relative à la démocratie de proximité garantit d'ailleurs l'expression des associations, grâce au débat public rénové et à la démocratisation des enquêtes préalables aux déclarations d'utilité publique. De

même, les règles générales de fonctionnement de l'administration permettent aux associations, d'une part, de s'exprimer auprès des autorités compétentes dans le cadre de procédures de concertation et d'enquête et, d'autre part, d'accéder librement aux documents administratifs, en vertu de la loi du 12 avril 2000 destinée à améliorer les relations entre administrations et usagers. Une disposition législative ne m'apparaît donc pas nécessaire.

En tout état de cause, je veillerai, je peux vous l'assurer, madame la rapporteure, à ce que les associations participent pleinement aux réflexions, mais l'avis du Gouvernement sur votre amendement est défavorable et je vous demande donc de le retirer.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement me semblait modéré, si je puis dire. Les associations me demandent ni à être associées à tous les stades de la réflexion ni à être dotées d'un pouvoir comminatoire. Elles souhaitent simplement détenir la possibilité de proposer le classement des ouvrages à risque.

M. Michel Bouvard. Pour les ouvrages comme le tunnel du Mont-Blanc ?...

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Je commencerai par saluer l'attitude du Gouvernement sur cet amendement. Je ne comprends pas la logique qui consiste, après nous avoir refusé la parité de la commission, à souhaiter donner un rôle aussi prépondérant aux associations.

Le suffrage universel est l'expression directe de ce qu'attendent les citoyens de la part de leurs élus.

M. Michel Bouvard. Exactement !

M. Christian Estrosi. Nous constatons que les textes de loi ont de plus en plus tendance à favoriser l'expression des associations, qui ne disposent pourtant pas de la qualité de représentant des citoyens de notre pays. Il suffit désormais de déposer des statuts en préfecture pour être en droit de se constituer partie civile devant les tribunaux, essayer de freiner la réalisation de tel ou tel projet, se donner une audience auprès des médias, voire siéger dans les institutions de la République.

Une fois encore, le Gouvernement et la majorité nous démontrent qu'ils veulent accorder aux associations une place qui ne correspond pas du tout à leur représentativité. C'est une affaire grave, qui touche à l'intérêt général, à l'intérêt public. De nos jours, on ne réalise pas une infrastructure importante sur un seul mandat. Le suffrage universel donne donc l'occasion aux électeurs de se prononcer pour désigner celles et ceux en qui ils veulent placer leur confiance pour aménager leur territoire, en assurer le développement et gérer leurs transports. C'est cette volonté qu'il faut respecter et rien d'autre.

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

M. Michel Bouvard. Je remercie à mon tour M. le ministre, qui, je crois, prend là une position responsable. C'est vrai, de nombreuses procédures de débat public, instituées par diverses lois, ont étendu, perfectionné la mécanique du débat public. Dès lors, pourquoi prévoir une épreuve de rattrapage, si je puis dire, pour les associations ?

J'en suis désolé, madame la rapporteure, vis-à-vis de vous-même et des membres de la commission, mais l'amendement n° 5 deuxième rectification est super-

fétatoire pour les nouveaux ouvrages de quelque importance, puisque des procédures de débat public ou de déclaration d'utilité publique permettent automatiquement aux associations, et même à chaque citoyen, de s'exprimer.

D'autre part, il faut bien finir par prendre des décisions et je ne vois pas l'intérêt d'alourdir encore des procédures déjà complexes. On a insisté, tout à l'heure, sur les délais. Si nous adoptions votre amendement, nous risquerions de nourrir de contentieux le tribunal administratif.

Je vais vous donner un exemple. Un texte de loi, adopté, il y a quelques années, à l'unanimité de cette assemblée, créait la procédure d'unité touristique nouvelle. Comment crée-t-on une station de sports d'hiver ? Comment aménage-t-on un domaine skiable ? Comment pose-t-on une remontée mécanique ? Au début, les documents ne devaient comporter que quelques éléments obligatoires, et puis on a demandé de plus en plus de précisions, y compris des précisions que la loi ne prévoyait pas. Moralité, aujourd'hui, tout cela ne sert qu'à nourrir le contentieux devant les juridictions administratives.

Rendre possible l'expression directe du citoyen, c'est bien, surtout lorsqu'il s'agit d'ouvrages importants, parce que les élus ne retournent devant les électeurs que périodiquement, mais, de grâce, ne compliquons pas les choses à l'extrême. Ne donnons pas l'occasion à une poignée de personnes de s'immiscer dans n'importe quel débat, de montrer du doigt, de mobiliser quelques médias et de faire beaucoup de ramdam, sans forcément défendre la position des usagers et des riverains de l'ouvrage en question. Nous avons vu, ces derniers jours, à quoi les outrances de telles associations peuvent conduire !...

M. le président. Mme la rapporteure, cédez-vous aux sollicitations de retirer l'amendement ?

Mme Odile Saugues, rapporteure. Je vais y céder, même si je préfère une consultation en amont à des référendums plus ou moins légaux en fin de parcours. Mais ce n'est qu'une opinion personnelle. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 5 deuxième rectification est retiré.

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

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

Après l'article 2

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« Il est créé un établissement public administratif, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

« Le président est nommé par décret après avis du conseil d'administration.

« Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour moitié de représentants des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées du secteur des transports et de l'environnement.

« Les ressources de l'établissement public sont constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Sur cet amendement, M. Michel Bouvard a présenté deux sous-amendements, n°s 35 et 36.

Le sous-amendement n° 35 est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa de l'amendement n° 19 :

« Le conseil d'administration est composé pour moitié des représentants de l'Etat et pour moitié des représentants des collectivités territoriales, majoritaires, et de personnalités qualifiées du secteur des transports.

« Les conseils d'administration des trois parcs nationaux du massif alpin élisent en leur sein un représentant au titre des intérêts environnementaux. »

Le sous-amendement n° 36 est ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'amendement n° 19, insérer l'alinéa suivant :

« Les représentants des collectivités territoriales sont élus par les représentants des collectivités territoriales siégeant au sein du comité de massif des Alpes. Si le comité de massif des Alpes n'est pas constitué au moment de la publication de la loi, ils sont élus à parité par les représentants des collectivités territoriales siégeant au sein des comités de massif des Alpes du Nord et des Alpes du Sud. »

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 19.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous avons déjà parlé à plusieurs reprises de la politique intermodale. Le Premier ministre a annoncé, à Chambéry, le 19 janvier, la constitution du pôle multimodal alpin, que l'amendement n° 19 a pour objet de créer.

L'établissement public multimodal aura pour mission essentielle de participer au financement des infrastructures ferroviaires et intermodales dans le massif alpin, M. Bouvard l'a dit tout à l'heure.

Les premières étapes de la constitution de ce pôle sont enclenchées. Les statuts d'AREA ont été modifiés pour lui permettre d'investir, au-delà de son champ d'intervention autoroutier, dans des plateformes intermodales et, plus largement, dans des systèmes intermodaux de transport de marchandises situés en région alpine. Par ailleurs, la présidence de cette société sera bientôt unifiée avec celles d'Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc et de la Société française du tunnel routier du Fréjus.

L'amendement du Gouvernement tend à constituer cet établissement public et à lui permettre de prendre des participations dans les sociétés autoroutières concernées, afin de faire bénéficier les investissements ferroviaires de leurs dividendes.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir les sous-amendements n°s 35 et 36.

M. Michel Bouvard. Nous souscrivons totalement, bien sûr, à l'idée du pôle autoroutier alpin, que nous appelions de nos vœux et dont vous avez annoncé la mise en appli-

cation lors de votre venue à Lyon, monsieur le ministre. C'était avant la catastrophe du Mont-Blanc, si j'ai bonne mémoire ; il ne s'agit donc pas d'une affaire d'opportunité, mais d'une démarche de fond s'inscrivant dans le combat engagé il y a bien des années pour la réalisation de nouvelles infrastructures de transport dans les Alpes.

Les collectivités locales sont bien évidemment déjà représentées dans les trois sociétés que vous évoquez – ATMB, SFTRF et AREA –, qui jouent un rôle important dans la vie de nos régions. Le pôle autoroutier alpin constitue un tel enjeu pour l'ensemble de la population du massif qu'il nous paraît utile d'apporter des précisions supplémentaires à propos de la constitution de son conseil d'administration et singulièrement de la représentation des partenaires locaux en son sein.

La politique des transports dans le massif alpin a une incidence directe sur les écosystèmes. Il serait donc logique que les conseils d'administration des trois parcs nationaux du massif – les Ecrins, le Mercantour et la Vanoise –, qui sont chargés de la protection de la faune et de la flore et rassemblent toutes les personnes intéressées par la défense de l'environnement, désignent en leur sein une personne qualifiée en matière environnementale pour siéger au pôle autoroutier. C'est l'objet du sous-amendement n° 35.

S'agissant de la représentation des élus du massif, deux instances existent actuellement, mais ont vocation à être réunifiées très rapidement. Le Premier ministre a en effet donné son feu vert, devant le conseil national de la montagne, à Clermont-Ferrand – Mme la rapporteure doit s'en souvenir –, et un amendement allant dans ce sens a été adopté en première lecture de la loi relative à la démocratie locale. Il nous semblerait par conséquent logique que la représentation des élus soit assurée par élection entre eux au sein du comité de massif des Alpes, si la réunion a déjà pris effet, ou à parité au sein des comités de massif des Alpes du Nord et des Alpes du Sud. L'ensemble des élus doit évidemment être représenté dans cette structure, dans la mesure où la gestion des flux de transport dans les Alpes concerne l'ensemble du massif. En outre, les représentants doivent être au plus près du terrain, car s'ils viennent de régions situées à 300 ou 400 kilomètres des ouvrages examinés, je ne vois pas comment ils pourraient être sensibilisés. Or, précisément, les régions, les départements et les communes sont représentés dans les comités de massif.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission n'a pas examiné ces deux sous-amendements, mais j'émettraï le même avis que sur l'amendement n° 12 : la parité poserait des difficultés en cas de conflit.

M. Michel Bouvard. La parité, c'est le Gouvernement qui l'a proposée, pas nous !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Au nom du Gouvernement, je demande le retrait des sous-amendements n°s 35 et 36, mais pas en raison d'une opposition de principe à votre démarche, monsieur Bouvard.

La nomination des représentants des élus relève du décret d'application. C'est un premier élément de réponse.

Par ailleurs, je m'engage, au nom du Gouvernement, à mettre en œuvre la concertation la plus large avec les élus, à propos de la représentation des collectivités, mais

aussi de celle des personnalités qualifiées. Dans ce cadre, la représentation des professionnels du secteur des transports sera examinée avec attention, vous le pensez bien, et il pourra aussi être envisagé de nommer un représentant des parcs nationaux du massif alpin. Enfin, de la même façon, la représentation des élus la plus appropriée sera recherchée et elle pourra passer par la désignation de membres du comité de massif des Alpes.

Je vous demande donc, monsieur le député, de bien vouloir retirer vos deux sous-amendements.

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

M. Michel Bouvard. Je constate que j'ai été entendu par M. le ministre, plus au fait du contenu de l'amendement que Mme la rapporteure, qui découvre en même temps l'amendement et les sous-amendements. Je retire donc les sous-amendements n°s 35 et 36.

M. le président. Les sous-amendements n°s 35 et 36 sont retirés.

Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. – Après l'article 15 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est ajouté un article 15-1 ainsi rédigé :

« *Art. 15-1.* – La réalisation d'un nouveau système de transport public guidé ou ferroviaire ou la modification substantielle d'un système existant, ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire de sécurité.

« Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 16, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« Après l'article 13 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est ajouté deux articles 13-1 et 13-2 ainsi rédigés :

« *Art. 13-1* – La réalisation d'un nouveau système de transport public guidé ou ferroviaire ou la modification substantielle d'un système existant ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire de sécurité.

« Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonc-

tion des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »

« Art. 13-2 – Les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales, et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes, font l'objet, avant tout commencement de réalisation, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces systèmes est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces systèmes, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ses dispositions. »

Sur cet amendement, M. Kert a présenté un sous-amendement, n° 34, ainsi libellé :

« Compléter le sixième alinéa de l'amendement n° 16 par une phrase ainsi rédigée : "Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation du système de transport au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisé par décret." »

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement vise à fusionner les articles 3 et 8 en un seul et même article 3, sans en modifier la teneur. Cela aboutit à créer deux articles supplémentaires au chapitre II, intitulé « Des conditions sociales et de la sécurité » de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, dite LOTI, sous les numérotations 13-1 et 13-2.

Cette fusion est nécessaire en raison de la disparition du support initialement prévu pour asseoir l'article 8. Initialement, l'article 8 prévoyait de modifier l'article 46 de

la loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile. Mais cet article a été abrogé par une ordonnance du 18 septembre 2000.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Christian Kert, pour soutenir le sous-amendement n° 34.

M. Christian Kert. Ce sous-amendement est conforme à la logique que j'ai développée tout à l'heure.

M. le président. Monsieur Kert, vous serez sans doute d'accord pour rectifier votre sous-amendement n° 34 conformément à ce qui a été décidé à l'amendement n° 23.

M. Christian Kert. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Cette rectification, je le rappelle, consiste à remplacer les mots : « dans un périmètre géographique précisé par décret » par les mots : « dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret. »

Quel est l'avis du Gouvernement sur ce sous-amendement, qui devient le sous-amendement n° 34 rectifié ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avis favorable, donc, sous réserve de cette rectification.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement n° 34 rectifié ?

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission ne l'a pas examiné. A titre personnel, j'y suis favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 34 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16, modifié par le sous-amendement n° 34 rectifié.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 3 est ainsi rédigé.

L'amendement n° 24 de M. Christian Kert n'a plus d'objet.

Article 4

M. le président. « Art. 4. – La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne est modifiée comme suit :

« A l'article 44, les mots : "situées dans un périmètre de transports urbains et" sont supprimés. »

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

M. le président. « Art. 5. – I. – L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

« 1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation. » ;

« 2° Il est inséré, après le quatrième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert ou un organisme qualifié, agréé. »

« II. - L'article L. 445-4 du code de l'urbanisme est complété par la phrase suivante : "Ce décret précise en outre les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable à ces autorisations, ne peut être délivré qu'après consultation d'une commission administrative, assurant notamment la représentation des collectivités territoriales." »

M. Kert a présenté un amendement, n° 25, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du 2° du I de l'article 5 par la phrase suivante : Cet avis présente notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisé par décret. »

Monsieur Kert, vous serez, je suppose, d'accord pour procéder à la même rectification que précédemment et remplacer les mots : "dans un périmètre géographique précisé par décret" par les mots : "dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans les conditions précisées par décret" ?

M. Christian Kert. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est donc l'avis de la commission sur cet amendement, qui devient l'amendement n° 25 rectifié ?

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La commission ne l'a pas examiné.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable, dans les mêmes conditions.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Michel Bouvard a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 5 par le paragraphe suivant :

« III. - Les dispositions, en matière de sécurité, applicables aux sociétés de remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, s'appliquent de plein droit aux engins de transport par câble exploités par l'Etat, ses établissements publics et les sociétés publiques. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. C'est un amendement que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer. Actuellement, l'ensemble des remontées mécaniques et téléphériques accueillant du public qui sont exploitées commercialement, que ce soit par des sociétés délégataires de service public ou par des régies, sont soumis au contrôle du service technique des remontées mécaniques. C'est un service du ministère de l'équipement de grande qualité, qui détient les connaissances en matière d'exploitation des réseaux câblés et qui permet au système français de garantir la plus grande sécurité.

Il se trouve qu'un certain nombre d'équipements de remontées mécaniques, téléphériques échappent dans notre pays à ce contrôle. Il s'agit soit d'équipements

appartenant à des laboratoires de l'Etat dépendant du ministère de la recherche, établissements publics, soit de sociétés nationales comme EDF qui exploitent des téléphériques, notamment pour les accès aux barrages.

Il semblerait utile, pour la sécurité des salariés qui utilisent ces engins, voire de groupes qui peuvent venir en visite, que leur soient appliquées les mêmes règles de contrôle qu'aux sociétés commerciales ou aux régies exploitant des téléphériques sur les domaines skiabiles. Si je dépose cet amendement, c'est parce que, malheureusement, un accident de téléphérique a eu lieu au pic de Bure voici deux ans.

M. le président. En effet, monsieur Bouvard !

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Il n'a pas été examiné par la commission. À titre personnel, défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai bien entendu votre argumentation, monsieur Bouvard. Cela dit, les engins de transport par câble que votre amendement vise à soumettre aux dispositions relatives aux remontées mécaniques et au contrôle du service technique compétent en la matière relèvent aujourd'hui d'une réglementation du ministère du travail. Il ne me semble donc pas possible de faire contrôler par le ministère de l'équipement l'application d'une réglementation qui relève d'un autre ministère. Il me semble encore moins possible d'appliquer, sans examen approfondi, la réglementation des remontées mécaniques à ces engins qui ne sont pas des engins de transport public.

M. Michel Bouvard. Ils transportent tout de même des gens !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il ne s'agit pas pour autant de transport public.

Toutefois, comprenant l'esprit dans lequel vous présentez cet amendement, je suis prêt à en discuter avec ma collègue de l'emploi et de la solidarité. Je m'engage à vous tenir informé, ainsi que l'Association nationale des élus de montagne - de l'évolution de ce dossier puisque vos régions sont particulièrement concernées.

Vous admettez donc qu'au stade actuel je ne puisse que vous demander de retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, je tiendrai compte de vos explications. Je comprends la difficulté technique. Il m'empêche que des salariés des entreprises concernées se sont adressés à nous, à la suite de l'accident que j'évoquais tout à l'heure, pour demander un tel contrôle. Ils ont davantage confiance en effet dans la compétence du service technique des remontées mécaniques qu'en celle des services de l'inspection du travail, qui ont plutôt l'habitude de contrôler des machines-outils dans des usines. Il conviendrait donc que, dans le cadre de la navette, vous trouviez une solution avec votre collègue de l'emploi et de la solidarité et déposiez, par exemple, un amendement gouvernemental susceptible de régler la question d'ici à l'adoption du texte. Cela dit, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 31 est retiré.

Je mets aux voix l'article 5, modifié par l'amendement n° 25 rectifié.

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

Article 6

M. le président. « Art. 6. – Au titre V du livre 1^{er} du code des ports maritimes, il est ajouté un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires

« Art. L. 155-1. – Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

M. Kert a présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 155-1 du code des ports maritimes par la phrase suivante : "Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisé par décret." »

Je suppose, monsieur Kert, que vous acceptez que votre amendement soit rectifié en remplaçant : « périmètre géographique précisé par décret » par : « périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret. » ?

M. Christian Kert. Bien sûr, monsieur le président !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement, qui devient l'amendement n° 26 rectifié ?

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission ne l'a pas examiné.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable, sous réserve de la rectification.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Gatignol a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 155-1 du code des ports maritimes, substituer au nombre : "quatre" le nombre : "deux". »

La parole est à M. Claude Gatignol.

M. Claude Gatignol. Inutile de redévelopper l'argumentation que j'ai exposée tout à l'heure s'agissant d'un autre article. Je considère que cet amendement est défendu.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même avis que précédemment. Défavorable !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable, pour les mêmes raisons que tout à l'heure.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 26 rectifié.

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

Article 7

M. le président. « Art. 7. – Il est créé, dans la section 1 du chapitre II du titre III du livre 1^{er} du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, un article 30 ainsi rédigé :

« Art. 30. – Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrages et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

M. Kert a présenté un amendement, n° 27, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure par la phrase suivante : "Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisé par décret." »

Monsieur Kert, il convient, là encore, de remplacer les mots : « dans un périmètre géographique précisé par décret » par les mots : « dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret »...

M. Christian Kert. D'accord !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 27 rectifié ?

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La commission ne l'a pas examiné.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Claude Gatignol a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, substituer au nombre : "quatre" le nombre : "deux" ».

La parole est à M. Claude Gatignol.

M. Claude Gatignol. Cet amendement est défendu.

M. le ministre a bien indiqué que, dans le décret, il veillerait à ce que, pour les ouvrages de dimension plus modeste, le délai soit, si possible, raccourci.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n° 27 rectifié.

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

Article 8

M. le président. « Art. 8. – Il est inséré, dans la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs, un article 46-1 ainsi rédigé :

« Art. 46-1. – Les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers

pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement de réalisation, d'un dossier descriptif adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces systèmes est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces systèmes, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ses dispositions. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 8. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est un amendement de coordination, après l'adoption de l'amendement n° 16 que le Gouvernement avait présenté à l'article 3.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 8 est supprimé.

Les amendements n°s 28 de M. Christian Kert et 22 de M. Claude Gatignol n'ont plus d'objet.

Après l'article 8

M. le président. M. Kert a présenté un amendement, n° 29, ainsi libellé :

« Après l'article 8, insérer l'article suivant :

« Le chapitre III du titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile est complété par un article L. 213-4 ainsi rédigé :

« Art. 213-4. – Les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des ouvrages et infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques pouvant exister dans un périmètre géographique précisé par décret.

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

M. Kert conviendra, là encore, de remplacer les mots : « dans un périmètre géographique précisé par décret » par les mots : « dans un périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret »...

M. Christian Kert. Oui, monsieur le président...

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Kert.

M. Christian Kert. Cet amendement est un peu plus complexe et mérite quelques explications. Comme la partie législative du code de l'aviation civile ne prévoit aucune disposition dans le domaine des périmètres à observer contre les risques naturels ou technologiques, le code de l'aviation devrait être complété dans son chapitre III du titre I^{er} du livre II, de façon à intégrer cette réflexion.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La commission n'a pas examiné l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement est plutôt favorable mais sous réserve de plusieurs précisions.

La première consisterait à écrire : « Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile », au lieu de : « Le chapitre III... »

La deuxième consisterait à supprimer, à la première phrase du texte proposé pour le nouvel article du code de l'aviation civile, les mots : « ouvrages et ».

La troisième consisterait à remplacer, un peu plus loin, le terme de « personnes » par celui d'« usagers ».

La quatrième – déjà acceptée par M. Kert – consistait à intégrer la rectification précédemment adoptée, en remplaçant : « périmètre géographique précisé par décret » par : « périmètre géographique susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret ».

Enfin, au dernier alinéa, il conviendrait d'ajouter après les mots : « Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article », les mots : « et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquels s'appliquent ses dispositions ». Nous avons en effet parlé tout à l'heure de distinctions possibles.

M. le président. Monsieur le ministre, le numéro de l'article « L. 213-4 » reste-t-il le même, compte tenu des modifications que vous souhaitez intégrer, et sous réserve que M. Kert les accepte ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non, monsieur le président. Il s'agirait de l'article L. 211-1.

M. le président. L'amendement serait donc rectifié comme suit :

Serait visé non plus le chapitre III, mais le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II du code de l'aviation civile – l'article créé étant désormais l'article L. 211-1 ;

Au premier alinéa de cet article seraient supprimés les mots : « ouvrages et », et les mots : « sécurité des personnes » seraient remplacés par les mots : « sécurité des

usagers » – étant entendu que les mots : « précisé par décret » seraient remplacés par les mots : « susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret » ;

Enfin, le dernier alinéa serait complété par les mots : « et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquels s'appliquent ses dispositions ».

Monsieur Kert, acceptez-vous l'ensemble de ces rectifications ?

M. Christian Kert. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est donc aussi rectifié, et devient l'amendement n° 29 rectifié.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement n° 29 rectifié ?

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. A titre, je m'en remets à cette rédaction.

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

(L'amendement est adopté.)

Article 9

M. le président. « Art. 9. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 2 à 7 ci dessus, aux infrastructures et systèmes de transport en projet, en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles. »

Mme Saugues, *rapporteuse*, a présenté un amendement, n° 6 deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 9 par les deux alinéas suivants :

« Les articles L. 118-2 à L. 118-4 du code de la voirie routière sont applicables aux ouvrages quel que soit le stade d'avancement des travaux. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de ces articles pour les ouvrages qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité doivent être appliquées.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévue par les articles 2 à 7 ci-dessus, aux infrastructures et systèmes de transport en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Cet amendement tend à préciser que ce projet de loi s'applique à tous les travaux déjà commencés.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable, sous réserve d'une modification de détail qui consiste, au dernier alinéa de l'amendement, à remplacer le chiffre 2 par le chiffre 3 ; en effet, l'article 2 est déjà traité au premier alinéa.

M. le président. Madame la rapporteure, acceptez-vous de rectifier votre amendement ?

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Oui, monsieur le président.

M. le président. Cet amendement devient donc l'amendement n° 6 troisième rectification.

Je mets aux voix l'amendement n° 6 troisième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que nous sommes en train de faire du travail de commission...

Je mets aux voix l'article 9, modifié par l'amendement n° 6 troisième rectification.

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

Après l'article 9

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 32 et 30.

L'amendement n° 32 est présenté par Mme Saugues, rapporteure ; l'amendement n° 30 est présenté par M. Michel Bouvard.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 9, insérer l'article suivant :

« I. – La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est ainsi modifiée :

« a) L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est complété par les mots et la phrase suivantes : "et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses." ;

« b) Dans le premier alinéa de l'article 4, la somme "40 000 F" est remplacée par la somme "30 000 €", et les mots : "ou de l'une de ces deux peines seulement" sont supprimés ;

« c) Après le 3^e de l'article 4 sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« 4^e Fait transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis.

« 5^e Transporté par voie terrestre des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise.

« Sera puni des mêmes peines tout responsable d'entreprise qui n'aura pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation. »

« II. – Les habilitations des agents de contrôle des transports terrestres dits "contrôleurs des transports terrestres" à constater les infractions prévues par :

« – l'article 25 de la loi de finances n° 52-401 du 14 avril 1952 pour l'exercice 1952 ;

« – l'article 3 de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés ;

« – l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises ;

« – l'article 23-2 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial ;

« – l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière ;

« – les articles L. 130-4 et L. 130-6 du code de la route ;

« – l'article L. 324-12 du code du travail, sont dévolues aux autres fonctionnaires qui sont chargés du contrôle des transports terrestres et sont placés sous l'autorité du ministre chargé des transports. »

« III. – L'article L. 130-6 du code de la route est ainsi modifié :

« a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Les infractions prévues par le présent code peuvent être constatées par les fonctionnaires chargés du contrôle des transports terrestres lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules d'au moins deux essieux affectés au transport de marchandises et de véhicules aptes à transporter neuf personnes au moins, le conducteur compris. »

« b) Le dernier alinéa est complété par les mots et la phrase suivantes : "lorsque ces infractions sont commises sur un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un appareil de contrôle dit chronotachygraphe. Un décret en Conseil d'Etat précise les infractions concernées". »

La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 32.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement tend à réprimer la non-déclaration ou la non-signalisation des transports de marchandises dangereuses. On a pu constater en effet qu'il y avait en ce domaine de nombreuses tricheries, qu'il serait important de sanctionner.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour défendre l'amendement n° 30.

M. Michel Bouvard. L'amendement n° 30 a pour but de réprimer plus sévèrement que ce n'est le cas aujourd'hui les fraudes commises au cours des transports de matières dangereuses.

J'avais déposé avec plusieurs collègues un amendement, l'amendement n° 13, qui portait sur ce thème. Lesdits collègues, dont le président Ollier, s'associent à cet amendement n° 30 dont la rédaction est à l'évidence meilleure et qui peut se substituer utilement à l'amendement n° 13.

Je le redis très solennellement : aujourd'hui, l'un des risques majeurs en matière de transports tient à la fraude sur l'identification des matières dangereuses. Il est indispensable de prévoir des peines exemplaires afin que la dissuasion soit totale.

Dans les secteurs sensibles, ces véhicules doivent être escortés par les services d'incendie, comme on le fait d'ailleurs depuis l'origine dans le tunnel routier du Fréjus. Mais cela suppose que l'on soit sûr que l'ensemble des camions transportant des matières dangereuses se présentent bien pour participer à ces escortes.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable à l'amendement de la commission et à celui de M. Bouvard, pour les raisons qui ont été dites.

Aucune tolérance ne doit être admise en cas de dissimulation ou de procédé visant à contourner les règlements en matière de transport de matières dangereuses.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 32 et 30.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Article 10

M. le président. Je donne lecture de l'article 10 :

TITRE II ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE

« Art. 10. – I. – A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre, le ministre chargé des transports peut décider une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

« II. – L'enquête technique sur les événements de mer peut porter sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française. Une enquête peut également être menée lorsque l'événement de mer, où qu'il se soit produit, a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. Ces enquêtes sont effectuées dans le respect des règles du droit maritime international.

« L'enquête technique sur les accidents ou incidents de transport terrestre peut porter sur les systèmes de transports ferroviaires ou les autres systèmes de transports guidés, sur les transports routiers, sur les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

« III. – L'enquête technique est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

« Dans le cadre de l'enquête, l'organisme ou les personnes chargés de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des personnes chargées des enquêtes et de nomination des membres des commissions d'enquête. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 7 deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du III de l'article 10 par la phrase suivante :

« Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur présence est nécessaire au bon déroulement de l'enquête. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement vise à permettre aux enquêteurs étrangers de participer aux investigations. Cela est particulièrement intéressant dans les enquêtes techniques qui sont souvent menées parallèlement aux enquêtes judiciaires.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7, deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié par l'amendement n° 7 deuxième rectification.

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

Articles 11 à 20

M. le président. « Art. 11. – Les enquêteurs techniques peuvent immédiatement accéder au lieu de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, le procureur de la République, ainsi que, s'il y a lieu, l'administrateur des affaires maritimes chargé de l'enquête prévue à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sont préalablement informés des modalités de leur intervention.

« Si nécessaire, les enquêteurs techniques prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices. »

Je mets aux voix l'article 11.

(L'article 11 est adopté.)

« Art. 12. – Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

« 1° Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;

« 2° Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les appareils enregistreurs et leur contenu peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'événement de mer ou d'accident de transport terrestre, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République. » – *(Adopté.)*

« Art. 13. – S'il n'a pas été procédé à l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre. Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République. »

« Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité. » – *(Adopté.)*

« Art. 14. – Lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord, selon le cas, du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'événement de mer, de l'accident ou de l'incident de transport terrestre.

« Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

« Ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique. » – *(Adopté.)*

« Art. 15. – Les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, organismes et matériels en relation avec l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite et le contrôle du ou des véhicules impliqués.

« Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent également demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite, ou le contrôle des véhicules. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République. S'il s'agit de documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est alors établi une copie à leur intention. » – *(Adopté.)*

« Art. 16. – Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au procureur de la République. » – *(Adopté.)*

« Art. 17. – I. – Les personnes chargées de l'enquête et les experts auxquels ils font éventuellement appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

« II. – Par dérogation aux dispositions du I, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre, aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux

dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transports ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transports, ou chargées de la formation des personnels.

« A cette même fin, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et, éventuellement, ses conclusions provisoires. » – *(Adopté.)*

« Art. 18. – En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre.

« Il rend public, au terme de l'enquête technique, un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident, et à la compréhension des recommandations de sécurité.

« Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation. » – *(Adopté.)*

« Art. 19. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques :

« 1^o Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés ;

« 2^o Soit en refusant de leur communiquer les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître. »

« II. – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au I.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1^o L'amende selon les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal ;

« 2^o Les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

« L'interdiction mentionnée au 2^o de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. » – *(Adopté.)*

« Art. 20. – Les dispositions du titre II de la présente loi sont applicables, en tant qu'elles concernent des événements de mer, à Mayotte, aux territoires d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des compétences dévolues à ces collectivités. » – *(Adopté.)*

Après l'article 20

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 9 rectifié, ainsi libellé :

« Après l'article 20, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 221-2 du code de la route, il est inséré un article L. 221-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 221-3.* – L'obtention des permis de conduire des catégories D et E est subordonnée au suivi d'une formation, dans le cadre du programme national de formation relative à la conduite de véhicules dans les tunnels. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Il s'agit de modifier la rédaction afin de faire mention du programme national de formation à l'examen du permis de conduire. Cet amendement est apparu nécessaire parce qu'une formation spéciale relative à la conduite de véhicules dans les tunnels paraît intéressante à la lumière des incidents récents.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le Gouvernement souhaite le retrait de cet amendement, pour plusieurs raisons.

Les épreuves d'examen des différentes catégories du permis de conduire sont de nature réglementaire et n'entrent donc pas dans le champ de la loi. Elles sont précisées dans l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire, pris en application de l'article R. 221-3 du nouveau code de la route.

En l'état actuel de la réglementation, lors de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories C-E, (C)-D-E (D), le candidat subit une interrogation orale sur l'une des vingt fiches existantes dont une traite de la sécurité dans les passages à niveau, les ponts, les ouvrages d'art, plantations, et notamment dans les tunnels. Le programme national de formation du conducteur prévoit une formation sur tous les sujets pouvant faire l'objet d'une interrogation.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement et s'engage à intégrer dans le programme national de formation du conducteur un module spécifique présentant les dangers particuliers liés aux tunnels de grande longueur, afin de faire prendre conscience à ces futurs conducteurs de l'importance d'observer toutes les règles telles que le respect des limitations de vitesse, celui des distances avec le véhicule précédent, et les restrictions concernant le transport de matières dangereuses.

Ce module de formation sera obligatoire. Dans le cadre de la loi de 1999, les pouvoirs de contrôle du respect du programme national de formation par les auto-écoles a été renforcé. Je m'engage également à intervenir au niveau européen adéquat pour modifier le contenu de l'examen du permis de conduire, comme je l'ai déjà fait pour la formation des transporteurs routiers, afin que la conduite en tunnel y apparaisse explicitement à l'avenir.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Les précisions de M. le ministre me paraissent tout à fait satisfaisantes et je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 9 rectifié est retiré.

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 33, ainsi libellé :

« Après l'article 20, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un article L. 412-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 412-2.* – Le fait de ne pas respecter, dans les tunnels, la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes est passible d'une amende de 9 000 €.

« Toute personne coupable de l'infraction définie au présent article encourt également la peine complémentaire de suspension pour une durée de un an au plus du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du même code.

« L'infraction prévue au présent article donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre initial de points du permis de conduire.

« En cas de récidive dans l'année, l'infraction est punie de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 €. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement prévoit une répression de l'infraction en cause moins sévère que celle que j'avais initialement envisagée. En revanche, il maintient une sanction bien supérieure uniquement en cas de récidive dans l'année qui suit. L'infraction serait alors requalifiée en délit.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je partage tout à fait les préoccupations de Mme la rapporteure sur l'enjeu décisif pour la sécurité du renforcement de l'interdistance. Cette nécessité n'a pas échappé à la vigilance du Gouvernement. En effet, un projet de décret modifiant l'article R. 412-12 du code de la route, qui a recueilli l'accord du Conseil d'Etat, est en cours de signature. C'est une information que je vous donne. Ce texte a notamment pour objet d'imposer le respect d'un intervalle suffisant entre deux véhicules correspondant à deux secondes – temps habituellement retenu par les règles de conception routière quelle que soit la vitesse du véhicule – sur l'ensemble du réseau.

Il prévoit la possibilité d'imposer des distances plus grandes sur les ouvrages routiers dont l'exploitation ou l'utilisation présente des risques particuliers. Le même décret aggrave le caractère dissuasif des sanctions pour non-respect de ces distances de sécurité en portant le niveau de contravention de la deuxième classe à la quatrième classe, c'est-à-dire que le montant maximum de l'amende sera de 5 000 francs.

En outre, lorsque l'infraction est commise dans un ouvrage routier présentant des risques particuliers, il accompagne cette sanction d'un retrait de trois points du permis de conduire et l'assortit d'une peine de suspension de permis de conduire. Il s'agit donc d'éléments de dissuasion sérieux.

De plus, l'aggravation de la sanction que vous proposez nécessiterait un recours systématique au juge, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché qui est la dissuasion, en raison de la longueur des procédures, d'autant que ce texte visera également des conducteurs étrangers. Or l'ex-

périence montre qu'il est préférable de privilégier un traitement de ce type d'infraction simplement par des contraventions systématiques pour être plus efficace.

Par ailleurs, l'article 132-11 du code pénal réserve la récidive aux contraventions de la cinquième classe, si le règlement le prévoit, et en exclut les quatre premières classes.

Ainsi, en prenant l'engagement que le décret que je viens d'évoquer sera signé et mis en application avant la fin du mois de novembre, je vous demande, madame la rapporteure, de retirer cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Les commissaires de la commission de la production et des échanges ont en adoptant cet amendement, traduit le souhait unanime de pénaliser beaucoup plus sévèrement les fautes commises au cours de passages dans les tunnels routiers. En effet, nous savons tous quelles peuvent être leurs conséquences.

J'ai néanmoins modifié la rédaction que j'avais initialement envisagée, afin d'éviter d'encombrer les juges en décidant qu'il s'agirait d'un délit dès la première infraction. En revanche, nous tenons à ce que les infractions soient considérées comme des délits en cas de récidive, car les commissaires de la commission de la production et des échanges ont considéré que cela était très grave et méritait une répression sévère. Je maintiens donc cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. MM. Michel Bouvard, Estrosi, Inchauspé, Marleix, Vannson ont présenté un amendement, n° 13, ainsi libellé :

« Après l'article 20, insérer l'article suivant :

« La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est complétée par un article 7 ainsi rédigé :

« *Art. 7.* – L'absence de signalisation délibérée des indications suivantes :

« "Marchandises dangereuses", numéro d'identification de la matière dangereuse, la classe et le chiffre de l'énumération, complétés le cas échéant par la lettre avec, en référence, pour chaque classe, la masse totale de la matière dangereuse ;

« Sera punie d'un emprisonnement de cinq ans, et d'une amende de 100 000 francs. Est passible du double de ces peines toute personne qui sera dans le cas de la récidive.

« Toute personne coupable de cette infraction encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 2° La confiscation du véhicule. Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire. »

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Cet amendement est retiré, conformément à ce que j'ai annoncé.

M. le président. L'amendement n° 13 est retiré.

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Après l'article 20, insérer l'article suivant :

« Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction selon les cas, peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin par arrêté du ministre de la justice, pris le cas échéant après avis du ou des ministres intéressés, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la commission d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes. Les agents de ces autorités ou organismes sont alors tenus au secret professionnel en ce qui concerne ces informations, dans les conditions et sous les peines des articles 226-13 et 226-14 du code pénal. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Depuis plusieurs années, en accord avec le ministre de la justice et les juridictions, ont été mises en place des pratiques permettant la communication des pièces issues de procédures judiciaires, principalement des enquêtes de police, à des organismes et des autorités chargés de procéder à des enquêtes ou des recherches scientifiques ou techniques ou à l'indemnisation des victimes.

Ainsi, l'organisme TRANS-PV, qui représente les compagnies d'assurances, peut obtenir directement des services d'enquête la copie de procès-verbaux, qu'il adresse ensuite aux assureurs concernés, ce qui leur permet d'indemniser plus rapidement les victimes d'infractions, notamment d'accidents de la circulation.

De même, de nombreux organismes ou administrations procèdent à des recherches ou à des enquêtes destinées à remédier aux causes des accidents de circulation en travaillant sur des copies de procédures qui leur sont communiquées à cette fin. C'est notamment le cas des enquêtes REAGIR et des études effectuées par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, ou par le Centre européen d'étude de sécurité et d'analyse des risques.

Dans la mesure où les renseignements ainsi communiqués concernent des procédures en cours, soumises au secret de l'enquête ou de l'instruction, ces pratiques utiles à la connaissance de l'insécurité routière, contre laquelle ils permettent de lutter, nécessitent une clarification.

Il apparaît donc indispensable d'inscrire dans la loi la communication des éléments des procédures judiciaires, tout en prévoyant qu'elle doit être autorisée par le procureur de la République ou par le juge d'instruction s'il s'agit d'une information ; que l'autorité ou l'organisme destinataire doit être habilité par arrêté du ministre de la justice ; que la transmission doit être destinée à des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, notamment pour prévenir la commission d'accidents, ou à favoriser l'indemnisation des victimes ; que les personnes recevant ces informations sont alors soumises au secret professionnel et ne peuvent donc les divulguer à des tiers sous peine de sanctions pénales.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18. *(L'amendement est adopté.)*

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.
(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

2

TAXATION DES POIDS LOURDS

Discussion, après déclaration d'urgence,
d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi portant ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes (nos 3206, 3295).

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

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, monsieur le rapporteur de la commission de la production et des échanges, mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement vous propose aujourd'hui de discuter et de bien vouloir adopter le projet de loi de ratification de l'ordonnance du 28 mars 2001 prise à partir de l'article 5 de la loi du 3 janvier 2001 portant habilitation du Gouvernement à transposer des directives communautaires, et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire.

Cette procédure est un peu inhabituelle sous la V^e République, car, vous le savez, si la Constitution prévoit le dépôt d'un projet de loi de ratification devant le Parlement, la discussion et le vote de ce type de texte sont facultatifs pour conférer une pleine force de loi aux dispositions de l'ordonnance établie par le Gouvernement. C'est donc avant tout par respect des droits du Parlement et des engagements que j'ai pris devant vous à ce sujet à la fin de l'année dernière que je soumetts aujourd'hui ce projet de loi de ratification à votre examen.

Le retour de ce sujet important dans cet hémicycle montre que le recours à la procédure de l'ordonnance n'était donc aucunement dicté, dans mon esprit, par la volonté de réduire le rôle du Parlement. Je trouve tout à fait légitime et naturel que vous ayez le dernier mot sur le travail que le Gouvernement a réalisé, avec votre autorisation, pour réformer le système des concessions autoroutières.

L'article 5 de la loi d'habilitation autorisait, comme vous le savez, le Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures législatives requises pour engager ce que l'on a pu appeler communément la réforme autoroutière.

La réforme que le Gouvernement vous propose d'accepter poursuit trois objectifs : supprimer la garantie de reprise de passif accordée par l'Etat aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, les SEMCA ; prolonger les durées actuelles de concessions de ces sociétés ;

prévoir les conditions dans lesquelles ces modifications devraient être appliquées dans les comptes des sociétés au titre de l'exercice ouvert au 1^{er} janvier 2000.

Comme vous pouvez le constater, le Gouvernement a tenu, avec l'ordonnance du 28 mars 2001, à rester dans les limites tracées par le Parlement. Le texte proposé comprend deux types de mesures articulées en autant de chapitres.

Le premier chapitre concerne la transposition de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil européens, du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Le Gouvernement entend insérer dans le code de la voirie routière la disposition de la directive relative au principe de non-discrimination dans l'application des péages aux poids lourds d'un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à douze tonnes, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport. Elle participe de la construction européenne et ne semble pas poser de problèmes particuliers tant son énoncé est clair.

Le second chapitre prévoit des mesures qui permettent la mise en œuvre de la réforme des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes – les SEMCA – dont l'environnement est en pleine évolution. Comme j'ai eu l'occasion de vous le rappeler le 5 décembre dernier lors des discussions qui ont conduit à l'adoption de la loi d'habilitation, les conditions d'attribution et de fonctionnement des concessions d'autoroutes doivent être adaptées à l'évolution de la réglementation communautaire.

L'arrêt du Conseil d'Etat de 1997 à propos de la concession de l'autoroute A 86-Ouest en région parisienne nous a rappelé à cette obligation et nous avons été ainsi contraints de mettre un terme au mécanisme de l'adossement qui avait pourtant permis à la France de se doter d'un réseau autoroutier moderne et performant.

Indolore pour le budget de l'Etat, il avait néanmoins montré ses limites depuis quelques années. Il avait ainsi conduit, dans certains cas, à privilégier le mode de la concession, alors que l'optimum économique et environnemental pouvait orienter vers des solutions différentes ou des aménagements plus limités. Il était ainsi devenu source de dysfonctionnements en introduisant un biais dans le choix des investissements.

Désormais, et conformément à la réglementation communautaire, toute attribution de concession nouvelle doit se faire dans le cadre d'un contrat séparé. Chaque opération doit trouver son équilibre propre, le cas échéant par l'apport d'une contribution publique cofinancée par l'Etat et les collectivités territoriales intéressées. Ce dispositif sera mis en œuvre dans le cadre de deux opérations dont le contrat de concession sera très prochainement publié : la section de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon et le viaduc de Millau qui assurera la continuité autoroutière entre Paris, Clermont-Ferrand, Béziers et l'Espagne.

Le même dispositif sera appliqué pour la prochaine attribution qui concernera la section de l'autoroute A 19 entre Ardenay et Courtenay conformément aux engagements que j'ai pris en 1999. Les avantages de cette nouvelle section autoroutière sont importants : l'A 19 contribuera non seulement à l'aménagement du Bassin parisien, en permettant à une partie du trafic d'éviter la traversée de l'Île-de-France, mais aussi à améliorer la sécurité routière dans la région Centre en déchargeant la RN 60 qui relie Orléans à Courtenay.

Pour répondre à cette évolution, et pour permettre aux sociétés d'autoroutes de répondre, dans des conditions de concurrence équitables, avec d'autres opérateurs, l'ordonnance dont il vous est proposé la ratification engage la réforme des SEMCA.

Elle se traduit d'abord par la suppression de la garantie de reprise de passif par l'État en fin de concession et le retour à des pratiques comptables normales en matière d'amortissement et de report de passif. Pour équilibrer les charges nouvelles des SEMCA induites par ces modifications, l'article 2 de l'ordonnance prévoit un allongement de la durée de leurs concessions de douze à quinze ans.

Les changements de régime juridique et comptable des SEMCA, applicables aux comptes de l'exercice 2000, leur permettent désormais de dégager des résultats d'exploitation et de verser des dividendes à leurs actionnaires. Ces ressources nouvelles pour l'État seront affectées au financement du développement de la politique intermodale, c'est-à-dire notamment à la politique ferroviaire et autoroutière. Dès la loi de finances rectificative pour 2001, un milliard de francs viendra abonder le budget du ministère.

Cette réforme se traduira également pour les SEMCA par une plus grande autonomie d'action, qui ne peut aller sans une responsabilité accrue dans un cadre renoué.

Des contrats de plan fixeront des objectifs de gestion dans le cadre d'une stratégie d'ensemble. Ces contrats de plan seront des contrats de transition : il conviendra que les SEMCA veillent à consolider leur structure financière tout en assurant la réalisation de leur programme d'investissement afin de ne pas pénaliser l'avancement des programmes de travaux en cours.

Des comités d'engagement par SEMCA ou par groupe devront se prononcer sur les grands choix d'investissement, non seulement en termes d'opportunité et de compatibilité avec la stratégie d'ensemble, mais également en termes de risque, de coût et de rentabilité.

Comme vous pouvez le constater, le Gouvernement a tenu à respecter scrupuleusement les engagements pris devant vous l'an dernier.

Au-delà de cette seule ratification, nous vous proposons également de compléter ce projet de loi par l'ajout d'un septième alinéa à l'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001. Par cette mesure, la durée de la concession de l'autoroute A 43, dite autoroute de la Maurienne, attribuée à la Société française du tunnel routier du Fréjus, également concessionnaire du tunnel franco-italien du Fréjus, serait prolongée jusqu'en 2050.

M. Michel Bouvard. Excellent !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Après, nous verrons. *(Sourires.)*

Le Gouvernement a choisi d'utiliser ce support législatif en raison du calendrier des discussions engagées avec la Commission européenne sur le cas particulier de la Société française du tunnel routier du Fréjus. La situation de cette société différerait de celle des autres SEMCA, ce qui nous a contraints de mener de façon séparée les discussions avec la Commission européenne.

Si la concession de l'A 43 nécessitait les mêmes aménagements que pour les six autres SEMCA – suppression de la garantie de passif, abandon du mécanisme des charges différées et allongement corrélatif de la durée de concession –, la fragilité de son équilibre financier et la situation particulière de la Société française du tunnel routier du Fréjus exigeaient la mise au point d'un plan

redressement plus large pour remédier à sa situation financière. Ce plan a bien entendu été présenté à la Commission européenne, qui n'a pas émis d'objection.

Les discussions avec la Commission européenne n'ont abouti qu'à la fin du mois de juin 2001, soit postérieurement à la publication de l'ordonnance dont la ratification vous est demandée.

L'allongement de trente-deux ans de la durée de la concession de l'autoroute de la Maurienne A 43 constitue l'une des mesures d'un plan à la fois exceptionnel et spécifique de remise à plat de la situation financière de la Société française du tunnel routier du Fréjus.

Ce plan doit assurer la pérennité de la société et lui permettre d'assumer dans de bonnes conditions sa mission de service public. Il constitue en outre une étape importante dans la constitution du pôle alpin multimodal annoncé par le Premier ministre à Chambéry le 19 janvier 2001, la SFTRF étant gestionnaire dans les Alpes d'un axe essentiel entre la France et l'Italie.

Ce pôle alpin, qui est un élément de la politique gouvernementale en faveur de l'intermodalité dans les transports, trouve une première traduction dans l'engagement de la société AREA dans le transport transalpin de marchandises, avec la mise en place, dès 2002, à titre expérimental, de l'autoroute ferroviaire et la poursuite du programme Lyon-Turin qui nécessitera des ressources importantes.

Ce pôle alpin multimodal est en cours de constitution autour des sociétés autoroutières AREA, Société française du tunnel routier du Fréjus et ATMB, dont la présidence sera unifiée.

Une étape supplémentaire a d'ailleurs été franchie ce jour avec l'adoption d'un amendement au projet de loi sur la sécurité des infrastructures que je viens de vous présenter. Celui-ci permettra de constituer un établissement public à même de coordonner et de financer les différents modes de transport à travers les Alpes.

Tels sont les objectifs et la teneur des dispositions de l'ordonnance du 28 mars 2001 et de l'ajout d'un septième alinéa à l'article 2 de cette ordonnance que le Gouvernement vous demande aujourd'hui d'adopter, afin qu'elles prennent force de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Vincent Burroni, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Vincent Burroni, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la ratification de l'ordonnance du 28 mars 2001 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures autoroutières constitue un acte fort en matière de développement économique et d'aménagement durable dans notre pays.

Le présent projet de loi résulte d'un long travail de concertation et de discussion avec les instances européennes sur l'avenir de la Société française du tunnel routier du Fréjus. En allongeant la durée de la concession jusqu'au 31 décembre 2050, le Gouvernement a permis d'une manière exceptionnelle et spécifique de consolider la situation financière de cette société afin d'assurer sa pérennité et de lui permettre d'assumer dans de bonnes conditions sa mission de service public, tout particulièrement l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A 43, dite autoroute de la Maurienne et du tunnel franco-italien du Fréjus.

Afin de mieux comprendre les enjeux et les objectifs de cette transposition, il me semble nécessaire de revenir un bref instant sur l'historique de la politique autoroutière française.

Depuis la loi du 18 avril 1955, le système de gestion des autoroutes repose sur le recours à la concession, au profit des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, les SEMCA. Excepté Cofiroute, société privée, les sept sociétés ont pour actionnaire l'Etat. Depuis 1994, six d'entre elles sont organisées sur le schéma d'une société mère et d'une filiale.

Le régime de la concession a été le principal outil de réalisation du réseau autoroutier. Il a permis d'assurer la construction d'un réseau moderne et performant. Cette réussite s'accompagne de conditions de gestion particulières.

D'une part, les SEMCA ont bénéficié de modes de financements singuliers, fondés sur la reprise du passif en fin de concession par l'Etat et l'absence de rémunération des capitaux investis par les personnes publiques.

D'autre part, le système de l'adossement a su montrer toute son efficacité. Il a consisté à attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés existantes en leur permettant de s'appuyer sur les recettes provenant des tronçons en service afin d'en dégager des ressources supplémentaires. Un allongement de la durée de la concession y est associé.

En dépit des qualités de ce système, le réseau autoroutier français doit faire face au droit communautaire, en offrant les garanties suffisantes de modernisation et de libre concurrence.

Bien que la Société française du tunnel routier du Fréjus rentre dans le champ d'application de la directive de juin 1999, le Gouvernement n'a pas souhaité l'inclure dans le champ de l'ordonnance en raison de sa situation de vulnérabilité financière. Il est apparu que cette société devait bénéficier d'un allongement de sa concession supérieure à celui des autres SEMCA, sous peine de ne pas supporter financièrement la modification du régime d'exploitation des autoroutes. A l'issue de discussions difficiles avec la Commission européenne, le Gouvernement a obtenu, après la publication de l'ordonnance du 28 mars 2001, l'autorisation de prolonger la concession de la Société française du tunnel routier du Fréjus.

Le présent projet de loi vise donc en second lieu à permettre cet allongement de concession et à appliquer les dispositions des articles 3 et 4 de l'ordonnance du 28 mars 2001 dont la ratification vous est demandée aujourd'hui.

Je reviendrai rapidement sur l'examen des articles.

L'article 1^{er} traite de la ratification de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001.

L'article 1^{er} de l'ordonnance énonce le principe d'une taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. La transposition de ce principe n'aura pas d'effet concret pour les sociétés d'autoroutes car le principe d'égalité entre les usagers interdisait déjà une telle discrimination fondée sur la seule nationalité du transporteur.

Dans son article 2, l'ordonnance expose le principe de la prorogation des conventions de concessions conclues entre certaines sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et l'Etat.

Cet allongement de la durée des concessions a été rendu nécessaire par la suppression du système de l'adossement. Cette procédure est apparue contraire au droit de

la concurrence car l'attribution de nouvelles concessions était sans mise en concurrence, ce qui conduisait à privilégier les sociétés disposant déjà d'un réseau concédé au détriment de nouveaux opérateurs.

Le droit communautaire a donc contraint la France à envisager une réforme de ce mécanisme de financement. La Commission européenne, dans un avis du 2 octobre 2000, a fait savoir qu'elle autorisait la réforme du régime d'exploitation des concessions autoroutières et a permis l'allongement de la durée des concessions. En contrepartie, les SEMCA ne bénéficieront plus d'un système comptable dérogatoire et d'une garantie d'emprunt par l'Etat.

Dans son article 3, l'ordonnance prévoit que les clauses permettant une garantie de passif des sociétés concessionnaires à la charge de l'Etat cessent de produire effet à compter de la publication de la loi.

Il convient de préciser que cet article s'appliquera également à la Société française du tunnel routier du Fréjus. Cet article vise à rapprocher les conditions de gestion des SEMCA de celles des sociétés privées de droit commun. Les particularités comptables jusque-là autorisées seront abrogées par un décret.

Dans son article 4, l'ordonnance modifie les règles d'inscription au bilan de ces sociétés des provisions de caducité qui devront tenir compte de la nouvelle durée des concessions, et cela de manière rétroactive à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2000.

Cette disposition concourt à rapprocher les SEMCA du droit commun des sociétés commerciales. Des modifications réglementaires ultérieures permettront aux sociétés de concourir pour des appels d'offres à l'étranger.

L'article 2 du projet de loi traite de l'allongement de la durée de la concession de la Société française du tunnel routier du Fréjus. Comme il a été rappelé précédemment, le Gouvernement n'a pas inclus la SFTRF dans le champ de l'ordonnance du 28 mars 2001. En effet, cette entreprise présentait un cadre financier fragile et une durée de concession, de vingt-cinq ans, trop courte pour envisager un équilibre budgétaire à terme, la construction et l'exploitation de l'A 43 étant alors largement amputées par de telles conditions.

La nouvelle durée de la concession de l'A 43 a donc été évaluée en mesurant ce qu'il en aurait coûté à la SFTRF si elle avait dû, dans le cadre de la concession actuelle, qui se termine en 2018, supporter le coût réel de l'exploitation. Le calcul obtenu indiquait une fin de concession en 2047, qui a été prolongée jusqu'en 2050.

En contrepartie de cet allongement, le Gouvernement s'est engagé auprès de la Commission européenne à ce que la SFTRF ne puisse se porter candidate à l'attribution de nouvelles concessions.

La commission a adopté le premier article, relatif à la ratification de l'ordonnance du 28 mars 2001, et le second, ayant trait à l'allongement de la durée de concession de la Société française du tunnel routier du Fréjus sans modification.

C'est donc avec un avis favorable de la commission que je vous invite à voter l'ensemble de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Gérard Voisin.

M. Gérard Voisin. Monsieur le président, monsieur le

ministre, chers collègues, nous voici donc amenés à conclure aujourd'hui le processus d'adoption par ordonnance des dispositions qui, d'une part, transposent une partie de la directive communautaire du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et, d'autre part, réforment le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui ne comporte que deux articles. Le premier vise à ratifier l'ordonnance du 28 mars 2001 qui, dans le même temps, est modifiée – c'est l'objet du second article – par un ajout à la liste des sociétés concessionnaires d'autoroutes prévues par cette ordonnance.

On peut s'interroger à nouveau sur la procédure choisie par le Gouvernement qui dessaisit le Parlement en utilisant l'article 38 de notre Constitution. Elle n'était pas justifiée par l'urgence, la ratification des dispositions de la directive européenne du 17 juin 1999 ne posent pas de problème particulier. Par contre, les dispositions de l'ordonnance relative au régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui, en fait, conduisent à une réforme profonde du financement de nos infrastructures routières, auraient sans aucun doute mérité un vrai débat parlementaire. Le Gouvernement aurait pu alors enfin nous exposer ses intentions et ses choix stratégiques dans ce domaine...

M. Marc-Philippe Daubresse. En a-t-il ?

M. Gérard Voisin. ... si tant est qu'il en ait, ce dont nous doutons. J'y reviendrai.

L'article 1^{er} de l'ordonnance que l'on nous demande de ratifier, et à qui l'on a donné un titre raccourci à faire peur aux transporteurs craignant de nouvelles taxations, ne porte en fait que sur un aspect de la directive européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Il ne traite que du principe de non-discrimination directe ou indirecte contenu dans cette directive, soit l'interdiction de percevoir des taxes de péage différenciées en raison de la nationalité des transporteurs de marchandises ou bien de l'origine et de la destination des marchandises transportées.

Le principe de non-discrimination existe déjà en droit français, qui prévoit le principe d'égalité entre les usagers. La nationalité du transporteur, tout comme l'origine et la destination des marchandises, ne permettent pas d'appliquer un niveau de péage discriminatoire. Cela est désormais inscrit dans le code de la voirie routière.

Au-delà d'une harmonisation fiscale du transport routier que l'ordonnance du 28 mars 2001 n'aborde que de manière très marginale, puisque d'autres dispositions de la directive européenne n'ont pas fait l'objet d'une transposition, c'est de la situation du transport routier dans son ensemble et de la concurrence au niveau communautaire qu'il faudrait débattre.

La situation des entreprises de transport routier reste très fragile. La hausse des prix du carburant l'année dernière et l'application des 35 heures affaiblissent les entreprises françaises, qui ont beaucoup de mal à résister aux pressions exercées par les chargeurs.

L'arrivée sur le marché, avec l'élargissement de l'Union européenne, de nouveaux concurrents ayant des charges d'exploitation moindres doit être anticipée. Le secteur doit faire l'objet d'une attention particulière au niveau communautaire – la réflexion y est déjà engagée – et au

niveau national, faute de quoi nous verrons très certainement bientôt apparaître de nouveaux barrages sur nos routes.

L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 a une tout autre portée, puisqu'il entérine une modification importante du système financier des sociétés autoroutières françaises en supprimant la garantie de reprise de passif accordée par l'Etat aux sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute. En même temps, il proroge, au terme d'un accord établi avec la Commission européenne, les durées des conventions de concessions conclues entre l'Etat et certaines sociétés concessionnaires.

Le projet de loi que nous examinons prolonge également la concession accordée à la société française du tunnel routier du Fréjus, puisqu'elle se trouve portée jusqu'en 2050 contre 2026, 2028 et 2032 pour les autres sociétés visées par l'ordonnance du 28 mars 2001. Cette durée exceptionnelle se justifie par les difficultés de la société, qui ont encore été aggravées par le renforcement de la sécurité après la catastrophe du tunnel de Mont-Blanc.

Rappelons que, dans le même temps, les pouvoirs publics ont mis un terme à la procédure de l'adossement. Celle-ci consistait à confier la réalisation d'une section d'autoroute à une société, l'équilibre financier de l'opération étant assuré par la prolongation de la durée d'une concession en cours concernant un autre ouvrage. La passation d'un nouveau contrat s'accompagnait alors d'un avenant du contrat en cause.

L'accord passé avec la Commission européenne sur l'allongement des concessions et les avantages financiers qui en découlent sont donc la contrepartie des nouvelles règles financières applicables aux sociétés concessionnaires. Celles-ci rentrent désormais dans le droit commun des sociétés privées.

Cette évolution n'est pas sans conséquence. Dans son rapport, M. Burroni a rappelé les avantages financiers de la procédure de l'adossement. Le Gouvernement – et j'attends votre réponse sur ce point, monsieur le ministre – doit donc nous dire aujourd'hui comment et à quel niveau il entend financer les nouvelles infrastructures routières. Il faut dire qu'en la matière sa position est particulièrement ambiguë puisqu'il semble tiraillé, d'un côté, par le souci de satisfaire une partie de sa majorité en affichant une attitude « anti-route » et, de l'autre, par la perspective d'une augmentation inéluctable du trafic routier, d'une congestion du réseau existant et la nécessité d'investir très rapidement dans de nouveaux programmes d'infrastructures.

J'en profite pour vous rappeler qu'il existe des situations très difficiles en province – plusieurs orateurs ont insisté sur ce point ce soir –, notamment dans le département de Saône-et-Loire avec la route Centre-Europe-Atlantique. Des infrastructures ont été promises, en particulier la réalisation du pont de l'A 406 et la mise à deux fois deux voies de la RN 6 au sud de Macon. Nous attendons leur réalisation. Vous êtes venu dans le département, vous avez promis, mais nous attendons toujours.

Les mêmes incertitudes à court et à long termes pèsent aussi sur le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport fluvial. Elles ne sont qu'une des conséquences de l'absence de politique des transports cohérente et efficace. Aucune réflexion d'envergure n'a été engagée sur l'évolution des transports en termes de concurrence, de complémentarité ou de répartition. L'immobilisme du Gouvernement en la matière risque de se révéler d'autant plus préjudiciable à la France que la perspective de l'élar-

gissement prochain de l'Union européenne obligeait à faire preuve d'anticipation. Le dernier Livre blanc de l'Union européenne sur les transports intitulé « Mobilité 2010, l'heure des choix » rappelle en effet que les échanges entre les pays de l'Union tant en termes de personnes que de marchandises vont exploser. Certains choix stratégiques n'auraient pas dû être repoussés.

Pour ces raisons, le groupe Démocratie libérale et Indépendants s'abstiendra sur ce texte. Nous attendons le débat sur les équipements de transports. Celui-ci a été escamoté jusqu'à présent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Cazeneuve.

M. Bernard Cazeneuve. Monsieur le ministre, le projet de loi que vous présentez aujourd'hui a un double objet.

Il a tout d'abord pour but de ratifier l'ordonnance du 28 mars 2001 relative à la transposition de la directive du 17 juin 1999 sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à la réforme du régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Il tend ensuite à allonger la durée de la concession autoroutière de la Société française du tunnel routier du Fréjus, dont la situation financière – cela a été rappelé – est précaire.

Le rapporteur du projet de loi, notre collègue M. Burroni, vient de présenter l'ensemble des aspects du texte. J'aimerais, pour ma part, insister sur la réforme du régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le groupe socialiste se réjouit que le Gouvernement ait engagé des négociations en la matière avec la Commission européenne.

Le présent projet de loi, dans son article 1^{er} qui renvoie à l'article 2 de l'ordonnance, dresse la liste des sociétés concessionnaires d'autoroutes dont le contrat était prorogé pour permettre un financement équilibré de leurs investissements autoroutiers. Cet allongement des concessions est la contrepartie nécessaire de la suppression du système de l'adossement qui permettait d'attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés déjà attributaires et de financer ainsi une partie de l'investissement par les recettes des tronçons déjà en service.

Ce système de l'adossement pratiqué par la France a été considéré par la Commission européenne comme contraire au principe de la libre concurrence. Instrument de l'aménagement du territoire, il a permis un maillage autoroutier, qui fait de la France le pays le mieux équipé en autoroutes du monde. Ce système a donc fait ses preuves, il faut désormais l'adapter aux exigences communautaires.

Ainsi, le Gouvernement s'est engagé à abandonner tout adossement par allongement de concessions nouvelles qui ne serait pas précédé d'une publicité européenne. Désormais, l'Etat français lancera donc un appel d'offres ouvert à toutes les sociétés concessionnaires. Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes auront alors la possibilité de pourvoir des marchés dans toute l'Europe. Cette avancée s'intègre parfaitement dans notre politique communautaire de libre-échange et de libre concurrence.

Cet engagement est le point fort de ce projet de loi. Ainsi, l'allongement des concessions, qui est un des piliers de la cohérence et de la dynamique de la politique de l'aménagement du territoire, permettra également une harmonisation du schéma autoroutier français.

Aujourd'hui, nous devons nous mobiliser pour moderniser notre système autoroutier afin qu'il réponde aux exigences du droit communautaire.

Sur ce texte technique, sur lequel beaucoup a déjà été dit, je ne prolongerai pas davantage mon intervention. Le groupe socialiste, bien entendu, le votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Merci pour votre concision, mon cher collègue.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi que cela a été rappelé, ce texte comporte deux points, l'un plus important que l'autre, à savoir la transposition de la directive européenne et donc l'approbation de l'ordonnance du 28 mars 2001. Outre la transposition de la directive européenne, cette ordonnance prévoit le financement des infrastructures de communication.

Même si l'on peut regretter que la concession autoroutière, qui a été le principal outil de la réalisation du réseau autoroutier, et ce sans contribution de l'Etat et donc du contribuable, arrive à son terme du fait de la position de la Commission européenne, il faut reconnaître que la modernisation s'imposait. Selon moi, cela ne dispensait pas le Gouvernement d'organiser un débat au Parlement sur le financement des infrastructures de transport dans notre pays. Nous y aurions gagné en transparence et cela aurait permis d'examiner au fond le problème de financement de l'intermodalité, et non plus seulement du réseau routier et autoroutier. Voilà qui marque en la matière une rupture avec ce que nous avons mis en œuvre dans le passé, au moins à deux reprises. En 1994, d'abord, la réforme autoroutière précédente, avec la réorganisation des SEMCA, a fait l'objet d'un débat ici même, à l'initiative du gouvernement d'Edouard Balladur et de Bernard Bosson, ministre des transports.

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est certain !

M. Michel Bouvard. La deuxième occasion – le président Ollier doit en avoir un souvenir bien particulier – fut donnée par la loi d'aménagement du territoire en 1995 avec l'institution du FITTVN, fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables, premier instrument d'intermodalité financière dans ce pays. Certes, nous avons connu des dérives avec un début de débudgétisation sous les gouvernements que nous avons soutenus, puis une accélération de la débudgétisation sous votre propre gouvernement, monsieur le ministre, aboutissant à la disparition du FITTVN sous les coups de boutoir du groupe socialiste.

M. Marc-Philippe Daubresse. On y reviendra !

M. Michel Bouvard. Par conséquent, je regrette, je le dis au nom du groupe RPR, qu'il n'y ait pas eu un débat public, sur un point aussi important pour l'aménagement du territoire, pour la vie économique de notre pays et pour l'équipement des collectivités, et que nous en soyons réduits, ce soir, à ratifier à la sauvette à une poignée de parlementaires, une ordonnance, préparée en catimini, sans débat ni dans nos commissions ni dans cet hémicycle, même si finalement cela aboutit à la possibilité de

prélever des résultats pour financer des infrastructures futures, ce qui, sur le principe, n'est pas choquant. Nous aurions pu y souscrire.

Voilà ce que je souhaitais dire sur le premier point. Vous me permettrez de m'attarder un peu plus sur le deuxième qui concerne la SFTRF.

Vous êtes sans doute nombreux, mes chers collègues, à chercher les raisons de cet allongement hors norme de la concession de l'autoroute de Maurienne. J'ai, à ce propos, un certain nombre de choses à dire, pour qu'elles soient retenues.

On a beaucoup parlé, au cours des derniers mois, et tout à l'heure encore, des problèmes de transport dans les Alpes. Je veux, ce soir, rendre hommage à un homme, Pierre Dumas, qui a créé la Société française du tunnel routier du Fréjus, à une époque où, dans les administrations centrales à Paris, on prétendait qu'il n'y avait pas besoin d'infrastructures de transport supplémentaires dans le massif alpin. Dès 1959, les démarches ont été engagées par les élus savoyards autour de Pierre Dumas, par Charles Montreuil, créateur de la société Bourgey-Montreuil, donc homme des transports, pour créer un nouveau tunnel dans le massif alpin. Le chantier a débuté dans la deuxième partie des années 70 et le tunnel routier du Fréjus fut ouvert en 1980.

Ce tunnel a été entièrement porté par les collectivités locales qui ont assuré, avec les chambres de commerce et d'industrie, la totalité de l'actionnariat de la société à laquelle les services centraux de l'Etat ne croyaient pas. Le Gouvernement s'est même fait un peu tirer l'oreille pour l'accepter. Et sans la présence de Pierre Dumas au sein du gouvernement de l'époque, sans doute le tunnel du Fréjus n'aurait-il pas vu le jour. Le doute était si puissant chez les prévisionnistes du ministère des finances et du ministère des transports que la concession du tunnel a été accordée à la Société française du tunnel routier du Fréjus jusqu'en 2050 !

Or, le tunnel du Fréjus, mes chers collègues, est payé depuis sept ans. C'est dire à quel point les prévisionnistes se sont trompés : soixante-dix ans d'exploitation prévus, un tunnel amorti en treize ans !

Si depuis des années il est si difficile d'avoir une politique cohérente en matière de transports dans le massif alpin, c'est parce que l'évolution du trafic y a toujours été sous-estimée.

Dans ses statuts, la société du tunnel avait la possibilité de construire les voies d'accès. Ce fut fait en Italie d'abord par la Société italienne du tunnel autoroutier du Fréjus – SITAF –, bien avant nous, avec une concession de longue durée, démarrant le jour de la mise en exploitation de la totalité de l'autoroute entre Turin et la frontière franco-italienne.

Quant à la Société française du tunnel routier du Fréjus, nous avons eu une longue bataille avec les administrations centrales pour obtenir une concession d'une durée normale qui aurait permis à la SFTRF d'exploiter l'accès autoroutier dans de bonnes conditions. Elle nous a été refusée par le gouvernement de M. Bérégovoy. Nous avons ensuite repris les discussions avec le gouvernement d'Edouard Balladur, avec le soutien de Bernard Bosson, et obtenu, alors que le ministère des finances refusait toute concession d'autoroute au-delà de 2015, une concession jusqu'en 2015 prolongeable jusqu'en 2018.

Lorsque les administrateurs de la SFTRF ont accepté de prendre cette concession et de réaliser l'autoroute de Maurienne, ils savaient qu'elle ne pourrait pas être amortie dans ce délai, mais nous avons la conviction, autour

de Pierre Dumas, que l'évolution des transports dans les Alpes exigeait la réalisation d'une voie d'accès digne de ce nom au tunnel routier du Fréjus, qui connaissait des pointes de 3 000 poids lourds, à l'époque, sur une route nationale à deux voies, et où nous avions à déplorer des morts chaque mois. Chaque mois, des maires – parce que ce sont les élus prévenus par les gendarmes qui devaient le faire – allaient annoncer à des parents que leur enfant s'était tué sur la route.

C'est une vallée tout entière qui s'est battue pour obtenir cet ouvrage. Plus de six mille de ses habitants ont adhéré à l'Association des usagers de la route nationale 6. Nous avons réalisé cet ouvrage à la satisfaction générale, en dépensant plus qu'il n'était prévu pour le traitement de l'environnement : 6 % des crédits du chantier ont été consacrés aux dépenses à caractère environnemental, alors même que le dispositif paysage-développement que Bernard Pons venait de faire adopter prévoyait le 1 % paysage-développement.

Ensuite, on nous a reproché d'avoir trop dépensé pour insérer l'autoroute dans son environnement, pour accompagner le développement économique des communes alentour et pour rétablir les voies de circulation. A ces dépenses volontaires, se sont ajoutées celles liées aux crues de l'Arc de 1993 et 1994, si bien que les comptes de la SFTRF se sont retrouvés en déséquilibre, ce qui a nécessité la recapitalisation de la société, d'abord, et la prolongation de la concession, ensuite.

Lorsque la dissolution est intervenue en 1997, un « bleu » avait été rendu à l'hôtel Matignon, prévoyant la prolongation de la concession jusqu'en 2035, vous le savez, monsieur le ministre. Mais lorsque vous avez pris vos fonctions, la directive européenne pointait déjà son nez. Vous avez souhaité vérifier les choses et nous sommes restés dans une situation de latence pendant quatre ans, sans savoir si l'avenir de l'autoroute de Maurienne serait assuré et la SFTRF pérennisée.

Voilà pourquoi, aujourd'hui, après la négociation que vous avez menée avec la Commission européenne, nous avons obtenu une prolongation de concession jusqu'en 2050. Je ne peux que déplorer que nous n'ayons pu l'obtenir plus tôt, ce qui nous aurait évité des frais financiers supplémentaires.

Nous vous savons gré, monsieur le ministre, d'avoir pris vos responsabilités alors que, au vu des comptes de la SFTRF, certains s'interrogeaient sur l'achèvement de l'ouvrage autoroutier, notamment sur la réalisation de la troisième section, entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane, que nous avons néanmoins décidé d'engager. La catastrophe du Mont-Blanc nous a donné raison, vous a donné raison. Quelle aurait été la situation des échanges économiques entre la France et l'Italie s'il avait fallu faire passer jusqu'à sept mille poids lourds en période de pointe sur une route nationale à deux voies ? Les manifestations auxquelles on a assisté ces dernières semaines ne sont rien à côté de ce que cela aurait provoqué dans l'ensemble du massif alpin, dans la vallée de la Maurienne, le Briançonnais et les Alpes-Maritimes.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Tout à fait !

M. Michel Bouvard. Pardonnez-moi d'avoir été un peu long, mais c'est le cri du cœur : je souhaitais vous expliquer comment des élus locaux ou nationaux, qui sont aussi, pour certains, des hommes d'Etat, comme Pierre Dumas – ont su pas tout à fait seuls contre tous, tout de même – par leur clairvoyance et leur volonté, imposer des choix, non partagés au niveau central, mais qui se sont

révélés utiles pour l'ensemble de la nation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance*).

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

M. Gilbert Biessy. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous remercier de nous présenter ce projet de loi de ratification de l'ordonnance du 28 mars 2001 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Je m'explique.

Le 5 et le 13 décembre 2000, dans ce même hémicycle, nous étions intervenus, mon collègue Roger Meï et moi-même, pour exprimer vivement notre désaccord sur la procédure de recours aux ordonnances, qui permet d'échapper à tout débat de fond, sur des questions telles que la santé au travail, la sécurité sociale, la consommation, ou l'environnement.

D'ailleurs, dans nos circonscriptions, de nombreuses personnes nous avaient dit leur déception de la façon dont on faisait passer certains textes.

Je ne reviens pas aujourd'hui, sur le choix d'une telle procédure, mais l'inscription de ce projet de loi va nous permettre de débattre dans la plus grande transparence et en toute sérénité. Nous aurons ainsi l'occasion d'exprimer l'intérêt que nous portons tous à la politique nationale et européenne des transports.

Ce projet de ratification comporte deux articles. Le premier tend à ratifier l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 relative à la transposition de la directive n° 1999/62/CE du 17 juin 1999 sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Quant au deuxième, il concerne l'allongement de la durée de la concession autoroutière de la Société française du tunnel routier du Fréjus.

Sur le plan législatif, l'ordonnance du 28 mars 2001 transpose en droit interne le principe de non-discrimination des péages en fonction de l'origine des poids lourds, prévu par la directive du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds ; et elle proroge, à la suite d'un accord obtenu après de longues négociations avec la Commission, la durée des concessions de six SEMCA tout en supprimant la garantie de l'Etat. De la sorte, toutes les sociétés seront mises sur un pied d'égalité pour répondre aux appels d'offres.

En ce qui concerne la non-discrimination entre les poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, la transposition de la directive européenne ne change rien au droit français dans la mesure où celui-ci interdit déjà une telle discrimination en vertu du principe d'égalité entre les usagers.

Sur la modification du statut juridique des SEMCA, il convient de faire un peu d'histoire. En effet, le régime de l'adossement permettait d'attribuer les concessions d'autoroutes nouvelles à des sociétés déjà tributaires et qui finançaient une partie de l'investissement par les recettes des tronçons déjà en service. Des portions d'autoroutes peu rentables ont ainsi pu être construites. Cette technique de l'adossement n'est plus possible aujourd'hui pour financer les nouvelles sections, alors qu'elle avait pour avantage de ne pas engager de crédits budgétaires et de ne pas comptabiliser les emprunts des sociétés dans la dette publique. Cette procédure est contraire au droit de la concurrence car elle privilégie les sociétés disposant déjà d'un réseau concédé.

Dans un avis du 24 octobre 2000, la Commission européenne a autorisé la réforme du régime d'exploitation des sociétés autoroutières et a permis l'allongement de la durée des concessions. Devenues des sociétés à part entière, elles devraient dégager des résultats d'exploitation bénéficiaires constituant de nouvelles ressources pour l'Etat.

Excusez-moi si j'ai été un peu long sur ce volet du dossier, mais cette explication me paraissait nécessaire.

Quant à l'article 2, qui traite de la Société française du tunnel de Fréjus, le Gouvernement n'a pas souhaité l'inclure dans le champ de l'ordonnance.

En effet, cette société présente une situation financière délicate due à la faible durée de sa concession mais aussi aux coûts importants des travaux de construction et d'exploitation de l'autoroute A 43, dite autoroute de la Maurienne et du tunnel du Fréjus.

Par ailleurs, des travaux de sécurité après l'accident du tunnel du Mont Blanc ont encore augmenté les coûts d'exploitation.

La concession a donc été prolongée jusqu'en 2050. En contrepartie, le Gouvernement s'est engagé auprès des instances communautaires à ce que la SFTRF ne puisse se porter candidate à l'attribution de nouvelles concessions.

Avec la présentation de ce projet de loi, monsieur le ministre, vous avez tenu votre engagement d'organiser un débat. Par votre travail, vous avez créé les conditions pour que la transposition de cette directive dans le droit français se passe dans les meilleures conditions. C'est pourquoi le groupe communiste donne un avis favorable à ce texte. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le *Livre blanc* de la Commission des Communautés européennes sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, on cite cette phrase de Johann Wolfgang Goethe, ministre de la reconstruction routière de l'Etat de Weimar, qui écrivait dans *Les Affinités électives*: « Un grand sacrifice est aisé, mais ce sont les petits sacrifices continuels qui sont durs. »

Monsieur le ministre, votre politique me fait penser à cette phrase de Johann Wolfgang Goethe.

Le Gouvernement doit effectivement trouver assez durs les petits sacrifices continuels qu'il doit consentir pour rafistoler une politique des transports devenue inadaptée à l'Europe du XXI^e siècle, et il doit intégrer, jour après jour, de nouvelles directives d'une Europe qui, elle, élabore sa politique.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il est sorti quand, le *Livre blanc* ?

M. Marc-Philippe Daubresse. Il a été publié il y a peu de temps.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais quand ?

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous le savez mieux que moi, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne vous le fais pas dire !

M. Marc-Philippe Daubresse. Je cite une phrase de ce Livre blanc, je ne porte pas de jugement sur le fond pour l'instant.

Cette politique de l'Europe, qui a sa cohérence...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Qui date de quand ?

M. Marc-Philippe Daubresse. Elle date des gouvernements précédents...

Cette politique de l'Europe, qui a sa cohérence, ne va pas toujours dans l'intérêt de la France. C'est la raison pour laquelle il aurait été plus aisé de consentir un grand sacrifice, c'est-à-dire de faire, comme l'a demandé tout à l'heure Gérard Voisin, un grand débat sur la politique nationale des transports, sur la manière dont on peut envisager la réforme du financement de nos autoroutes, celle du financement des alternatives modales, une politique d'aménagement du territoire ne prévoyant pas forcément tous les modes de transport sur tous les segments de marché, et sur la manière dont on peut s'adapter à la nouvelle donne de la concurrence dans l'espace européen.

Vous ne l'avez pas voulu et nous voilà face à un projet de ratification qui n'a que peu d'effets en droit français en dépit de son titre racoleur. J'espère qu'avant la fin de cette législature, on pourra parler de cette proposition du *Livre blanc* sur la taxation des poids lourds, qui est abondamment débattue en ce moment, et sur le financement de l'intermodalité. Il y a beaucoup de choses à dire, en particulier sur la manière dont on peut éviter de charger un peu plus les transporteurs routiers français et se donner les moyens d'une vraie politique volontariste en matière d'intermodalité.

Le texte qui nous réunit ce soir n'a que peu d'effets en droit français. Il concerne l'interdiction de toute discrimination directe ou indirecte en matière de taxation, principe d'égalité qui existait déjà dans notre droit. Il concerne surtout, la plupart des orateurs qui m'ont précédé l'ont dit, la réforme du régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ce que le Gouvernement avait décidé en consultant les sociétés françaises d'autoroutes va donc être mis en œuvre.

Conformément aux dispositions de la loi d'habilitation du 3 janvier 2001, l'ordonnance prolonge la durée actuelle des concessions des six SEMCA, on l'a dit tout à l'heure. On tente aussi de concilier droit à la concurrence et efficacité en supprimant le système d'adossement, qui, pourtant, avait fait ses preuves.

On peut se demander si le compromis ainsi réalisé répond bien au souci de la Commission européenne, qui considère dans ses attendus que les concessions doivent être considérées comme des concessions nouvelles quand on les allonge et qu'elles sont soumises à la concurrence. Les SEMCA ne sont-elles pas à nouveau privilégiées par rapport aux autres opérateurs ?

J'insisterai peu sur l'alinéa prolongeant la durée de la concession de la Société française du tunnel routier du Fréjus jusqu'au 31 décembre 2050, cette société a été suffisamment critiquée par certains. M. Bouvard a fait un vibrant plaidoyer qui mérite d'être salué, le groupe UDF est totalement d'accord avec cette partie du texte.

C'est donc plus sur la méthode, monsieur le ministre, que le groupe UDF veut s'exprimer ce soir.

D'abord, il y a un manque de sérieux absolu dans la transposition du droit communautaire et le respect des délais donnés aux Etats. La France est un très mauvais élève dans ce domaine puisqu'elle se trouve en douzième position concernant le taux de transposition des directives en 1999 et qu'elle figurait déjà au onzième rang en 1998.

De plus en plus souvent, pour les directives importantes, le Gouvernement attend l'expiration des délais de transposition et l'engagement de procédure en manque-

ment pour demander au Parlement de se prononcer dans la précipitation sur des textes importants, quand il demande au Parlement de se prononcer sur le fond...

Tout le monde voit bien les conséquences de cette situation, au niveau politique d'abord, parce que cela donne de notre pays une image déplorable – le Danemark, par exemple, pourtant beaucoup plus réservé à l'égard de l'intégration européenne, est l'un des Etats qui met en œuvre le plus scrupuleusement le droit communautaire –, au niveau juridique ensuite, parce que les jurisprudences communautaire et française peuvent être en contradiction faute d'harmonisation, au niveau financier enfin.

Autre critique sur la méthode, le dessaisissement inquiétant du Parlement sur un sujet pourtant essentiel puisque vous abordez des points fondamentaux qui concernent le financement des infrastructures les plus importantes en France, à savoir les infrastructures routières.

Par ailleurs, le Gouvernement fait l'économie, je l'ai dit tout à l'heure, de grands débats nationaux. L'appréciation justifiant un débat par la représentation nationale et présentant un véritable enjeu politique est pour le moins sujette à caution. Or, il y a dans ce texte des enjeux politiques notoires, et nous sommes déçus après la discussion qui a eu lieu ici l'année dernière et après les engagements que vous aviez pris au Sénat sur le même sujet.

Si un certain nombre de mesures techniques vont dans le bon sens, la réforme des concessions des sociétés d'autoroute dépasse le cadre d'une simple transposition de directive et devrait s'intégrer dans un contexte précis qui appelle une réforme complète de notre système autoroutier concédé et du financement de l'ensemble des infrastructures.

C'est pourquoi, compte tenu de la manière dont le Gouvernement a traité le Parlement dans cette procédure de ratification, et surtout du manque de cohérence et de lisibilité de la politique des transports – l'Europe, elle, avance, mais la France et l'Allemagne ne sont pas au cœur de l'Europe des transports –, le groupe UDF s'abstiendra sur ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La discussion générale est close.

A la demande du Gouvernement, je vais suspendre la séance quelques instants.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-trois heures cinquante, est reprise, le jeudi 11 octobre, à zéro heure.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Quelques mots, monsieur le président, après la discussion générale, pour remercier M. le rapporteur, Vincent Burrioni, MM. Cazeneuve, Bouvard et Biessy, pour leur soutien à ce projet de loi.

Je n'ai pas entendu de soutien franc de la part de M. Voisin et de M. Daubresse, même si, sur l'objet même du projet de loi, je n'ai pas senti de leur part une opposition fondamentale aux propositions du Gouvernement.

Par contre, M. Voisin et M. Daubresse ont tenu des propos particulièrement vifs sur la politique des transports d'une manière générale. Un peu comme si nous allions au fil de l'eau, sans politique générale.

Un peu comme s'il n'y avait pas eu de discussions, ici, à l'Assemblée nationale, sur la loi d'orientation relative à l'aménagement et au développement du territoire, qui a institué les schémas de services, notamment les schémas de services de transports multimodaux, et qui a en quelque sorte défini une planification à l'horizon de vingt ans, avec une démarche tout à fait nouvelle par rapport à ce qui s'était fait auparavant.

Un peu comme s'il n'y avait pas eu des discussions qui ont duré plusieurs mois – et c'est heureux – entre les élus et l'Etat, dans chaque région, sur les contrats de plan Etat-région, contrats qui se sont traduits, dans certains domaines, par une modification radicale par rapport aux politiques passées. Je suis sûr que vous n'avez pas oublié cela, mais vous ne faites pas le lien entre la mise en place des contrats de plan Etat-région, la définition des schémas de services, notamment de transports multimodaux, et la politique générale.

Un peu, monsieur Daubresse, et là vous avez presque atteint le comble de la méconnaissance – je n'ose pas utiliser un autre mot –, un peu comme si nous n'avions rien fait au niveau européen. Figurez-vous que je suis le ministre des transports le plus ancien en Europe. J'en ai vu passer, selon les pays, trois, quatre, parfois cinq. J'ai vu passer deux commissaires des transports. En étant le plus ancien, j'ai le privilège non pas de l'âge – je ne suis pas le plus vieux – mais de l'ancienneté. Et je vois ce qui se passe, et je sais les efforts que la France a menés sous la présidence française, et qu'elle continue à mener, notamment pour réussir la mise en place d'un réseau ferré de fret européen. Il fallait le faire, justement pour favoriser une nouvelle politique des transports. Je sais ce qu'il a fallu faire pour la traversée des zones sensibles. M. Bouvard a insisté sur celles des Alpes, en rappelant un élément historique dans la réalisation du tunnel du Fréjus, mais c'est aussi vrai pour les Pyrénées. Nous avons fait des mémorandums, qui datent déjà de plusieurs années, qui ont été un apport à l'Europe des transports, et notamment à ce livre blanc qui vient juste de sortir, ce dont je me félicite. Vous disiez que l'Europe, elle, a une politique et que nous, nous courons derrière. Mais pardonnez-moi de vous dire que ce livre blanc, il y a un moment que nous l'attendons, que nous nous sommes battus pour sa réalisation, et qu'il contient justement des éléments que nous avons suggérés, nous, le gouvernement français, et moi en particulier, notamment par le biais des mémorandums que je viens de citer.

M. Voisin parlait de la politique des transports routiers. Mais, monsieur Voisin, vous n'êtes pas sans savoir tout ce que j'ai fait pour l'harmonisation au niveau européen. Evidemment, je n'ai pas tout à fait la même conception que vous, je ne m'inscris pas dans le cadre du libéralisme, dans le « il n'y a que ça de vrai, il n'y a que ça qui marche ». Qu'est-ce que voulez, je préfère la SNCF à la libéralisation de Railtrack. Vous connaissez Railtrack ? Vous savez ce qui est en train de lui arriver ? Ils ne sont pas contents, les actionnaires. Et en plus, il y avait des accidents. Et en plus, le réseau ne fonctionnait pas. Autre exemple, je préfère Air France à la situation de Swissair.

M. Gérard Voisin. Air France, on a vu ce qu'il en était !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez le droit d'être un libéral absolu, cela vous regarde. Mais moi, je préfère une politique maritime qui intègre la dimension de la sécurité et la lutte contre les pavillons de complaisance – contre la complaisance en général – à ce qui s'est passé avec l'*Erika*, où l'on a suivi la loi du marché, qui était censée tout régler, où l'on s'est donné pour objectif le prix minimum du transport maritime, au détriment de la vie des hommes et de l'environnement. Alors oui, c'est vrai, nous n'avons pas la même démarche.

Et quand il est question d'intermodalité, quand il est question d'harmonisation, je préfère l'harmonisation sociale par le haut. Je sais bien que la réduction du temps de travail, dans le transport routier comme ailleurs, cela vous fait frémir. Vous voulez revenir sur les 35 heures si jamais vous revenez aux affaires, mais moi je préfère la réduction du temps de travail, y compris dans l'intérêt de la sécurité routière et pour de meilleures conditions de vie et de travail. Nous avons obtenu, monsieur Voisin – et la France y est pour quelque chose, puisque cela s'est fait sous notre présidence –, que cette harmonisation se fasse, notamment avec une directive sur le temps de travail à l'échelle européenne.

Mais nous ne nous sommes pas contentés de cela, nous avons proposé la modification du règlement 38/20, dans le sens, là aussi, de l'harmonisation.

Et nous sommes allés encore plus loin. Vous avez évoqué l'élargissement de l'Europe : nous avons proposé que soit posé le principe de l'autorisation du conducteur, afin de lutter contre cette politique qui consiste à embaucher des chauffeurs venus des pays extra-communautaires en les payant au tarif en vigueur dans leur pays, pour leur faire faire du cabotage intracommunautaire. Nous l'avons proposé et nous l'avons obtenu.

Vous voulez que je continue sur la politique globale des transports, sur les schémas de services, sur les contrats de plan Etat-région, sur la politique européenne ?

M. Gérard Voisin. Arrêtez, nous n'avons pas dit que tout cela n'existait pas !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si vous ne l'avez pas dit, je retire tout ce que j'ai dit : je vois que, finalement, vous approuvez la politique des transports du Gouvernement. (*Sourires.*)

J'insiste sur la détermination du Gouvernement : nous ne voulons plus de la politique du tout-routier, pas plus que de la politique du tout-TGV. Il y a aussi les autres modes de transport.

M. Marc-Philippe Daubresse. Mais nous sommes d'accord ! Nous sommes tellement d'accord que nous l'avons fait avant vous !

M. Gérard Voisin. Et c'est vous qui avez arrêté le canal Rhin-Rhône !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je n'ai pu l'arrêter puisqu'il n'avait pas commencé !

M. Gérard Voisin. Le projet était lancé ! C'est votre amie Dominique Voynet qui l'a arrêté !

M. Marc-Philippe Daubresse. Et qui a lancé l'intermodalité ? C'était sous quel gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ecoutez : 87 000 cheminots en moins de 1984 à 1997, 9 000 agents d'Air France en moins de 1993 à 1997, réduction des effectifs de la RATP ! Il a fallu mul-

tiplier par deux – vous entendez bien, par deux – les efforts faits pour les transports collectifs publics dans les villes. Nous, nous avons embauché des cheminots, nous avons ouvert des gares, nous rouvrons des lignes. En ce qui concerne le système de financement des autoroutes fondés sur l'adossement, vous le savez bien, ce n'était plus possible. Ce n'est pas la volonté délibérée du Gouvernement : c'est le Conseil d'Etat lui-même qui a arrêté un chantier de neuf milliards alors que mon prédécesseur s'était fié à ce qu'avait dit le même Conseil d'Etat, mais dans sa section travaux publics, pour donner son aval aux travaux. Neuf milliards arrêtés ! Ce mode de financement a été interdit, on ne peut plus l'utiliser. Alors, qu'est-ce qu'on fait dans ces cas-là ? Eh bien, on discute et on travaille à une réforme. Et nous avons fait une réforme autoroutière. Nous ne l'avons pas faite d'un point de vue unique, étroitement financier. Nous avons voulu que les SEMCA soient dans les mêmes conditions que les entreprises privées européennes, Cofiroute par exemple, pour répondre aux appels d'offres. C'est pourquoi nous leur avons enlevé certains avantages en leur donnant cette possibilité d'allongement que nous avons discutée avec la Commission. Et il a fallu discuter ! Cela a pris des mois et des mois !

On a toujours l'impression, quand vous jugez de la politique qui est menée, que si vous étiez là, vous y arriveriez d'un claquement de doigts. Ce n'est pas vrai, cela ne se passe pas comme cela, j'y insiste. Mais vous le savez bien, puisque vous avez été aux affaires pendant des années.

M. Gérard Voisin. Et nous allons y revenir !

M. Marc-Philippe Daubresse. Que disiez-vous quand vous étiez dans l'opposition ? Voulez-vous qu'on vous le répète ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Eh bien voilà ! Vous êtes en train de me dire que vous faites de l'obstruction systématique parce que vous êtes dans l'opposition ! *(Sourires.)* C'est la meilleure que j'aie entendue ce soir.

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous vous renvoyons à vos propres propos !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes franc, monsieur Voisin, et je vous en félicite !

M. Gérard Voisin. Mais je n'ai rien dit ! Quoique je pense comme M. Daubresse !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est très bien. Ce soir, vous m'avez dit, un, que vous étiez d'accord avec la politique du Gouvernement et, deux, que vous faisiez de l'opposition systématique.

Je voulais, en tout cas, rappeler tout cela. Je crois qu'il y a dans ce projet de loi des éléments qui vont nous permettre une meilleure fiabilité et une meilleure viabilité de nos sociétés autoroutières, des SEMCA, et ce dans des conditions conformes à la règle européenne et aux dispositions du Conseil d'Etat, mais conformes également à une nouvelle politique des transports, celle que le Gouvernement met en œuvre, et notamment, en ce qui concerne l'intermodalité, en faveur du rail. Je souhaite vraiment que ce projet de loi soit adopté, sinon à l'unanimité, du moins très largement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. – Est ratifiée, telle qu'elle est modifiée par la présente loi, l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. »

La parole est à M. Yves Deniaud, inscrit sur l'article.

M. Yves Deniaud. Je voudrais quelques éclaircissements sur la mise en œuvre de la réforme. Après la fin de l'adossement, on aurait pu imaginer, par exemple, que la Caisse nationale des autoroutes soit transformée et qu'elle recueille les dividendes éventuels des sociétés d'autoroutes, plus, pourquoi pas, une partie des taxes créées par la loi de 1995, qui sont perçues au kilomètre et qui alimentaient le défunt FITTVN. Mais, apparemment, il n'en va pas ainsi. Ce mécanisme aurait pourtant permis de dégager des fonds, de financer la part publique qui est maintenant obligatoire dans la construction des nouvelles autoroutes puisque le produit des concessions ne suffit plus à les financer intégralement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cela dépend !

M. Yves Deniaud. Peut-être, mais enfin vous en avez cité deux tout à l'heure – dont une que je connais bien – et, dans les deux cas, il faut un financement public. S'il y a des sections qui dans l'avenir n'ont pas besoin de financement public, j'en serais très heureux, ce serait encore mieux, mais de toute façon il y en aura qui le nécessiteront. Voilà pourquoi il aurait fallu un mécanisme automatique qui permette de trouver ces ressources. Cela aurait été intéressant.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce n'est pas obligé !

M. le président. Vous répondrez après, monsieur le ministre.

M. Yves Deniaud. Dans la situation telle qu'elle se présente, je souhaiterais donc poser deux questions.

La réforme autoroutière a fait apparaître des produits importants dans les sociétés d'autoroutes. Il faut donc savoir – c'est la première question – si ces produits excèdent les charges nouvelles qui résultent pour les sociétés d'autoroutes du changement de régime de TVA. C'est là une première interrogation qui suscite des inquiétudes.

D'autre part, le décret du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers prévoit des contrats de plan avec les sociétés d'autoroutes, contrats qui fixent les tarifs et les investissements sur des périodes de cinq ans. Les premiers contrats de plan ont expiré le 31 décembre 1999. Par conséquent, et c'est la deuxième question, dans l'application de la réforme, le Gouvernement va-t-il signer de nouveaux contrats de plan avec les sociétés d'autoroutes, de façon que l'on ait une vue claire sur les investissements qui seront réalisés dans les cinq ans qui viennent ? En particulier, les dividendes des sociétés autoroutières

vont-ils être utilisés, comme je l'espère, pour financer la part publique, quand elle sera nécessaire, des nouvelles infrastructures autoroutières ? Il y a 152 millions d'euros qui sont inscrits dans le budget pour un développement intermodal. J'espère qu'il y en aura une partie pour financer les projets autoroutiers. Parce que, et c'est là l'inquiétude de fond, le FITTVN ayant été absorbé par le ministère des finances dans les recettes générales, j'aimerais que les dividendes des sociétés autoroutières ne subissent pas le même sort et qu'il n'y ait pas de retard dans des investissements autoroutiers, des retards qui seraient dus à des difficultés à obtenir la part de financement de l'Etat dans les cas où des subventions publiques seraient nécessaires.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Deniaud, d'abord, pour le fonctionnement du système, le financement public n'est pas obligatoire. Les choses se feront au vu de chaque projet, en fonction des appels d'offres, qui seront lancés et des réponses qui seront faites. Les sociétés diront : « Pour atteindre l'équilibre au terme de tant d'années, étant donné l'amortissement, étant donné la nature des travaux, il me faut 500 millions de financement public pour que ce soit jouable, ou bien 5 milliards, ou bien zéro franc. » Je crois que c'est le cas pour le viaduc de Millau : il n'est pas prévu de financement public, parce que ce n'est qu'un ouvrage et que, avec le péage, la rentabilité apparaît certaine.

Mais ce qui est vrai, c'est que le système dans lequel se sont construits les 8 000 kilomètres d'autoroutes qui ont déjà été réalisés, sans être un mauvais système, est arrivé à ses limites. D'abord, des limites juridiques, ne serait-ce que communautaires. Mais aussi des limites d'un autre type. Je m'explique. Au début, on a évidemment construit dans les endroits où il y a le plus de passage. Mais au fur et à mesure que les autoroutes se construisent, les nouveaux tronçons se font sur les axes les moins fréquentés, c'est-à-dire que le degré de rentabilité tend à décroître. La politique fondée sur l'adossement aboutissait ainsi à financer la construction de tronçons de moins en moins rentables. Le résultat, c'est que la dette globale des sociétés d'autoroutes était en train de s'alourdir. Elle approche aujourd'hui les 200 milliards de francs. Je cite ce chiffre pour que vous ayez un ordre de grandeur. On ne procédait pas tout à fait de la même manière, mais cela y ressemblait quand même un peu, en ce qui concerne les TGV. On disait à la SNCF : « Ouvrez des lignes de TGV, empruntez ! » Résultat : une dette de 200 milliards.

M. Michel Bouvard. C'est ce que M. Bérégofoy a fait pour le TGV Nord !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, et cela a failli plomber définitivement la SNCF. Elle a failli exploser.

M. Michel Bouvard. Tout à fait ! Et c'est pour cela que nous avons été obligés de la sauver !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je dis cela pour que nous ayons ensemble une réflexion qui soit la plus concrète possible.

Nous avons donc modifié cela, nous avons mis les candidats sur un pied d'égalité. Désormais, les sociétés, qu'il s'agisse de sociétés privées comme Cofiroute ou d'autres – qui peuvent à la limite être internationales – ou qu'il s'agisse des SEMCA, qui pourront être candidats chez nous mais aussi à l'étranger, pourront toutes répondre à des appels d'offres dans des conditions de compétition et

de concurrence équitables. En même temps, étant donné l'allongement de la durée de l'amortissement, les rentrées, notamment après les premiers remboursements et tout ce qui a été fait, permettront des dividendes qui vont être utilisés pour des autoroutes, bien sûr, pour des routes, le cas échéant, mais aussi pour financer la politique intermodale, c'est-à-dire le ferroutage – qui se fait dans l'intérêt du fer comme dans celui de la route –, les transports combinés et le ferroviaire.

Vous me dites : « Mais on avait le FITTVN ! » C'est vrai, il a été supprimé. C'était la volonté du Parlement.

M. Michel Bouvard. Du Gouvernement, surtout !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais j'ai obtenu que la ressource dégagée par la taxe dont vous parlez, monsieur Deniaud – instaurée par la loi de 1995 dite loi Pasqua et qui augmente en fonction des péages perçus chaque année –, soit affectée sur une ligne budgétaire et qu'elle varie en fonction de l'augmentation des péages. Donc, même s'il y a suppression du FITTVN, il n'y a pas suppression de la démarche du Gouvernement. La seule différence, c'est que le FITTVN est remplacé par une ligne budgétaire qui ne concernera plus seulement les autoroutes, mais également l'intermodalité. C'est une différence de taille par rapport à la politique précédente !

J'ajoute que je n'exclus pas qu'en ce qui concerne la réalisation des infrastructures dont notre pays a besoin, nous améliorions la vision que nous donne la seule ligne budgétaire l'intermodalité pour mettre en œuvre, et identifier les ressources nécessaires et les politiques à mener dans chacun des domaines.

Donc, je crois que, dans ce domaine, la démarche du Gouvernement constitue un progrès et en tout cas un moyen pour aller de l'avant dans cette politique des transports que tout le monde appelle de ses vœux.

M. le président. Je ne voudrais pas intervenir dans le débat, ce n'est pas mon rôle, monsieur le ministre, mais ayant été rapporteur de la loi de 1995, je me permets de vous dire que les deux taxes avaient été créées non seulement pour les autoroutes, mais aussi pour les transports combinés et pour l'intermodalité. Cela figurait dans le texte de la loi qui a créé le FITTVN.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous sommes d'accord !

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. « Art. 2. – L'article 2 de l'ordonnance du 28 mars 2001 précitée est complété par un 7^o ainsi rédigé :

« 7^o La convention de concession passée entre l'Etat et la Société française du tunnel routier du Fréjus en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A 43 entre Aiton et Le Freney, et en vue de l'entretien et de l'exploitation de la section entre Le Freney et la plate-forme d'entrée au tunnel du Fréjus, et approuvée par le décret du 31 décembre 1993, est prolongée jusqu'au 31 décembre 2050. »

M. de Courson a présenté un amendement, n^o 1, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 2 par l'alinéa suivant :

« 8^o La convention de concession passée entre l'Etat et la compagnie financière et industrielle des autoroutes en vue de la construction, de l'entretien

et de l'exploitation des autoroutes A 10, A 11, A 28, A 81, A 85 et approuvée par le décret du 12 mai 1970 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2043. »

La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, comme vous vous en souvenez, puisque nous avons eu une longue discussion sur ce sujet à l'occasion de l'examen d'une loi de finances antérieure, les six sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes ont bénéficié d'une prolongation de la durée de concession en application de l'ordonnance que nous sommes appelés à ratifier. Cette prolongation de douze à quinze ans, selon les six sociétés concessionnaires, soit une moyenne de treize ans, a été obtenue en contrepartie officiellement de la suppression des charges différées et de la garantie de l'Etat, et plus officieusement en contrepartie de la soumission des péages à la TVA, suite à une décision de la Cour européenne de justice.

A l'époque, un très long débat s'était engagé sur le caractère rétroactif ou non de l'assujettissement des investissements à la TVA, sachant que des sommes considérables étaient en jeu. Hélas ! les sociétés d'autoroutes n'ont pas pu bénéficier pour récupérer la TVA sur les investissements du même délai que celui – plus long – dont avait bénéficié France Télécom quand il avait été décidé d'assujettir les télécommunications à la TVA.

Le présent amendement a pour objet de rétablir l'égalité entre la société Cofiroute et les six autres sociétés publiques en prolongeant de treize ans la durée de la concession dont elle bénéficie. En effet, les six sociétés publiques ont bénéficié d'un allongement considérable de leur concession, mais pas la société Cofiroute.

Vous me rétorquerez sans doute, monsieur le ministre, que la société Cofiroute n'avait pas le même régime financier que les six autres sociétés en termes d'amortissements et de garanties. Auquel cas je vous répondrai que si vous voulez maintenir la parité entre toutes les structures qui interviennent dans la construction d'autoroutes, il faut établir une égalité entre elles.

C'est d'autant plus nécessaire que, selon les estimations, l'assujettissement à la TVA, assorti d'un blocage des prix des péages, s'est soldé pour la société Cofiroute par un coût de 750 millions de francs. Cette somme n'est d'ailleurs pas très différente de celle que nous avaient indiquée les différentes sociétés d'autoroutes publiques lorsqu'elles avaient été assujetties à la TVA avec l'engagement de ne pas la répercuter dans le prix des péages, c'est-à-dire de ne pas majorer ceux-ci de 19,6 % ; cet accord avait fait ensuite l'objet d'une négociation à Bruxelles.

Vous me répondrez donc sans doute aussi que l'adoption d'un tel amendement supposerait l'accord préalable de l'Union européenne, puisque les prolongations de concessions doivent faire l'objet d'un accord – ce que vous avez d'ailleurs fini par obtenir après de longs débats. Mais rien ne vous empêche, monsieur le ministre, d'aller négocier en ce sens pour Cofiroute. Après tout, vous l'avez bien fait pour la société française du tunnel routier du Fréjus.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On va nationaliser ! (*Sourires.*)

M. Charles de Courson. Ce n'est pas nécessaire, vous pouvez aller négocier aussi bien pour les entreprises publiques que pour les entreprises privées. C'est d'ailleurs ce que vous faites constamment, monsieur le ministre,

dans de nombreux domaines. Et qu'elles soient publiques ou privées, il s'agit de sociétés françaises et elles doivent être traitées de la même façon.

La mesure que je propose s'impose d'autant plus que le contrat de plan signé avec chacune des sociétés d'autoroutes n'a pas été renouvelé – Yves Deniaud en a parlé – et que le décret de 1995 vous donne la possibilité de fixer les prix des péages. Les sociétés d'autoroutes ne disposent donc plus de liberté tarifaire.

Compte tenu de cette situation, Cofiroute a bloqué 150 kilomètres d'autoroutes lui restant à construire sur l'A 28 entre Tours et Ecommoy, sur l'A 85 entre Tours et Vierzon et entre Langeais et Bourgueil, sans parler du contournement nord d'Angers. Une telle situation est très préjudiciable au progrès autoroutier pour l'ouest de notre pays.

Allez-vous, monsieur le ministre, débloquent la situation en traitant Cofiroute de la même façon que les autres sociétés concessionnaires d'autoroutes ?

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

M. Vincent Burrone, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, qui a été déposé trop tardivement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Avant de donner mon avis sur l'amendement, je tiens à indiquer à M. Yves Deniaud, à qui je n'ai pas répondu sur ce point, que des contrats seront signés avec les sociétés d'autoroutes.

M. Charles de Courson. Toutes les sociétés ? Y compris Cofiroute ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Toutes les sociétés d'autoroutes, bien sûr !

En ce qui concerne l'amendement, il remet en cause l'accord de Bruxelles, qui allonge certes la durée de la concession, mais en contrepartie de la suppression de la garantie de l'Etat et de l'abandon du mécanisme des charges différées.

En fait, il s'agit d'un ensemble de mesures de banalisation du régime juridique et comptable des sociétés publiques pour les mettre à égalité avec leurs concurrentes.

Il ne vous a pas échappé, monsieur de Courson, j'en suis sûr, que la société Cofiroute, au capital entièrement privé, a déjà, elle, un régime banalisé et qu'elle bénéficie d'une durée de concession de soixante ans pour l'interurbain et de soixante-dix ans pour l'autoroute A 86, à compter de sa mise en œuvre. Tout cela a été calculé en tenant compte de la rémunération du capital investi par les actionnaires, sachant que cette société ne recourt pas au mécanisme comptable des charges différées. Il ne s'agit donc que d'aligner les régimes des sociétés publiques sur le régime de droit commun.

En ce qui concerne les mesures d'allongement de la durée des concessions – sujet sur lequel le Gouvernement travaille depuis plus de deux ans et dont nous avons parlé à plusieurs reprises tant en commission des finances qu'en commission de la production et des échanges –, elles ne sont pas liées au changement du régime de TVA auquel sont soumis les péages autoroutiers, changement qui fait suite à une décision de la Cour de justice des communautés européennes du 12 septembre 2000.

De toute manière, comme vous l'avez dit vous-même, l'adoption d'un tel amendement supposerait l'accord préalable de Bruxelles. De plus, comment le Gouverne-

ment pourrait-il accepter un amendement qui contredirait l'accord passé avec Bruxelles dont j'ai parlé au début de ma réponse? Autant dire que l'acceptation d'un tel amendement ne serait pas raisonnable sur le plan des principes et contribuerait à mettre le Parlement et le Gouvernement dans une position fort délicate vis-à-vis de l'Europe.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2.
(L'article 2 est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole?... Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.
(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

3

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. le Premier ministre le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2002.

Ce projet de loi, n° 3307, est renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

4

DÉPÔTS DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Marc Reyman un rapport, n° 3306, fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du traité d'extradition entre la France et les Etats-Unis d'Amérique (ensemble un procès-verbal d'accord sur la représentation) (n° 2814).

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Jacques Rebillard un rapport, n° 3308, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi portant amélioration de la couverture des non-salariés agricoles contre les accidents du travail et les maladies professionnelles.

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Philippe Vuilque un rapport, n° 3309, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à la lutte contre les discriminations.

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Jacques Rebillard un rapport, n° 3310, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en nouvelle lecture, sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat,

portant amélioration de la couverture des non-salariés agricoles contre les accidents du travail et les maladies professionnelles (n° 3168).

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Philippe Vuilque un rapport, n° 3311, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat en deuxième lecture, relative à la lutte contre les discriminations (n° 3174).

5

DÉPÔTS DE RAPPORTS SUR DES PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu le 10 octobre 2001, de Mme Nicole Feidt un rapport, n° 3312, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur les propositions de résolution :

1. De M. Philippe Martin et plusieurs de ses collègues tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'organisation et le déroulement des « rave party » non autorisées et plus particulièrement sur leurs implications sur la sécurité et la santé publiques, ainsi que sur l'environnement (n° 3080) ;

2. De M. Jacques Blanc tendant à la création d'une commission d'enquête sur les « rave party » (n° 3257).

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de Mme Nicole Feidt un rapport n° 3313, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur la proposition de résolution de M. Jean-Pierre Brard, visant à la création d'une commission d'enquête relative à l'ampleur et à la responsabilité des arrestations arbitraires, détentions illégales, actes de tortures et exécutions sommaires imputables aux autorités françaises durant la guerre d'Algérie (n° 3215).

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Maxime Bono un rapport, n° 3315, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur les propositions de résolution :

1. De M. André Aschieri et plusieurs de ses collègues tendant à créer une commission d'enquête relative aux risques dus à l'absence de dispositifs de sécurité efficaces sur le site de La Hague face à une action terroriste nucléaire et sur les mesures propres à réduire les conséquences d'une telle situation sur la santé publique et l'environnement (n° 3264) ;

2. De M. Philippe Douste-Blazy, Jean-Louis Debré et Jean-François Mattei tendant à la création d'une commission d'enquête sur la prévention des risques majeurs technologiques (n° 3284) ;

3. De M. Noël Mamère et plusieurs de ses collègues visant à la création d'une commission d'enquête relative à l'accident intervenu le 21 septembre 2001 à l'usine AZF de Toulouse, sur la situation des usines classées à risque majeur et sur l'application sur le territoire national de la directive européenne Seveso (n° 3285) ;

4. De M. Alain Bocquet et les membres du groupe communiste et apparentés tendant à la création d'une commission d'enquête sur les circonstances qui ont précédé à la catastrophe survenue à Toulouse le 21 sep-

tembre 2001, les conditions de réparation des préjudices subis et de reconstruction des équipements, le renforcement des dispositions applicables, d'une part, aux établissements relevant de la prévention des risques industriels majeurs et, d'autre part, à la formation et au statut de leurs personnels et à l'amélioration de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail dans ces sites (n° 3286) ;

5. De M. Jean-Jacques Guillet et plusieurs de ses collègues tendant à créer une commission d'enquête sur les conditions de protection des sites industriels dangereux (n° 3287) ;

6. De M. Jean-Marc Ayrault et les membres du groupe socialiste et apparentés tendant à la création d'une commission d'enquête sur la sécurité des personnes et la protection de l'environnement face au risque biologique, technologique et industriel (n° 3289) ;

7. De M. Philippe de Villiers tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes et les conditions exactes de l'explosion de l'usine AZF de Toulouse ainsi que sur la responsabilité de l'Etat sur les questions d'ordre public et de sécurité nationale face aux menaces terroristes (n° 3304).

6

DÉPÔTS DE RAPPORTS D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu le 10 octobre 2001, de Mme Yvette Roudy un rapport, n° 3305, déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission des affaires étrangères, sur les droits de l'homme et la francophonie.

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Jean-Pierre Dufau un rapport, n° 3314, déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le suivi de l'application de la loi n° 97-1027 du 10 novembre 1997 relative à l'inscription d'office des personnes âgées de dix-huit ans sur les listes électorales.

J'ai reçu, le 10 octobre 2001, de M. Jean-Yves Le Drian un rapport, n° 3317, déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées, sur l'aéronautique navale.

7

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 10 octobre 2001, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, de modernisation sociale.

Ce projet de loi, n° 3316, est renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

8

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Aujourd'hui à neuf heures, première séance publique :

Discussion de la proposition de loi, n° 3122 rectifié, de M. Henri Cuq et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 ainsi qu'à renforcer la protection des mineurs ;

M. Henri Cuq, rapporteur, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 3300 rectifié).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion, en nouvelle lecture, de la proposition de loi, n° 3168, portant amélioration de la couverture des non-salariés agricoles contre les accidents du travail et les maladies professionnelles :

M. Jacques Rebillard, rapporteur, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 3310) ;

Discussion, en nouvelle lecture, de la proposition de loi, n° 3174, relative à la lutte contre les discriminations à l'embauche et dans l'emploi :

M. Philippe Vuilque, rapporteur, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 3311) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 3149, relative à la création d'établissements publics de coopération culturelle :

M. Marcel Rogemont, rapporteur, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 3265).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 11 octobre 2001, à zéro heure vingt-cinq.)

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

ERRATUM

au compte rendu intégral de la séance du mercredi 3 octobre 2001 (Journal officiel), débats de l'Assemblée nationale, n° 54, AN [CR] du 4 octobre 2001.

Page 5452, 2^e colonne, 4^e ligne, Désignation d'un candidat à un organisme extraparlamentaire :

Au lieu de : « Conseil de surveillance de la Caisse française de développement »,

Lire : « Conseil de surveillance de l'Agence française de développement ».

REPORT DU DÉLAI DE DÉPÔT DES CANDIDATURES À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

A la demande de la commission de la production et des échanges, le délai de dépôt des candidatures à la commission nationale des aides publiques aux entreprises, qui avait été fixé au mercredi 10 octobre 2001, à dix-huit heures, est reporté au mercredi 17 octobre 2001, à dix-huit heures.

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

NOTIFICATION D'ADOPTIONS DÉFINITIVES

Transmissions

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

Communication du 9 octobre 2001

- N° E 1824. – Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et la République de Malte concernant les poissons et les produits de la pêche sous forme d'un protocole additionnel à l'accord établissant une association entre la Communauté économique et Malte (COM [2001] 515 final).
- N° E 1825. – Proposition de décision du Conseil modifiant la décision 1999/733/CE du Conseil portant attribution d'une aide macrofinancière supplémentaire à l'ancienne République yougoslave de Macédoine (COM [2001] 519 final).
- N° E 1826. – Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 47/1999 relatif au régime d'importation pour certains produits textiles originaires de Taïwan (COM [2001] 523 final).

Il résulte d'une lettre de M. le Premier ministre qu'ont été adoptés définitivement par les instances communautaires les textes suivants :

Communication du 9 octobre 2001

- N° E 1581 (COM [2000] 619 final). – Proposition de règlement du Conseil établissant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche de certains stocks de poissons grands migrateurs (adopté le 27 septembre 2001).
- N° E 1673 (COM [2001] 25 final). – Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de la Communauté, d'un accord de reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité entre la Communauté européenne et le Japon (adopté le 27 septembre 2001).
- N° E 1704 (COM [2001] 149 final). – Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à l'adaptation des perspectives financières aux conditions d'exécution présentée par la Commission au Parlement européen et au Conseil en application des points 16-18 de l'accord inter-institutionnel du 6 mai 1999 (adopté le 27 septembre 2001).
- N° E 1716 (SG [2001] D/286873). – Demande de dérogation présentée par le Danemark, conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales (essence distribuée par des stations-service respectant les normes d'équipement et d'exploitation plus sévères arrêtées par le ministère danois de l'environnement et de l'énergie (adopté le 27 septembre 2001).
- N° E 1794 (COM [2001] 513 final). – Proposition de décision du Conseil relative à la signature et à la conclusion au sein de la Communauté européenne de l'accord international sur le café de 2001 (adopté le 24 septembre 2001).

ABONNEMENTS
(TARIFS AU 1^{er} JANVIER 2001)

ÉDITIONS		TARIF abonnement France et outre-mer		FRANCE participation forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER participation forfaitaire aux frais d'expédition *	
Codes	Titres	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
03	Compte rendu..... 1 an	19,82	130	37,81	248	89,94	590
33	Questions..... 1 an	19,67	129	25,31	166	49,85	327
83	Table compte rendu.....	9,60	63	3,51	23	11,43	75
93	Table questions.....	9,45	62	2,59	17	7,47	49
DÉBATS DU SÉNAT :							
05	Compte rendu..... 1 an	18,14	119	28,97	190	73,63	483
35	Questions..... 1 an	17,99	118	17,53	115	41,47	272
85	Table compte rendu.....	9,60	63	2,90	19	4,57	30
95	Table questions.....	6,10	40	2,44	16	3,96	26
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
07	Série ordinaire..... 1 an	198,49	1 302	141,02	925	307,95	2 020
27	Série budgétaire..... 1 an	46,80	307	4,12	27	8,69	57
DOCUMENTS DU SÉNAT :							
09	Un an.....	190,41	1 249	117,54	771	244,99	1 607
<p>Les DÉBATS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DÉBATS du SÉNAT font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07 : projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions ; - 27 : projets de lois de finances. <p>Les DOCUMENTS DU SÉNAT comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.</p>							
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande							
Tout paiement à la commande facilitera son exécution							
Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination (*) Décret n° 2000-1130 du 24 novembre 2000							
DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84							

Prix du numéro : 0,69 € - 4,50 F