

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MARDI 13 NOVEMBRE 2001
(25^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	7687
2 ^e séance	7725

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

60^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 13 novembre 2001



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

1. Questions au Gouvernement (p. 7689).

FORMATION CONTINUE DES AIDES-SOIGNANTES (p. 7689)

MM. Jean Pontier, Bernard Kouchner, ministre délégué à la santé.

MESSAGE DU 11 NOVEMBRE (p. 7689)

MM. Jean Proriol, Jacques Floch, secrétaire d'Etat à la défense, chargé des anciens combattants.

AFGHANISTAN (p. 7690)

MM. Robert Gaïa, Lionel Jospin, Premier ministre.

AGRESSIONS CONTRE DES POLICIERS (p. 7691)

MM. Yves Fromion, Daniel Vaillant, ministre de l'intérieur.

LICENCIEMENTS (p. 7692)

M. Patrick Malavieille, Mme Elisabeth Guigou, ministre de l'emploi et de la solidarité.

CATASTROPHE DE TOULOUSE (p. 7693)

M. Philippe Douste-Blazy, Mme Marie-Noëlle Lienemann, secrétaire d'Etat au logement.

CATASTROPHE DE TOULOUSE (p. 7694)

MM. Pierre Cohen, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

POLITIQUE PÉNALE (p. 7695)

M. Jean-Luc Warsmann, Mme Marylise Lebranchu, garde des sceaux, ministre de la justice.

MOULINEX (p. 7696)

Mmes Laurence Dumont, Elisabeth Guigou, ministre de l'emploi et de la solidarité.

GENDARMERIE (p. 7697)

MM. Renaud Donnedieu de Vabres, Alain Richard, ministre de la défense.

POLITIQUE SPATIALE (p. 7698)

MM. Christian Cabal, Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie.

ACCORD DE MARRAKECH (p. 7698)

MM. André Aschieri, Yves Cochet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Suspension et reprise de la séance (p. 7699)

PRÉSIDENCE DE Mme CHRISTINE LAZERGES

2. Ordre du jour de l'Assemblée (p. 7699).

3. Loi de finances pour 2002 (*deuxième partie*). – suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7699).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

AVIATION CIVILE (p. 7699)

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'équipement et les transports terrestres, maritimes et fluviaux.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie.

M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports aériens.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

MM. Jean Proriol,
Jean-Marie Bockel,
Michel Bouvard,
Gilbert Biessy,
Marc-Philippe Daubresse,
Mme Odile Saugues,
MM. Daniel Paul,
Yves Coussain,
Jean-Pierre Baeumler.

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

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7723).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à quinze heures.*)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

FORMATION CONTINUE DES AIDES-SOIGNANTES

M. le président. Pour le groupe RCV, la parole est à M. Jean Pontier.

M. Jean Pontier. Monsieur le ministre délégué à la santé, le Gouvernement, on s'en félicite, vient de s'engager à recruter sur trois ans près de 45 000 infirmières, tant le déficit en milieu hospitalier est patent et tant les besoins sont criants depuis si longtemps.

M. Franck Dhersin. A qui la faute ?

M. Jean Pontier. Pour pallier partiellement mais rapidement cette crise, on a évoqué le retour d'infirmières ayant quitté la profession et le recrutement de jeunes Espagnoles diplômées sans emploi. Mais, étrangement, on n'a pas mentionné le recours à la promotion interne par le biais de la formation continue. C'est pourtant une voie non négligeable en même temps qu'un droit reconnu aux salariés tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Or à quoi assiste-t-on, si ce n'est paradoxalement à une stérilisation de ce type de recrutement due au manque de crédits du protocole dit Aubry comme aux limites des fonds gérés par PROMOFAP et le FONGE-CIF ?

Ainsi, plusieurs aides-soignantes de ma ville de Tournon-sur-Rhône, travaillant en des lieux de soins infirmiers différents, se voient actuellement contraintes ou de renoncer au bénéfice du concours d'entrée à l'institut de formation, ou de sacrifier leurs revenus familiaux. En effet, les centres hospitaliers locaux et les établissements voisins ne disposent pas des crédits permettant de prendre en compte sur trois années ces actions de formation continue.

Ma question est donc la suivante : conscient des difficultés du recrutement d'infirmières, le Gouvernement peut-il, au-delà de son plan triennal, abonder également les budgets des établissements de soins pour permettre, par le biais de la formation continue, la promotion de personnels motivés aptes à suivre les cycles d'études spécialisées en soins infirmiers ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la santé.

M. Bernard Kouchner, ministre délégué à la santé. Monsieur le député, la réponse est oui, et je pourrais en rester là... (*Mouvements divers.*)

M. le président. Merci, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

M. Patrick Devedjian. C'est mal le connaître, monsieur le président ! (*Sourires.*)

M. le ministre délégué à la santé. Mme Elisabeth Guigou et moi-même avons d'ailleurs évoqué ce point hier, en présentant le budget de la santé.

Dès les protocoles de 2000, nous nous étions préoccupés de cette formation continue et un tiers de l'enveloppe de deux milliards lui avait été réservé. En août, une circulaire adressée aux instituts de formation infirmiers précisait que 15 % de la formation devait être réservée aux aides-soignantes.

Actuellement, il y a environ 12 % d'aides-soignantes dans ces instituts, qui sont pleins à 100 % et qui vont, à partir de septembre, assurer la formation de 26 346 infirmières.

Mais votre question est pertinente car certaines ou certains de ces agents – ce sont aussi des hommes – ont été empêchés d'accéder à la formation, l'enveloppe financière de leur établissement n'étant pas suffisante. A ma connaissance, il y en a quelques centaines. Les 900 millions réservés dans l'enveloppe 2001 vont permettre, au cas par cas, de traiter ces petites injustices. Et le milliard affecté en 2002 au Fonds de modernisation des établissements de santé permettra de les faire disparaître à la rentrée de février 2002. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

MESSAGE DU 11 NOVEMBRE

M. le président. La parole est à M. Jean Proriol, pour le groupe DL.

M. Jean Proriol. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Pour les cérémonies du 11 novembre, M. le secrétaire d'Etat chargé des anciens combattants a fait parvenir aux maires, via les préfets, deux messages successifs à lire devant les monuments aux morts, le second se substituant impérativement, en urgence, au premier.

Dans la deuxième version, plusieurs paragraphes ont été retirés. En voici, pour faire court, quelques extraits :

« Face à l'immense duperie de cette guerre (« Oh ! » sur les bancs du groupe *Démocratie libérale et Indépendants*), l'immense gaspillage de cette guerre abjecte, née du cynisme industriel (« Oh ! » sur les bancs du groupe *Démocratie libérale et Indépendants* et sur plusieurs bancs du groupe du *Rassemblement pour la République* et du groupe de l'*Union pour la démocratie française-Alliance*) qui depuis n'a cessé, sous des formes multiples, de tenter, sans toutefois y parvenir encore, de ramener l'humain à l'état d'objet... » (« Scandaleux ! » sur les bancs du groupe *Démocratie libérale et Indépendants*.)

Je cite encore : « Dans l'esprit de ceux que ne leurrait pas un patriotisme falsifié s'instillait un sentiment de révolte, d'absurdité, que rien n'aurait dû pouvoir effacer. » Fin de citation, fermez le ban !

Quel est le mystérieux complexe militaro-industriel – argument traditionnel de l'extrême gauche – que nous sert un ministre du Gouvernement de la République ? Les morts de 14-18, que vous accusez d'être les victimes d'un patriotisme falsifié, ne méritent-ils pas un hommage unanime de la nation tout entière ? (*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.*)

Soit M. le secrétaire d'Etat a signé le premier message sans le lire,...

M. Lucien Degauchy. Il ne sait pas lire !

M. Jean Proriol. ... auquel cas il a pour le moins manqué de vigilance. Soit, plus grave, il l'a lui-même écrit, exprimant ainsi sa pensée profonde et peut-être même celle du Gouvernement.

M. le président. Votre question, monsieur Proriol ! (*Protestations sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean Proriol. Mais alors, à la suite de quel remords ou sous quelles pressions nous a-t-il fait parvenir une version, si l'on peut dire, purifiée ou politiquement plus correcte ?

Maire depuis trente-neuf ans, j'ai lu chaque année les messages des ministres des anciens combattants, qu'ils soient de droite ou de gauche. Mais cette année, je m'y serais refusé. Nous voulons des explications. Monsieur le Premier ministre, ouvrez le ban ! (*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. le secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants. (*Huées sur les mêmes bancs.*)

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Démission !

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie !

M. Jacques Floch, *secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants.* Monsieur le député, l'écriture d'un message pour le 11 novembre, qui s'adresse à l'ensemble de la nation, mérite attention et mérite aussi que l'on se penche sur l'histoire qu'il raconte et qu'il rappelle.

M. Jean-Michel Ferrand. C'est vous qui racontez des histoires !

Un député du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. Trotskiste !

M. le secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants. J'ai écrit et je revendique les deux messages. (*Exclamations et huées sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.* – *Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) Mais après lecture du premier, j'ai pensé qu'un certain nombre de mots pouvaient être isolés et transformés en expressions toutes faites, et je regrette, monsieur Proriol, que vous n'ayez pas donné lecture de l'ensemble de mon message, tel qu'il a été écrit et lu devant les 36 000 monuments aux morts par l'ensemble des maires de France.

M. Christian Jacob. Heureusement qu'on ne l'a pas lu !

M. Lucien Degauchy. On n'a pas voulu le lire !

M. le secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants. Je dois d'ailleurs vous indiquer, monsieur le député, que j'ai reçu, depuis deux jours, beaucoup plus d'informations me rassurant sur la qualité de mon message (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*) que vous ne voulez bien le dire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical,*

Citoyen et Vert. – *Huées sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean-Michel Ferrand. Guignol !

AFGHANISTAN

M. le président. La parole est à M. Robert Gaïa, pour le groupe socialiste.

M. Robert Gaïa. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et concerne l'Afghanistan.

Je souhaiterais, monsieur le Premier ministre, approfondir le dialogue heureusement et opportunément engagé par le Gouvernement avec la représentation nationale depuis les attentats du 11 septembre à New York et Washington.

M. Pierre Lellouche. Tu parles !

M. Robert Gaïa. En quelques jours, la situation afghane nous a interpellés sur un triple plan : émotionnellement, militairement, diplomatiquement.

Emotionnellement, nous avons tous été bouleversés par la mort, sur le front de l'information – si difficile à glaner en temps de guerre –, de trois journalistes. Deux sont français : Johanne Sutton, grand reporter à RFI, et Pierre Billaud, grand reporter à RTL ; le troisième est allemand : Volker Handloik, pigiste de l'hebdomadaire *Stern*.

Militairement, les talibans ont subi une défaite cuisante, perdant non seulement les provinces du Nord mais aussi Kaboul. Sommes-nous, monsieur le Premier ministre, à la veille d'un enchaînement qui conduirait l'Alliance du Nord aux frontières iranienne et pakistanaise de l'Afghanistan ?

Diplomatiquement, en revanche, les choses piétinent. Différents acteurs afghans dialoguent entre eux, les voisins de l'Afghanistan se concertent avec la Russie et les Etats-Unis. Aux Nations unies, diverses propositions, françaises ou britanniques, restent pour l'instant objet de débats et rien de concret ne paraît sortir de ces multiples tables rondes.

Ces trois événements de nature différente me conduisent, monsieur le Premier ministre, à vous faire une suggestion et à vous poser une question.

La suggestion concerne la protection des journalistes en temps de guerre. L'un de nos collègues, lui-même ancien journaliste, François Loncle, a proposé la négociation d'un code international visant à mieux garantir la sécurité des reporters présents sur les lieux de conflit. Il y a sans doute là matière à avancer au sein de la communauté internationale.

M. Christian Jacob. La question !

M. Robert Gaïa. La question porte sur le décalage croissant entre la progression militaire et le sur-place que nous constatons sur le terrain de la diplomatie. Qui va gérer, et dans quelles conditions, la victoire acquise par une coalition de chefs de guerre sans représentativité nationale et, semble-t-il, sans projet ?

L'évolution actuelle vers un grand écart diplomatico-militaire ne porte-t-elle pas en germe un redoutable effet boomerang ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Lionel Jospin, *Premier ministre.* Je ne peux répondre à cette question sans évoquer comme vous, monsieur le député, la mémoire de Johanne Sutton et Pierre Billaud, journalistes français, et de Volker Handloik, journaliste allemand, qui sont morts en

Afghanistan, victimes de la violence et, au moins pour l'un d'entre eux, de la sauvagerie, victimes aussi de leur dévouement à la cause de l'information dans les conditions les plus extrêmes.

Il est clair que des développements majeurs viennent de se produire au plan militaire. Après celle de Mazar-e-Charif, la prise de Kaboul et le retrait des talibans changent profondément, dans une sorte de basculement, les données sur le terrain.

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. On a lu le journal !

M. le Premier ministre. Des offensives sont menées dans d'autres zones, notamment vers l'ouest, pour le contrôle de la ville d'Herat, et vers le nord en direction de Kunduz et Taloqan.

M. Christian Jacob. On sait tout ça !

M. Richard Cazenave. C'est dans le journal !

M. le Premier ministre. Je ne vois pas ce qui vous gêne, messieurs, dans le fait que soient évoqués devant l'Assemblée nationale des réalités et des faits qui, par ailleurs, sont naturellement retracés par les médias. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) Pensez-vous que la représentation nationale ne devrait pas débattre sous prétexte que la presse rend compte des événements ? Je suis assez surpris par votre attitude ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

Ces avancées semblent avoir abouti à la reconquête des douze provinces du Nord. On peut penser que les talibans se regroupent actuellement dans des zones refuges, le sud et l'est de Kaboul, où les Pachtoums ont leurs assises, mais surtout où se trouvent vraisemblablement les réseaux d'Al-Qaïda.

Cette évolution peut faciliter l'élimination de ces réseaux. Ces événements sont positifs parce qu'ils autorisent de nouveaux progrès sur le plan stratégique et qu'ils ouvrent un champ nouveau d'action au plan humanitaire.

L'occupation de Mazar-e-Charif, la chute de Kaboul, la libération d'un certain nombre de provinces du Nord, la possibilité que, dans des zones du Centre ou du Sud, dans des provinces pachtoums, s'opèrent actuellement des ruptures avec le système taliban et des ralliements à une solution ouverte, offrent un champ nouveau à l'aide humanitaire que la France, les autres pays européens, la communauté internationale et l'ONU ont l'intention, naturellement, d'utiliser avec force. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

Vous avez parlé, monsieur le député, d'un décalage entre les progrès militaires et la situation politique. Je dois vous dire très simplement que je préfère ce décalage à un piétinement sur les deux plans, comme c'était encore le cas il y a quelques jours. Votre interprétation n'en est pas moins juste : il est nécessaire que le plan politique, en quelque sorte, rattrape le plan militaire.

La communauté internationale, à l'occasion du transfert du pouvoir à Kaboul et dans les autres villes, doit veiller à ce que ce transfert se fasse pacifiquement et dans le respect des droits de l'homme.

La communauté internationale doit définir sans attendre les formes de présence qui, à Kaboul comme ailleurs, garantiront la stabilité de la situation, la sécurité des citoyens, la paix civile et l'exercice impartial d'une autorité de transition, dans la perspective de la constitu-

tion d'une instance représentative. C'est à l'ONU naturellement de montrer le chemin à cet égard. La recherche de la solution politique doit se faire maintenant de façon accélérée, en associant toutes les composantes de la société afghane.

M. Jean-Michel Ferrand. On aura appris quelque chose aujourd'hui !

M. le Premier ministre. L'effort humanitaire va reprendre et la France s'y engage, notamment par des décisions de transferts de vivres, par des missions envoyées par les ministères des affaires étrangères et de la santé, par le déplacement qu'opérera le ministre de la coopération, par la coordination qu'a proposée le Président de la République au niveau de l'ONU.

C'est donc une situation nouvelle qui se crée. Il faut qu'elle soit porteuse d'avenir. Je crois que la libération de Kaboul conforte le choix que la France avait fait de soutenir les efforts des alliés pour écarter le régime illégitime et oppresseur des talibans. Il appartient à ces mêmes alliés et à la communauté internationale de transformer ce succès militaire en victoire politique, d'œuvrer pour un Afghanistan pacifié, de donner une perspective à l'ensemble du peuple afghan, à ces hommes, à ces femmes longtemps otages du terrorisme. C'est leur offrir la possibilité de s'unir pour le respect de leurs droits et dans une vie qui vaille enfin la peine d'être vécue.

Si nous y parvenons, ce sera la première victoire sur le terrorisme. Il restera à en gagner d'autres à l'échelle internationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

AGRESSIONS CONTRE DES POLICIERS

M. le président. La parole est à M. Yves Fromion, pour le groupe RPR.

M. Yves Fromion. Monsieur le ministre de l'intérieur, il n'est pas de journée qui n'apporte son lot d'informations calamiteuses sur le niveau de l'insécurité dans notre pays. (*Exclamations sur de nombreux bancs du groupe socialiste*)...

Si les crimes dont sont victimes les policiers français ne vous intéressent pas, dites-le ! (« Eh oui ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

... Et d'informations sur la situation de plus en plus difficile des forces de l'ordre. Pourtant, le Gouvernement ne paraît pas en état d'opposer une politique cohérente et efficace.

Monsieur le ministre, je souhaite vous interpellier plus précisément sur la tentative de meurtre dont deux policiers ont été les victimes la semaine dernière à Saint-Ouen. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'auteur de ce crime contre nos forces de l'ordre se trouvait encore sur le territoire national, alors qu'il avait fait l'objet de nombreuses condamnations pour vol, recel, et, surtout, infractions à la réglementation sur le séjour et l'immigration ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur divers bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Lucien Degauchy. Quelle laxisme ! C'est scandaleux !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Daniel Vaillant, ministre de l'intérieur. Monsieur le député, deux policiers, qui effectuaient un contrôle routier, ont effectivement été blessés par balles sans que leur vie, heureusement, ait été mise en danger. Dès le lende-

main de ce drame, le directeur général de la police nationale leur a rendu visite et j'irai moi-même les rencontrer dès qu'ils se seront un peu rétablis.

Bien évidemment, cet événement a ému, et c'est bien normal, l'ensemble non seulement des policiers...

M. Jean-Louis Debré. Répondez à la question !

M. le ministre de l'intérieur. ... mais aussi de la population française, d'autant qu'il est survenu après que d'autres du même type se sont produits. De tels actes présentent un caractère totalement inacceptable.

M. Jean-Louis Debré. Répondez à la question !

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Debré, on vous a vu à l'œuvre ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste et sur divers bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants.)*

Les réponses que nous apportons, et les policiers l'ont bien compris, visent à améliorer leur sécurité, à renforcer la présence policière, à prévoir davantage de compensations en regard de leurs charges de travail, et à prendre des mesures contre les délinquants. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants.)*

M. Jean-Louis Debré. Répondez à la question !

M. Yves Fromion. Pourquoi l'auteur de l'agression n'avait-il pas été expulsé ?

M. le ministre de l'intérieur. On vous a vus à l'œuvre, messieurs ! *(Exclamations sur les mêmes bancs.)*

En outre, vous savez très bien que la situation que nous rencontrons, que l'ensemble de la population rencontre, et particulièrement les policiers, est le fruit de dérives dans la société.

M. Yves Fromion. Vous ne répondez pas à la question !

M. le ministre de l'intérieur. Pour terminer, je veux souligner que toutes les agressions de policiers ont été élucidées et que les auteurs ont été déférés à la justice. Et j'espère qu'ils seront jugés sévèrement par la justice de notre pays.

M. Henri Cuq. Et la réponse à la question ?

M. le ministre de l'intérieur. Ce doit être exemplaire, s'agissant de policiers, qui sont au service du droit, de la liberté et de la sécurité. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste et sur divers bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants.)*

M. Jean-Michel Ferrand. Démission !

LICENCIEMENTS

M. le président. La parole est à M. Patrick Malavieille, pour le groupe communiste.

M. Patrick Malavieille. Madame la ministre de l'emploi et de la solidarité, après plusieurs années de baisse du chômage, ces quatre derniers mois, les indicateurs révèlent une inversion de tendance, avec une hausse du nombre de demandeurs d'emploi. (« Eh oui ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants.) Certes, cette hausse n'est pas comparable à celle que nous avons connue avant

1997. *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants.)*

M. Guy Teissier. Surtout sous Mitterrand !

M. Patrick Malavieille. Mais elle reste très préoccupante pour nous. Comment ces chiffres ne seraient-ils pas à la hausse quand on voit le massacre organisé de pans entiers de notre économie par des groupes dont les stratégies mutilent les hommes et les territoires ? Quelle responsabilité pour ces dirigeants économiques, qui, sur l'autel de la finance, brisent des vies, cassent des pays, défigurent des régions.

M. Christian Jacob. Quelle responsabilité pour la gauche !

M. Patrick Malavieille. Ces mêmes dirigeants économiques sont plus mobilisés pour pétitionner contre la loi de modernisation sociale que pour développer l'emploi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur divers bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

Aujourd'hui, l'actualité nous le rappelle, avec la bataille que mènent les salariés de ces groupes, et notamment ceux de Moulinex. Ces salariés de Moulinex sont représentatifs de toutes ces femmes et de tous ces hommes qui, partout en France, sont frappés par les licenciements auxquels procèdent les grands groupes et les entreprises sous-traitantes, comme Alstom AMSF, dans le Gard, où 113 salariés sont jetés à la rue.

Cette situation est inacceptable. Madame la ministre, ces salariés ont besoin d'être écoutés et entendus par le Gouvernement. S'il est nécessaire d'avoir une réflexion nationale sur l'avenir d'un certain nombre de filières industrielles, il n'en reste pas moins que vous devez de façon urgente apporter des réponses immédiates, précises et concrètes. Madame la ministre, entendez-vous mettre en œuvre, immédiatement et de manière rétroactive, les dispositions que nous avons adoptées dans la loi de modernisation sociale et contre lesquelles les dirigeants des entreprises pétitionnent ? Ces dispositions permettraient de freiner les plans de licenciement. Quelles mesures sociales de haut niveau, sans doute inédites, courageuses et novatrices, entendez-vous mettre en œuvre pour répondre au désespoir et à l'attente de ces salariés ? Selon nous, ces orientations permettront à notre pays de retrouver le chemin de l'emploi, ce qui est le vœu de nos concitoyens pour 2002. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur divers bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité.

Mme Elisabeth Guigou, ministre de l'emploi et de la solidarité. Monsieur le député, comme vous l'avez souligné, cela va aujourd'hui moins bien qu'il y a quelques mois, ou même que l'année dernière.

M. Guy Teissier. On a remarqué !

M. Yves Fromion. Démission !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. Nous enregistrons en effet une hausse du chômage depuis cinq mois consécutifs qui, heureusement, n'a rien à voir avec ce que nous avons pu connaître dans le passé *(Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et indépendants)* et, surtout, qui est hors de proportion avec le nombre de personnes ayant retrouvé un emploi depuis 1997, qui s'élève à près d'un million. Il est vrai

aussi que, dans cette période moins favorable, nous résistons mieux que nos voisins européens. Cela est dû au fait que nous avons mis en place des politiques d'autant plus volontaires que la situation est moins favorable. Bien évidemment, l'emploi est plus que jamais la première priorité du Gouvernement.

M. Yves Fromion. C'est un échec !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. Vous le savez, monsieur le député, parce que vous êtes vous-même très attentif à ce qui se passe sur certains sites, nous mobilisons avec Christian Perret l'ensemble des moyens dont nous disposons afin d'essayer de trouver une solution pour les salariés victimes de licenciements économiques. Et nous constatons, hélas ! une recrudescence de ceux-ci depuis quelques mois.

Au-delà, nous mobilisons l'ensemble des moyens dont nous disposons pour contenir la hausse du chômage dans cette situation moins favorable. Je citerai, à ce titre, le plan de soutien à la croissance que Laurent Fabius a présenté, avec, notamment, le doublement de la prime pour l'emploi afin de soutenir la consommation.

Je rappellerai aussi les mesures spécifiques en faveur de l'emploi : 100 000 stages et emplois aidés supplémentaires seront ainsi créés pour les salariés les plus vulnérables et les plus directement concernés lorsque cela va moins bien, c'est-à-dire ceux qui occupent des emplois précaires. Nous mobilisons également l'ensemble du service public de l'emploi pour favoriser un accompagnement personnalisé des chômeurs afin de nous attaquer au noyau dur du chômage. Bien entendu, nous avons la ferme intention d'appliquer la loi de modernisation sociale qui sera définitivement votée par le Parlement dans les quinze jours à venir.

Voilà ce que nous faisons. Certes, cela ne résout pas tous les problèmes, même si, encore une fois, nous résistons mieux que d'autres pays européens. Et en tout cas, notre pays continue à créer plus d'emplois (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*) qu'il ne s'en détruit, y compris dans l'industrie.

Mme Sylvia Bassot. Venez dire ça à Alençon !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. Si nous résistons mieux, c'est grâce à notre politique volontariste qui tranche, évidemment et comme vous l'avez souligné, avec ce qui se passait sous les gouvernements d'hier (*Exclamations sur les mêmes bancs*) et avec l'absence absolue de propositions de l'opposition d'aujourd'hui sur ces sujets fondamentaux. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe socialiste et sur divers bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

CATASTROPHE DE TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Philippe Douste-Blazy, pour le groupe UDF.

M. Philippe Douste-Blazy. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Il y a huit semaines, le 21 septembre, Toulouse a été le lieu de la plus grande catastrophe industrielle des cinquante dernières années dans l'Union européenne. Je voudrais dire ici toute ma reconnaissance et ma gratitude aux collègues qui siègent sur tous les bancs de cet hémicycle ainsi qu'aux élus locaux pour l'extrême solidarité dont ils ont fait preuve.

Mais, monsieur le Premier ministre, un constat s'impose : huit semaines après cette catastrophe, la reconstruction de Toulouse n'a pas véritablement commencé.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Que fait le maire ? (*Protestations 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.*)

Mme Odette Grzeżulka. Vous en avez parlé au maire ?

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Nul !

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. Lamentable !

M. Philippe Douste-Blazy. Je vous remercie, monsieur le Premier ministre, de l'effort accompli par le Gouvernement. Le versement de 1,5 milliard de francs a permis la reconstruction des équipements publics. Mais aujourd'hui la mairie de Toulouse, et je parle au nom de tous les élus municipaux, rencontre un problème : il est absolument impossible, en effet, de faire plus de 100 logements par jour ne serait-ce que lorsqu'il s'agit de mettre du polyester, du contre-plaqué ou du polycarbonate sur les vitres. En outre, nous manquons de fenêtres, de vitres, d'éléments de menuiserie et surtout d'aides financières pour les sinistrés. Or, ceux-ci, aujourd'hui, n'ont pas suffisamment d'argent pour faire l'avance auprès des artisans. Monsieur le Premier ministre, pourrait-on envisager la création d'un fonds d'urgence qui permettrait de sortir les sinistrés du labyrinthe des assurances, des expertises et des contre-expertises ?

M. Yves Fromion. Le Premier ministre l'avait promis !

M. Philippe Douste-Blazy. Je crois savoir que vous êtes acquis à cette idée. Mais ce dispositif ne sera efficace que si des procédures dérogatoires sont prévues. Il s'agit de passer au-dessus des assureurs, des experts et des contre-experts. Monsieur le Premier ministre, peut-on avoir une obligation de résultat sur ce problème qui doit faire l'objet d'un traitement non pas administratif mais humanitaire ? (*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 parole est à Mme la secrétaire d'Etat au logement.

Mme Marie-Noëlle Lienemann, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le maire, la catastrophe de Toulouse a été, en effet, exceptionnelle, tout comme la réponse de l'Etat.

M. Yves Fromion. Ça commence bien !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. Au-delà de la somme de 1,5 milliard, l'Etat s'est mobilisé tout de suite après les événements pour assurer le relogement de nos concitoyens les plus touchés. Nous avons ainsi envoyé 100 maisons mobiles. Nous avons également prévu des procédures dérogatoires pour utiliser tous les logements vacants du parc social. Nous avons aussi passé un accord avec la FNAIM pour favoriser le relogement dans le parc privé – une dizaine de logements ont été trouvés tous les jours. Enfin, nous avons conjointement mis en œuvre avec la mairie une procédure de réquisition visant à recenser tout ce qui était disponible pour le relogement immédiat.

M. Gilbert Meyer. M. Douste-Blazy vous a remercié. Une autre question se pose aujourd'hui !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, il n'y a plus, à ce jour, une personne hébergée dans les centres d'urgence.

M. Rudy Salles. Répondez à la question !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. Je vais répondre à la question. Mais je souhaitais au préalable faire ce rappel car je crois que vous auriez dû mettre autant d'insistance à remercier l'Etat que les autres collectivités locales. (*Protestations 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. Christian Jacob. Il l'a fait !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. Aujourd'hui, la question des fenêtres est à peu près réglée dans le parc social. Vous le savez, alors que 16 000 logements ont été touchés, le parc social sera mis, à la fin de ce mois, dans le cadre du type de logement appelé « provisoire durable ». (*Murmures.*) Ce provisoire durable garantit la vue et la luminosité et protège contre les intempéries et le froid. Pourquoi ce provisoire durable ? (*Rires et exclamations 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. Pierre Lellouche. Vous, vous n'êtes pas durable ! Vous n'êtes même pas provisoire !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. Ce dispositif est indispensable car les fenêtres doivent être faites sur mesure. Il est donc impossible pour les entreprises de refaire du jour au lendemain chacune des fenêtres des 27 000 habitations endommagées. Tous les professionnels vous le confirmeront. La stratégie du « provisoire durable » donne satisfaction dans le parc social, mais pas dans le parc privé. (*Exclamations 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. Mes chers collègues, un tout petit peu de calme, s'il vous plaît !

M. Rudy Salles. Cette réponse est nulle !

Mme la secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le député-maire, le fonds que vous demandez est déjà constitué, avec l'accord de TotalFina, dont nous avons souhaité la participation en tant qu'entreprise responsable. Et je rappelle que pas une entreprise de Toulouse, de Midi-Pyrénées ou même de France ne manque à l'appel. Nous avons passé, en effet, un accord avec toutes les entreprises françaises visant à leur permettre de suppléer les entreprises de la région dès que celles-ci ne pourront faire face à des travaux indispensables. Le Gouvernement prendra alors en charge leurs frais de déplacement et d'hébergement. Grâce à cet accord, les entreprises de France seront solidaires avec Toulouse.

Monsieur Douste-Blazy, pourquoi vous, maire de Toulouse, n'avez pas utilisé les fonds de l'aide sociale inscrits dans votre budget pour constituer un fonds d'urgence ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste. – Vives protestations 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.*) Il eût été nécessaire que vous le fassiez. Je regrette que l'Etat soit seul à faire l'effort qui s'impose ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert. – Huées et claquements de pupitres 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. Mes chers collègues, je vous en prie, un peu de calme ! (*Protestations 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.*) Ce sujet mérite un autre traitement de votre part.

M. Rudy Salles. C'est scandaleux !

Mme Christine Boutin. C'est honteux !

CATASTROPHE DE TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Pierre Cohen, pour le groupe socialiste.

M. Pierre Cohen. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Depuis la catastrophe intervenue sur le site chimique de Toulouse...

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. Ah !

M. Pierre Cohen. ... le 21 septembre dernier, qui a gravement frappé plusieurs quartiers, force est de constater que la situation sur le terrain a peu évolué. (« Ah ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.) Mes chers collègues, si nous constatons un certain nombre de blocages, il convient d'en analyser la cause.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. Le « provisoire durable » !

M. Pierre Cohen. Force est de constater que la situation a peu évolué et que l'impatience légitime des habitants augmente chaque jour davantage avec l'hiver qui s'installe. Plus d'un millier de personnes ont ainsi manifesté dimanche pour exprimer leur incompréhension et leur colère face à des retards dans les réparations qui permettraient de mettre « hors d'air » des logements sinistrés. L'inacceptable est aujourd'hui atteint, malgré le plan d'aide gouvernementale d'urgence de 1,5 milliard de francs. Tout le monde ne peut pas en dire autant. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Christian Jacob. Cette remarque est inadmissible !

M. le président. Monsieur Jacob, de grâce, taisez-vous ! (« Non ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.) L'écoute ne doit pas être à géométrie variable. (*Protestations sur les mêmes bancs.*) Le sujet intéresse, quels que soient les bancs sur lesquels siège le député qui l'aborde !

Monsieur Cohen, poursuivez.

M. Pierre Cohen. Alors qu'on s'émeut très souvent des drames – famine ou autres – qui touchent certains peuples, il est profondément désolant de constater qu'on ne s'émeut pas du sort de certains Français, en l'occurrence à Toulouse, qui ont froid et qui vivent eux aussi des situations inacceptables. Cela devrait inspirer un peu plus de respect de la part de l'Assemblée.

Malgré le plan d'aide d'urgence décidé par le Gouvernement, malgré les nombreuses aides et les allègements fiscaux présentés par vous-même, monsieur le Premier

ministre, à Toulouse le 28 septembre, et malgré les garanties annoncées dans les jours qui ont suivi l'explosion, aussi bien par TotalFina que par les compagnies d'assurance, le traitement des dossiers des sinistrés s'est avéré beaucoup trop lent pour que les travaux de première nécessité puissent être réalisés dans les plus brefs délais.

Les procédures, la mauvaise volonté des assureurs, la prudence de quelques syndicats, l'irresponsabilité de TotalFina ne doivent pas prendre le pas sur la ferme volonté politique que vous avez affichée jusqu'à ce jour.

M. Yves Fromion. Quel brillant résultat !

M. Pierre Cohen. Monsieur le Premier ministre, quels moyens le Gouvernement peut-il mettre en œuvre pour débloquer de manière urgente et définitive cette situation ?

Quel message rassurant pouvons-nous faire passer aux habitants de ces quartiers qui vont avoir à faire face à des factures de chauffage particulièrement élevées pour compenser la chute des températures à l'intérieur même de leurs logements ? Peut-on assurer notamment qu'EDF, dans sa mission de service public, pourra prendre en charge l'intégralité des surcoûts du chauffage ? (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Monsieur le député, lorsqu'une situation aussi grave que celle qui s'est produite à Toulouse intervient, la réaction normale est celle que nous a demandé d'avoir le Premier ministre : faire face avec deux mots à l'esprit, l'urgence et la solidarité. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*) C'est dans cet esprit, monsieur le député Cohen, que je réponds à vos observations, non pas pour rappeler – cela vient d'être fait (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe Démocratie libérale et Indépendants*) – la dotation de 1,5 milliard de francs, les allègements fiscaux, les aides au logement, mais pour vous apporter des compléments d'information.

D'abord, il est indispensable d'alléger les procédures d'indemnisation et de les accélérer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants et sur quelques bancs du groupe socialiste et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Des mesures exceptionnelles ont été prises durant les jours qui ont suivi l'explosion, mais il y a eu des retards, il faut le reconnaître. (« Ah ! » *sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) De nouveaux assouplissements ont donc été mis en place ou sont nécessaires.

M. Rudy Salles. Très bien !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. L'essentiel est aujourd'hui d'alléger les procédures d'expertise, de cantonner l'expertise contradictoire aux sinistrés les plus élevés en mobilisant 400 experts. Ces améliorations récentes commencent à porter leurs fruits, mais des instructions ont été données pour qu'elles soient renforcées.

M. Edouard Landrain. Très bien !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Deuxièmement, il faut évidemment agir sur certains dispositifs transitoires pour parer au plus pressé. En liaison avec la ville, TotalFinaElf et ses assureurs vont

donc prendre financièrement à leur charge les dépenses d'urgence permettant de mettre hors eau et, comme on dit, hors air...

M. Jean-Pierre Foucher. Et hors froid !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. ... les logements sinistrés. Cela a fonctionné avec les logements HLM. Je vous annonce que cela sera étendu à l'ensemble du parc privé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe de l'Union pour la Démocratie française-Alliance et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Troisièmement, nous avons été sensibilisés, les uns et les autres, surtout les élus de la région, par le fait que des habitants, dans des logements encore sinistrés, étaient plus durement touchés par le froid. Monsieur le député Cohen, vous posez à juste titre la question des surcoûts d'énergie, car non seulement ces gens ont tout perdu, mais encore ils craignent d'avoir à faire face à des dépenses supplémentaires.

C'est la raison pour laquelle, à l'initiative du Gouvernement, un dispositif de prise en charge des surcoûts de chauffage et d'éclairage pour l'ensemble des familles dont le logement a été sinistré vient d'être mis au point entre TotalFina et les fournisseurs d'énergie, en particulier EDF. Avant que cette séance ne commence, un de mes conseillers m'a annoncé par téléphone que Total venait d'accepter, ce qui est normal, qu'EDF n'adresse aux intéressés que des factures au plus égales à celles de l'an dernier et lui impute le surplus. (*Applaudissements de nombreux bancs du groupe socialiste, du groupe Radical, Citoyen et Vert et sur plusieurs bancs du groupe communiste, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Voilà, monsieur le député, des dispositions qui sont conformes à la situation très difficile des Toulousains et aux instructions qui ont été données : urgence et solidarité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste, du groupe Radical, Citoyen et Vert, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et sur divers bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

POLITIQUE PÉNALE

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Warsmann, pour le groupe RPR.

M. Jean-Luc Warsmann. Monsieur le président, je tiens d'abord à remercier M. Fabius, ministre de l'économie, pour le ton de dignité et de solidarité de sa réponse, qui correspondait d'ailleurs à la dignité de la question posée par M. Philippe Douste-Blazy, il y a quelques instants. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Depuis quelques semaines, les Etats-Unis d'Amérique subissent une nouvelle forme de terrorisme avec des tentatives de contamination par le bacille du charbon au moyen de l'envoi de lettres piégées. En France, des dizaines de personnes ont envoyé de la poudre blanche afin de provoquer des fausses alertes. Ces actes sont inacceptables.

M. Michel Bouvard. Absolument !

M. Jean-Luc Warsmann. Le 17 octobre dernier, le ministre de la justice a donné instruction à tous les procureurs généraux de France par un communiqué dont j'ai

ici copie, que ces actes soient poursuivis fermement et rapidement au moyen de la procédure de comparution immédiate.

Ces instructions ont été efficaces et ont entraîné des condamnations à l'encontre des auteurs de ces faits dans toute la France : dès le 18 octobre, trois mois de prison en Charente-Maritime ; le 22 octobre, six mois avec sursis à Nancy ; le 25 octobre, un mois ferme à Lorient ; le 26, un mois ferme à Metz.

M. Bernard Accoyer. Quand on veut, on peut !

M. Jean-Luc Warsmann. Face à cette nouvelle forme de délinquance, le Gouvernement a réagi immédiatement. Il a mobilisé la justice et la loi a été appliquée.

M. Robert Pandraud. Très bien !

M. Jean-Luc Warsmann. Monsieur le Premier ministre, vous avez montré que la volonté d'un gouvernement permet de faire appliquer la loi. Je dis : bravo. (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste. – *Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Cependant, notre pays connaît depuis quelques mois une augmentation considérable de la délinquance quotidienne. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Alors, pourquoi, monsieur le Premier ministre, n'adoptez-vous pas le même comportement pour le combattre ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) Il ne saurait en effet y avoir une justice à deux vitesses.

M. Bernard Accoyer. Très bien !

M. Jean-Luc Warsmann. Je vous demande instamment, monsieur le Premier ministre, de donner instruction pour rechercher le plus rapidement possible les auteurs des actes de dégradations, d'incendies de véhicules et de trafics en tous genres.

M. Yves Fromion. Et Colonna !

M. Jean-Luc Warsmann. Je vous demande de mobiliser les moyens pour que ces auteurs soient jugés au plus vite et que les sanctions soient effectivement exécutées.

M. François Goulard. Très bien !

M. Jean-Luc Warsmann. En un mot, je vous demande de lutter contre la délinquance quotidienne avec les moyens que vous venez d'utiliser pour lutter contre les envois de poudre blanche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe Démocratie libérale et Indépendants et sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

M. François Goulard. L'anti-ultra-sécuritaire !

Mme Marylise Lebranchu, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, il est bien de remarquer qu'il y a une politique pénale dans ce pays (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), qu'elle passe non par des instructions individuelles mais par des circulaires réfléchies, adressées dans de bonnes conditions.

Lors de la dernière conférence des procureurs généraux, nous avons beaucoup travaillé sur l'ensemble des instructions de politique pénale. Monsieur Warsmann, vous avez déjà dû remarquer que, depuis le début de l'année, ce doit être la cinquième ou la sixième instruction. Nous avons tenu à ce qu'il y ait des instructions de politique pénale, y compris en matière de délinquance quotidienne s'appuyant ou non sur des réseaux.

M. François Goulard. Baratin !

Mme la garde des sceaux. Une circulaire qui a d'ailleurs été largement commentée, a donc été prise le 9 mai dernier. Vous vous en êtes fait l'écho dans une émission à l'époque, monsieur le député.

Certains magistrats du siège ont même trouvé qu'on allait un peu loin en demandant aux procureurs d'informer les magistrats du siège sur l'état d'un quartier ou d'une commune, en disant qu'un incendie de voitures à tel endroit isolé n'a pas le même impact psychologique ou sociologique et n'exige pas forcément le même niveau de sanction que là où il se produit pour la cinquantième fois. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Ce type d'instruction a pour objet de permettre aux procureurs et aux magistrats d'apprécier à leur juste mesure les sanctions nécessaires et je suis d'accord avec vous sur le mot nécessaires. Nous avons, au vu des difficultés certaines d'application, négocié avec le Premier ministre – et il n'a pas été difficile d'obtenir satisfaction – un plan d'action pour la justice prévoyant 1 200 magistrats supplémentaires. Chacun doit en effet comprendre que, pour assurer l'exécution des peines...

M. François Goulard. Quelles sanctions ?

Mme la garde des sceaux. ... nous avons besoin de davantage de magistrats et de fonctionnaires en aval des audiences pour l'application.

Forts aussi de l'étude qui montre que la délinquance quotidienne s'appuie sur les réseaux, nous avons, avec le ministre de l'intérieur, décidé, au mois de septembre, de prolonger la circulaire du 9 mai par une circulaire commune et nous avons réuni procureurs généraux, procureurs et préfets, pour que des actions ciblées permettent de lutter contre la délinquance quotidienne et tout ce qui sous-tend cette délinquance quotidienne, en particulier les réseaux de traite des êtres humains, de prostitution, de trafic de stupéfiants, de criminalité organisée et de vols organisés de voitures.

Ce sera long, monsieur Warsmann, mais nous avons pris les moyens nécessaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Yves Fromion. Vous ne les avez pas !

Mme la garde des sceaux. Elisabeth Guigou avait obtenu 700 postes ; il y en aura 1 200 de plus. Il y aura aussi des moyens supplémentaires pour les policiers. Ce sera peut-être long, mais nous avons donné les instructions nécessaires et nous mettons en place les moyens indispensables.

Monsieur Warsmann, je sais que vous pourrez avoir un œil positif sur le bilan, car cette action est difficile, et elle demande une énergie quotidienne mais jamais, en tout cas, de polémique. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

MOULINEX

M. le président. La parole est à Mme Laurence Dumont, pour le groupe socialiste. Je lui demande d'être brève car il ne reste que trois minutes à son groupe.

Mme Laurence Dumont. Madame la ministre de l'emploi et de la solidarité, vous connaissez l'extrême tension qui règne aujourd'hui sur chacun des sites Moulinex promis à la fermeture en Basse-Normandie. En effet, à huit jours de leur licenciement, les 3 150 salariés de

Bayeux, de Cormelles-le-Royal, de Falaise et d'Alençon ne connaissent toujours pas le contenu exact du plan social préparé par les administrateurs judiciaires.

A la tension succède maintenant l'énervement. Hier, un incendie a été allumé à Cormelles-le-Royal et un moule a été détruit à Alençon. Ces comportements sont le reflet de la détresse des salariés. Mais si cela n'excuse bien évidemment rien, cette réaction est humaine.

Les salariés dont je me fais le porte-parole souhaitent donc savoir où en sont les négociations avec l'AGS gérée par le MEDEF, sur le financement de leur accord d'entreprise de 1997 qui garantirait une surprime de licenciement évaluée à 80 000 francs. Qui pourrait bénéficier des mesures d'âge, et notamment de la nouvelle allocation équivalent retraite ? Et quelles autres mesures d'accompagnement social sont-elles actuellement envisagées ?

Madame la ministre, je souhaite que vos réponses soient de nature à apaiser le climat et à donner enfin des réponses et des perspectives à ces milliers de salariés, qui, je le répète une nouvelle fois, ne sont en rien responsables, mais bien les victimes de cette catastrophe industrielle et sociale. *(Applaudissements sur divers bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité à qui je demande aussi d'être brève.

Mme Elisabeth Guigou, ministre de l'emploi et de la solidarité. Madame la députée, hier à Alençon et à Cormelles-le-Royal se sont produits des événements graves qui auraient pu être dramatiques. Ils sont le signe de l'exaspération et du désespoir des salariés. Même si ces sentiments sont compréhensibles, ils ne sauraient justifier les actes de violence. C'est la raison pour laquelle je fais appel aux représentants des salariés et du patronat en leur demandant d'aboutir sur les mesures proposées par le Gouvernement.

Vous savez en effet que M. Michel Bove, nommé par le Gouvernement pour mettre en place le plan de reconversion sociale et économique sur lequel nous travaillons avec Christian Pierret, a fait au nom du Gouvernement plusieurs propositions intéressantes, notamment l'octroi de préretraites pour les salariés plus âgés ou pour ceux qui ont commencé à travailler très jeunes, la création de cellules de reclassement, des projets de conversion et de formation, afin que chacun et chacune des 3 140 salariés puisse se voir proposer une solution. Ces mesures représentent un coût de 600 millions de francs.

Il est vrai que la revendication se focalise aujourd'hui sur l'indemnité de licenciement. Or, en cas de défaillance de l'entreprise, c'est le mécanisme d'assurance qui joue.

Dans ce cadre, les assureurs et le patronat proposent 60 000 francs par salarié, alors que ces derniers souhaitent 80 000 francs de plus. Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir, avec Christian Pierret, pour rapprocher les points de vue et faire en sorte qu'un effort supplémentaire soit consenti. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste.)*

GENDARMERIE

M. le président. La parole est à M. Renaud Donnedieu de Vabres, pour le groupe UDF.

M. Renaud Donnedieu de Vabres. Monsieur le ministre de la défense, parce que ce sont des militaires astreints à une obligation de réserve particulière – cela leur interdit notamment de s'exprimer –, les gendarmes ont le sentiment cruel d'être laissés pour compte. Comme

les policiers et tous les fonctionnaires exposés à la violence quotidienne, ils sont en première ligne pour endiguer la délinquance qui progresse de manière vertigineuse. Ils ont, comme les policiers, le sentiment que l'impunité progresse et que les mesures courageuses ne sont pas prises pour que la tolérance zéro devienne, en France, une réalité.

Toutefois, les gendarmes sont dans une situation spécifique.

Aujourd'hui, en plus de l'addition des contraintes liées au plan Vigipirate, à la protection des convois pour l'euro, à la présence nécessaire sur le terrain en ville comme en zone rurale, où ils sont parfois les seuls à maintenir la présence de l'Etat, se posent les questions de leurs conditions de travail, du régime des permissions, de la rémunération des heures supplémentaires et des astreintes spécifiques qu'ils acceptent d'assumer, ce qui est tout à leur honneur puis qu'ils ne bénéficieront pas de la loi sur les 35 heures.

M. Didier Julia. Très bien !

M. Renaud Donnedieu de Vabres. Monsieur le ministre, quand allez-vous répondre concrètement à leurs revendications légitimes ? *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Alain Richard, ministre de la défense. Dans les tout prochains jours, après-demain si vous nous faites l'honneur, monsieur Donnedieu de Vabres, de participer, comme chaque année, au débat sur les crédits du ministère de la défense, nous pourrions débattre concrètement et des réponses qui seront apportées à ces préoccupations légitimes et des moyens de leur financement.

A cet égard, je précise d'abord, cet égard, que j'approuve des données que vous avez citées à l'appui de votre question.

Il est en effet exact que les gendarmes sont à l'heure actuelle, et de façon croissante ces derniers mois, soumis à une charge de travail très intense. Ils expriment d'ailleurs leurs préoccupations par les voies normales de la concertation. Par ailleurs, un effort pour réduire leurs charges de travail et pour libérer un peu de temps a été accompli l'année dernière.

Nous ne pouvons pas, en tout cas temporairement, aller beaucoup plus loin. Les réponses qui seront apportées se traduiront essentiellement en termes de compensation indemnitaire et de créations de postes pour répondre durablement à la surcharge.

En revanche, je porterai une appréciation différente de la vôtre sur ce que vous appelez le devoir de réserve.

Vous savez sans doute que le dialogue social fonctionne au sein de la gendarmerie au travers du système spécifique dont bénéficient tous les militaires qui élisent leurs représentants dans les unités, et sont également représentés au niveau national dans les conseils de la fonction militaire. Au cours des derniers mois, ils ont mis en ordre leurs priorités en matière de demandes professionnelles. C'est dans ce cadre que le Gouvernement répondra à leurs attentes légitimes.

Pour évoquer un passé que vous connaissez un peu, monsieur Donnedieu de Vabres, je vous indique qu'au cours des quatre années et demie qui viennent de s'écouler, j'ai assisté à toutes les réunions des conseils de la fonction militaire alors que, durant les quatre années pré-

cédentes, une seule des huit séances seulement a eu l'honneur d'une présence ministérielle. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)*

POLITIQUE SPATIALE

M. le président. La parole est à M. Christian Cabal, pour le groupe RPR.

M. Christian Cabal. Demain s'ouvre à Edimbourg un conseil des ministres européens consacré à la politique spatiale. Il sera très important, puisqu'il décidera de la politique des trois prochaines années dans ce domaine. Compte tenu des caractéristiques de la politique spatiale, c'est même l'avenir qui sera engagé de façon « irrévocable », comme dit l'un de nos éminents collègues. *(Sourires.)*

Force est de reconnaître que, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le Gouvernement est attentiste : sa position consiste malheureusement à engranger les bénéfices des actions engagées par les gouvernements qui l'ont précédé. J'en veux pour preuve son attitude à l'égard du Centre national d'études spatiales, qui, dans quelques jours, va fêter l'anniversaire de sa création due au général de Gaulle, encore une fois visionnaire.

M. Yves Fromion. Eh oui !

M. Christian Cabal. Il a en effet été défini un contrat d'objectifs dont le financement reste tout à fait hypothétique.

Plus grave encore : devant la frilosité du Gouvernement, certains de nos partenaires européens – je pense aux Allemands et aux Italiens en particulier – veulent se dégager de leur participation.

Si nous voulons qu'à l'avenir l'exploit scientifique de Claudie Haigneré, pour lequel nous avons tous vibré ces derniers quinze jours et qui sera demain à Edimbourg, se poursuivent avec d'autres spationautes français et européens ; si nous voulons qu'Ariane ait un successeur capable de lutter avec les lanceurs concurrents ; si nous voulons conserver le leadership européen dans le domaine de l'environnement, lié à nos satellites d'observation de la terre, tel Envisat qui va être lancé dans quelques semaines ; si nous voulons que nos forces armées bénéficient des informations satellitaires nécessaires pour l'observation du sol, il faut que le Gouvernement sorte du provisoire durable qui semble être dorénavant son principe d'action et qu'il s'engage mieux et plus dans la politique spatiale, en entraînant nos partenaires européens dans cette direction. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, je vous répondrai à la place de M. Gaysot, retenu à Edimbourg. *(Rires et exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)*

Plusieurs députés. Il est là !

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. De M. Schwartzberg, pardon !

Notre pays s'est fixé deux priorités essentielles : poursuivre sa recherche de l'excellence et de la performance dans le domaine des industries spatiales, accroître encore la convergence de nos efforts industriels et de ceux de nos partenaires européens.

C'est dans cet esprit, vous avez raison d'en souligner le contour, que nous avons décidé au niveau européen de réduire les coûts du programme Ariane, ce qui reste la

meilleure manière d'en assurer la pérennité. Rappelons que notre pays est en position de pointe dans ce domaine et que c'est grâce à la réussite spatiale française que l'Europe peut aujourd'hui se targuer d'avoir une des meilleures industries aérospatiales du monde.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous transmettez nos félicitations à M. Gaysot pour la rapidité de son déplacement. *(Rires.)*

ACCORD DE MARRAKECH

M. le président. La parole est à M. André Aschieri, pour le groupe Radical, Citoyen et Vert.

M. André Aschieri. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Avant d'être un enjeu politique et une perspective de changement écologique majeur, l'effet de serre reste un concept scientifique bien établi depuis maintenant un siècle.

Un accord vient d'être conclu à Marrakech sur l'application du protocole de Kyoto. Présent à Marrakech, j'ai partagé les inquiétudes de la délégation de voir le protocole de Kyoto brisé par les dernières négociations. Heureusement, nous arrivons au terme du processus. L'enjeu de la conférence était de confirmer les acquis de Bonn, malgré l'opposition des Etats-Unis, que vous avez été un des seuls ministres à dénoncer. Ceux-ci avaient en effet en mars 2001, par la voix du président Bush, rejeté le protocole de Kyoto qu'ils jugeaient « vicié ». Mais la plupart des autres pays ont confirmé en juillet leur attachement au texte initial.

Grâce à l'accord du Japon et de la Russie, le protocole de Kyoto pourra devenir opérationnel, puisque cinquante-cinq pays représentant 55 % des émissions de gaz à effet de serre y sont favorables.

Monsieur le ministre, ma question sera double. Tout d'abord, que représente l'accord de Marrakech dans le contexte actuel ? Quelles garanties vous ont été données pour son application ? Pouvez-vous notamment nous préciser le régime de sanctions ? Ensuite, quels peuvent être les progrès en matière de réduction des gaz à effet de serre d'ici à 2010, après la mise en place de l'organisation internationale, prévue pour le sommet de Johannesburg en septembre 2002 ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

M. Yves Cochet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Monsieur le député, nous étions en effet ensemble, avec quelques autres, à Marrakech. Nous avons confirmé le protocole de Kyoto et plus rien ne s'oppose maintenant à sa ratification par tous les pays, à l'exception des Etats-Unis, en 2002.

La France n'avait du reste pas attendu, puisque le Parlement, il y a plus d'un an et demi, avait déjà autorisé le Gouvernement à ratifier le protocole. Nous espérons que la ratification interviendra avant le sommet de la Terre, sommet dit du développement durable, qui aura lieu à Johannesburg en septembre 2002.

Vous m'avez interrogé également sur le système dit « d'observance », traduction du terme juridique anglais *compliance* retenu au niveau international. Pour être un pays éligible au mécanisme du protocole de Kyoto, c'est-à-dire pouvoir échanger et procéder à des transferts de technologie avec les pays du Sud, ou bien faire ce que le protocole appelle de « la mise en œuvre conjointe » avec les pays de l'Est européen, ou encore participer au marché des droits d'émission dans un espace intérieur tel que

l'Union européenne, il faut accepter ce système d'observation – qui n'est autre – reconnaissons-le, qu'un système de sanctions. Autrement dit, les pays signataires qui n'auront pas atteint les objectifs fixés pour 2010, en termes de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, seront sanctionnés pour la prochaine période, à partir de 2012 : ou bien ils ne seront plus éligibles au mécanisme, ou bien ils devront s'astreindre à un effort supplémentaire afin de réduire davantage encore leurs émissions.

Globalement, je pense que c'est un accord aux trois quarts positif ; et même si nos amis américains ne sont pas encore entrés dans le protocole de Kyoto, la porte est ouverte pour que, tous ensemble, à l'échelle de toute la planète, nous puissions avoir enfin un climat plus apaisé que celui qui nous menace actuellement. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe Radical Citoyen et Vert, du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures trente-cinq, sous la présidence de Mme Christine Lazerges.*)

PRÉSIDENCE DE Mme CHRISTINE LAZERGES, vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

2

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

Mme la présidente. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au jeudi 29 novembre 2001 inclus a été fixé ce matin en conférence des présidents.

Cet ordre du jour sera annexé au compte rendu de la présente séance.

Par ailleurs, en application de l'article 65-1 du règlement, la conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 2002 auraient lieu le mardi 20 novembre, après les questions au Gouvernement.

3

LOI DE FINANCES POUR 2002

DEUXIÈME PARTIE

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (n^{os} 3262, 3320).

EQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE

Mme la présidente. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement, concernant l'équipement et les transports et le budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres.

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres. Madame la présidente, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mes chers collègues, en préambule à l'examen du budget des transports pour 2002, je rappelle que le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables a été clos au 31 décembre 2000 par l'article 35 de la précédente loi de finances, et je confirme que les crédits disponibles de ce fonds ont été intégralement reportés sur les chapitres correspondants de la section transports – comme vous vous y étiez engagé ici même, l'an dernier, monsieur le ministre.

M. Michel Bouvard. C'est exact !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. J'en viens aux crédits pour 2002. Je remarque d'abord que les moyens des services et les interventions publiques s'élèvent à 4,3 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une progression de 5 %, dans la lignée de celle observée en 2001.

J'ajoute que 85 emplois nouveaux dans les directions départementales de l'équipement devraient être affectés aux opérations de « viabilité hivernale ».

M. Michel Bouvard. Alors là !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. Mais, monsieur le ministre, ici, se pose déjà une première question : seront-ils suffisants...

M. Michel Bouvard. Non !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. ... alors qu'il faut assurer la réduction du temps de travail ? L'Etat pourra-t-il assumer cette compétence, qui est la sienne, d'assurer le déneigement en montagne ?

M. Michel Bouvard. Très important !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. Les départements sont prêts, bien sûr, à en assumer le coût, mais il faut que vos services, monsieur le ministre, en assument la responsabilité.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. J'éprouve quelques craintes pour l'avenir, alors que la neige tombe déjà sur nos montagnes.

Les crédits des voies navigables sont marqués par une double évolution : les dépenses ordinaires baissent, ce qui traduit l'achèvement des plans sociaux, tandis que les dépenses en capital progressent.

Monsieur le ministre vous avez mis l'accent sur ces trois priorités que sont le développement des transports en commun urbains, le renouveau du transport ferroviaire et l'entretien du réseau routier national. Je constate donc que les différentes actions menées par le ministère sont globalement consolidées. Ainsi, devant la nécessité de maîtriser la dépense publique, le Gouvernement a-t-il su dégager des priorités et les financer.

Le transport collectif se voit, une nouvelle fois, érigé en priorité. S'agissant des transports collectifs d'Ile-de-France, les crédits progressent de 1 %. Je rappelle que, depuis un décret de 2000, cette subvention comprend l'ancienne indemnité compensatrice et les réductions tarifaires. Je me félicite, en outre, qu'un titre de transport offrant 50 % de réduction aux personnes modestes bénéficiaires de la CMU soit institué au 1^{er} janvier 2002, conformément à l'article 113 de la loi « solidarité et renouvellement urbains ».

Le trafic de la RATP a progressé fortement, de 4,7 % en 2000, et les prévisions pour 2001 montrent qu'il se stabilise. La situation de cette entreprise s'améliore puisque son résultat comptable pour 2000 était à nouveau positif, à 21,8 millions d'euros.

Cependant, l'encours de sa dette, qui se situe à un peu plus de 4,18 milliards d'euros, n'est maîtrisé que grâce au faible niveau d'investissement observé en 2000. L'entreprise supportant seule les coûts de matériels et d'ateliers et 20 % des coûts d'infrastructures, on peut craindre que les investissements prévus par l'ambitieux contrat de plan ne conduisent à accroître son endettement.

L'effort en faveur des transports collectifs de province est particulièrement significatif. La dotation de l'Etat atteint 204,28 millions d'euros en autorisations de programme, alors que les crédits de paiement progressent de 21 %, pour atteindre 152,56 millions d'euros. Cet effort traduit l'engagement que vous avez pris, monsieur le ministre, lors de la discussion du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains.

En matière de transport ferroviaire, l'enjeu de l'année 2002 est sans conteste la régionalisation de cette compétence. Je me réjouis qu'une mesure nouvelle de 205 millions d'euros permette aux nouvelles autorités organisatrices que sont les régions de renouveler une partie du matériel roulant. J'espère que cet effort s'inscrira dans la durée.

La généralisation de la régionalisation conduit à une augmentation de la dotation destinée aux transports régionaux de 1 021 millions d'euros, la portant à 1,5 milliard. Cette augmentation s'accompagne de la suppression de la subvention versée à la SNCF pour ses services régionaux. Cela ramène la progression nette de la dotation au transport régional à 543,9 millions d'euros, ce qui est déjà très positif.

Au total, 1 439 millions d'euros seront consacrés en 2002 à la décentralisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Au sein de cette dotation, seules la compensation des péages, la dotation pour le renouvellement du matériel, que je viens de citer, et une partie de la contribution aux charges d'exploitation peuvent être considérées comme des mesures nouvelles. Celles-ci s'élèvent tout de même à 364 millions d'euros, ce qui est très significatif.

Comparé au budget global de 2001, le montant qui sera versé en 2002 à l'ensemble des régions concernées représente une augmentation de 12 %, ce qui illustre la détermination du Gouvernement à régionaliser le transport ferroviaire dans les meilleures conditions.

La SNCF mène, quant à elle, une politique résolument offensive de reconquête de sa clientèle, qui semble porter ses fruits, au vu des excellents résultats enregistrés par l'entreprise en termes de trafic, même si sa situation financière s'est dégradée en 2001. En 2000, l'entreprise a obtenu un résultat net positif de 68 millions d'euros, contre un déficit de 87 millions l'année précédente.

Pour 2001, les résultats de l'exercice ont été révisés à la baisse par rapport aux prévisions initiales de décembre 2000, du fait du mouvement social qui a touché l'entreprise pendant les mois de mars et avril 2001. L'entreprise a estimé l'impact sur ses comptes de ce mouvement social et des mesures budgétaires correctives à 130 millions d'euros sur le résultat courant. En conséquence, il y aurait un déficit de 162 millions d'euros, contre un résultat positif de 100 millions d'euros en 2000.

Ce n'est pas au moment où la SNCF connaît quelques difficultés qu'elle doit connaître aussi des retards de compensation de la part du ministère de la défense pour l'application des tarifs appliqués aux militaires.

Depuis 1998, le calcul était défavorable à la SNCF du fait d'une surestimation de la chute du trafic. L'entreprise estime la somme due par le ministère de la défense à 34,8 millions d'euros au titre des années 1998 et 1999. Il semblerait que la loi de finances rectificative pour 2001 prenne en compte ce montant. Pouvez-vous, monsieur le ministre, même si cela ne concerne pas directement votre budget, nous le confirmer ? S'agissant des exercices 2000 et 2001, une insuffisance de versement de 54,7 millions d'euros semble apparaître. Apurer ce déficit contribuerait à rétablir les comptes de la SNCF.

L'activité fret, qui a progressé de plus de 6,2 % en 2000, s'est repliée de 5,1 % au premier trimestre de 2001. On peut tout de même se féliciter que la SNCF puisse, pour la première fois, acheter 604 locomotives neuves destinées au fret. Néanmoins, de nombreux efforts restent à accomplir pour décongestionner les axes routiers, notamment en zone de montagne, certaines de ces opérations étant prévues dans les contrats de plan. Ainsi, la ligne entre Pau et Canfranc devrait être rouverte et son exploitation pourrait être prolongée jusqu'à Saragosse.

Par ailleurs un dispositif de ferroutage sera mis en place dans les Alpes. D'ailleurs, le 2 octobre dernier, la SNCF et Lohr Industries ont décidé de créer une société commune spécialisée dans le ferroutage. A la fin de l'année 2002 ou au début de l'année 2003, une relation transalpine sera établie entre Aiton, en France, et Orbasano, en Italie.

A partir de 2006, ce sont 1 500 camions par jour qui emprunteront la « route roulante », dont la part dans le trafic routier transalpin passera à 20, voire 25 %. De plus, le projet de liaison à grande vitesse entre Lyon et Turin prévu pour 2015 permettra l'acheminement du fret.

Il reste à prévoir aussi le passage du fret à travers les Pyrénées. Là, je ne peux pas dire que les projets avancent aussi rapidement, et j'espère que vous nous apporterez des nouvelles à ce sujet.

Le désendettement du secteur ferroviaire se poursuit. Pour 2002, le Gouvernement a décidé de reconduire pour une année supplémentaire l'apport en capital à RFF, qui s'établira, comme les années précédentes, à 1,83 milliard d'euros. Cependant, cette mesure présente un caractère exceptionnel puisque le programme de désendettement s'est achevé en 2001. Que comptez-vous faire à l'issue de ce plan pour assurer le désendettement de Réseau ferré de France ?

Parmi les priorités clairement affichées dans ce budget figure une vigoureuse politique d'entretien du réseau routier. Les crédits d'entretien et de maintenance connaissent une hausse de 5,52 millions d'euros. Pour l'entretien préventif, la réhabilitation et les aménagements de sécurité des infrastructures, les autorisations de programme progressent de 5 % et les crédits de paiement de 1,4 %. Ainsi, en dépit de la rigueur budgétaire, le Gouvernement maintient une politique en faveur de l'entretien des routes, amorcée il y a trois ans, qui se poursuit après plusieurs années de déclin.

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

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. La Cour des comptes avait justement souligné l'état désastreux de notre réseau routier. Je vous remercie donc de cet effort.

Par ailleurs, les crédits de paiement relatifs aux investissements routiers nationaux progressent sensiblement, de 33,79 %, en autorisations de programme, alors que les crédits de paiement correspondants augmentent plus modérément, de 0,20 %. Je rappelle que cette ligne budgétaire a été abondée en 2001, du fait de la clôture du FITTVN, de 378,71 millions d'euros en crédits de paiement et de 4,88 millions d'euros en autorisations de programme.

Ces crédits doivent permettre de financer le volet routier des contrats de plan. Cependant, le taux d'avancement de ces contrats n'atteindra que 25,1 % à la fin de l'exercice 2001 et 38,3 % à la fin de l'année 2002, au lieu des 42,8 % prévus, et on peut se demander comment nous arriverons à boucler les contrats de plan. J'espère que les efforts de l'Etat s'accroîtront progressivement, pour rattraper ce retard et que vous nous le confirmerez tout à l'heure.

Au total, les crédits des routes augmentent de 4,7 % en autorisations de programme et de 18,8 % en crédits de paiement.

Au sujet des crédits des routes, je souhaite faire deux remarques complémentaires.

Ces crédits connaissent des retards d'engagement dus aux lenteurs du contrôle financier déconcentré. Il n'est pas acceptable que la mise en œuvre de crédits votés par la représentation nationale soit retardée du fait de lenteurs administratives. Finalement, les crédits sont engagés au moment où il y a le plus de monde sur les routes alors qu'au printemps, ce serait plus facile de faire des travaux.

De plus, les reports des crédits de paiement ne semblent pas toujours effectifs. Une plus grande prévisibilité de ces reports permettrait d'engager des opérations à la fin d'un exercice, avec l'assurance que les crédits de paiement correspondants seront reportés sur l'exercice suivant. Une telle démarche permettrait d'améliorer les délais de réalisation des travaux et donc l'efficacité du service public. Elle permettrait aussi d'améliorer le taux de consommation des crédits.

La sécurité routière reste une priorité du Gouvernement puisque les crédits progressent de 19 % en autorisations de programme. L'effort financier total de l'Etat en faveur de la sécurité routière atteint 1,54 milliard d'euros.

Quant à la sécurité dans les tunnels, on peut se demander si les crédits considérables mis en œuvre pour donner l'illusion qu'il est possible d'atteindre un risque zéro ne sont pas disproportionnés par rapport à tous les risques qui existent sur les routes, particulièrement sur certaines routes de montagnes ? Ne faudrait-il pas mieux assurer une sécurité sur l'ensemble du réseau routier en répartissant les risques ?

M. Michel Bouvard. C'est une question de bon sens !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. A ce propos, monsieur le ministre, je vous remercie de la décision que vous avez prise pour le tunnel du Mont-Blanc.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. Il me paraît, en effet, irresponsable de ne pas mettre ce tunnel en service dans les conditions que vous proposez. Sinon, toute la circulation sera concentrée sur la vallée de la Maurienne, chère à Michel Bouvard, et le tunnel de Fréjus, où les conditions de sécurité ne sont pas les mêmes. C'est une bonne décision, responsable. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs.)

Il est tout aussi aberrant d'interdire le passage des camions dans le tunnel de Foix, le plus moderne de France.

M. Michel Bouvard. C'est juste, il a raison !

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial. On oblige les camions à passer en ville, devant une école, alors que toute la population, notamment les écologistes – peut-être sont-ils plus responsables dans cette vallée –, souhaite qu'ils passent dans le tunnel. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir examiner la possibilité d'une circulation alternée, en attendant que l'ensemble des travaux soient réalisés.

Reste la politique autoroutière.

La réforme du secteur autoroutier est enfin lancée par le biais de l'ordonnance du 28 mars 2001 que la loi du 5 novembre a ratifiée. Elle renforcera la concurrence pour l'attribution des nouvelles concessions autoroutières et dotera le système autoroutier de moyens financiers en adéquation avec la mission qui lui incombe, compte tenu notamment de l'abandon du mécanisme de l'adossement. Pouvez-vous nous préciser comment sera utilisé le produit de l'ouverture du capital des ASF, dont une partie pourrait financer les projets d'infrastructures ferroviaires.

Votre budget, monsieur le ministre, est un bon budget. Il poursuit logiquement les actions entamées depuis le début de la législature, puisque les investissements sont particulièrement lourds et s'étalent donc sur plusieurs années. C'est sans réserve que la commission des finances a adopté les crédits des transports terrestres et vous demande, mes chers collègues, de faire de même. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'équipement et les transports terrestres, maritimes et fluviaux.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'équipement et les transports terrestres, maritimes et fluviaux. Ce budget, monsieur le ministre, vous permet de poursuivre l'objectif du Gouvernement depuis 1997 : la régulation des transports, avec l'ambition d'en faire un outil de développement et d'échanges au service de la nation.

L'action engagée traduit une forte volonté d'équilibrer les modes, avec un effort particulier en faveur des modes propres, dont le ferroviaire. Cette politique est approuvée par une forte majorité de nos concitoyens, même ils nous demandent d'aller encore plus loin, comme si, dans ce domaine, il fallait effacer trente ans de désinvolture en moins d'une décennie.

En engageant en 1998 ce que vous avez appelé « la réforme de la réforme », le Gouvernement a donné au système ferroviaire français un souffle financier, en libérant la SNCF d'une dette asphyxiante, en lui accordant des moyens pour mieux produire et la possibilité de procéder à une évaluation.

Les crédits de votre ministère disponibles en 2002 s'élèveront à plus de 23 milliards d'euros, en augmentation de 2,8 %, ce qui traduit la forte priorité accordée aux transports. Comme vous l'avez précisé vous-même, il convient d'ajouter la dotation de 1,8 milliard à RFF pour réduire son endettement, et les dividendes des SEM autoroutières pour 152 millions d'euros, qui serviront à la politique intermodale. Au total, 25 milliards d'euros seront engagés dans ce dernier budget de la législature.

L'une des dispositions les plus intéressantes de ce budget concerne les effectifs de votre ministère. Ils augmentent pour la deuxième année consécutive, après dix-huit ans de réduction. Ces 1 500 postes supplémentaires seront consacrés particulièrement à la sécurité sous ses différentes formes, et aux politiques urbaines. Je note avec satisfaction que plus d'un millier d'emplois seront créés pour régulariser la situation des personnels précaires, qui étaient auparavant sous statut de droit privé.

Deux axes majeurs se dégagent de ce budget : l'accroissement de la multimodalité ; l'engagement de consacrer plus de moyens à l'amélioration de la sécurité dans les transports.

La multimodalité conduit à un doublement de l'enveloppe ferroviaire sur cinq ans.

Les engagements de la loi SRU sont tenus, avec la généralisation du transfert des services régionaux de voyageurs, les SRV. Ils se traduisent par une augmentation de 30 % des dotations versées aux régions pour assurer cette nouvelle compétence. Cette augmentation permet d'accroître les moyens consacrés à l'exploitation de ces services et à l'effort de renouvellement du matériel roulant, entièrement financé auparavant par la SNCF. Les moyens alloués par l'Etat à cet effet s'élèveront à plus de 220 millions d'euros.

Je relève dans ce chapitre l'enveloppe destinée aux contrats de plan et au TGV-Est européen. Ces efforts considérables et attendus pour des transports alternatifs à la route, avec une priorité au rail, bénéficiant de 20 % de crédits supplémentaires ne doivent pas être contrariés par la faiblesse du niveau des études. Nous sommes toujours dans l'hypothèse d'une réalisation de moins de 50 % des contrats de plan.

Je salue les efforts de rationalisation engagés par la SNCF pour son ingénierie, mais seront-ils suffisants ?

Les sommes importantes consacrées l'an dernier aux transports collectifs sont consolidées cette année au profit des projets inscrits au contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Ile-de-France.

Pour conclure sur les efforts liés au développement de la multimodalité, il me reste à souligner les moyens d'engagement destinés à préserver et à entretenir l'important patrimoine routier et donc à accélérer les travaux de réparation des ouvrages d'art, en hausse de 7 % par rapport à l'an dernier.

Le second axe majeur de ce budget est la sécurité des transports.

Au même titre que la régulation, la sécurité, les sécurités, dirais-je, font l'objet de la plus grande attention de la part de nos concitoyens. Si le système du transport n'est pas comparable aux autres moyens de production, c'est qu'il est exposé aux mouvements et sursauts de la société. Peut-il lui-même faire face à toutes les situations ? Non, évidemment. L'Etat doit prendre alors ses responsabilités, en parfaite coordination avec les autorités organisatrices et les exploitants.

En 2002, les capacités d'engagement pour la lutte contre l'insécurité routière atteindront près de 100 millions d'euros, ce qui représente une augmentation de plus de 8 % par rapport à l'an dernier et de 43 % en trois ans. Ces crédits nouveaux sont notamment destinés à améliorer la sécurité des infrastructures.

S'agissant des moyens consacrés à la sécurité maritime, après une hausse des moyens d'engagement de plus de 60 % en 2001, les moyens de paiement augmenteront de 23 % en 2002. La politique de création d'emplois sera poursuivie, particulièrement pour les inspecteurs de la sécurité maritime, afin d'atteindre l'objectif d'un double-

ment des contrôles de navires dans les ports français. Il faudrait aussi accentuer l'effort consenti au bénéfice du transport fluvial. Ce mode de transport est moins marginal que par le passé au sein de la multimodalité. Il a à mon avis toute sa place.

Je salue le travail réalisé par la France lors de sa présidence de l'Union européenne, qui a permis d'avancer dans les négociations relatives à l'harmonisation des conditions de travail des conducteurs de poids lourds et au contrôle technique des véhicules utilitaires. D'autres textes sont en préparation au niveau européen, notamment le règlement relatif aux contrats de service public. La France a clairement affirmé son attachement au libre choix par les collectivités territoriales de leur mode de gestion des services publics locaux et a souligné les dangers d'une mise en concurrence non régulée, qui marquerait la fin des obligations de service public.

Il convient enfin de saluer la prise de conscience de la Commission européenne qui, dans son Livre blanc sur la politique des transports à l'horizon 2010, reconnaît la nécessité de rééquilibrer les modes de transport pour éviter la congestion du réseau routier et entend mener une politique d'investissement ambitieuse pour développer le fret ferroviaire et les modes de transport alternatifs à la route, mais une telle politique ne pourra être réellement engagée sans une mobilisation énergique des aides financières de l'Europe afin d'accompagner les Etats dans la réalisation du RTEFF et de l'interopérabilité des réseaux.

Je voudrais revenir sur l'un des événements majeurs de l'année 2002, monsieur le ministre, l'extension à tout le territoire national de la régionalisation, attribuant les compétences TER aux régions. Le syndicat des transports Ile-de-France, le STIF, est traité distinctement.

Cette disposition est issue de la loi SRU, comme chacun le sait sur ces bancs. Une large majorité y fut favorable ici, après le succès de l'expérimentation engagée par la réforme de 1997. Les chiffres sont parlants ! Entre 1996 et 2000, les trafics TER ont augmenté de 21,6 % et les recettes de 20,7 % dans les régions expérimentales, contre 13,4 % et 13 % dans les autres.

Cette nouvelle compétence a été organisée tout au long de l'année 2001, afin de déterminer les coûts de fonctionnement et le montant des contributions de l'Etat.

La loi de finances pour 2002 prévoit une contribution destinée aux services régionaux d'un montant de 1 507 millions d'euros, soit une hausse nette de 364 millions d'euros par rapport à 2001. La répartition de cette contribution, répartition qui est intéressante à connaître, est la suivante : 1 046 millions d'euros pour l'exploitation ; 180 millions d'euros pour la compensation des tarifs sociaux ; 206 millions d'euros pour la dotation pour le matériel roulant ; 64 millions d'euros pour la compensation de la hausse des péages ; enfin, 11 millions d'euros pour la compensation des nouvelles dessertes en Rhône-Alpes et en région PACA, liées au TGV-Méditerranée.

Actuellement, rien n'est prévu pour les gares, en dehors des financements par l'Etat inscrits dans les contrats de plan Etat-région, financements qui, il faut le reconnaître, sont d'un montant relativement faible. Toutefois, il me semble qu'il a été convenu entre les régions et vous-même, monsieur le ministre, qu'un programme « gares » serait élaboré après qu'un état des lieux aura été dressé dans chacune d'entre elles.

Les contributions de l'Etat sont calées sur les comptes attestés des services de la SNCF en 2000. Elles permettent d'apurer les déficits résiduels, tout en contribuant à mieux traduire ces comptes.

L'analyse des trafics montre que l'engouement pour les transports propres est manifeste.

Ainsi, les voies navigables enregistrent une augmentation sensible depuis 1996 : plus 12,6 % en tonnage de fret et plus 19,5 % en tonnes-kilomètres.

Le rail, lui, évolue de façon très positive tant pour les TER – nous l'avons vu – que pour les grandes lignes : 5,1 % de voyageurs en plus en 2000. Quant à l'impact du TGV, il est indéniable : plus 2 % pour le premier semestre 2000 et plus 3 % pour le premier semestre 2001. En Ile-de-France, la progression a été de 6,6 % en 2000.

Malheureusement, il n'en va pas de même pour le trafic des marchandises transportées par le rail. Si le rythme de 2000 – 55,4 milliards de tonnes-kilomètres avait été maintenu, nous pouvions espérer doubler le volume de ce type de trafic en dix ans. Toutefois, l'année 2001 marque un recul d'environ 8 %. Dommage ! Bien entendu, il est incontestable que la moitié de cette évolution négative est due au mouvement social du printemps dernier.

Ce budget devrait contribuer efficacement à améliorer le système de production de la SNCF. N'oublions pas que c'est le manque de qualité qui rejette – souvent malgré eux – les chargeurs vers le mode routier. Il permettra de fournir des moyens, même s'ils sont encore insuffisants, en traction et en hommes pour faire face à la croissance durable des voyageurs et des marchandises transportés. Il permettra aussi de rénover des réseaux et d'acheter des locomotives.

Il faudra, il est vrai, pallier les difficultés à obtenir des capacités nouvelles pour le fret, restructurer les goulets d'étranglement, nombreux sur le territoire national, et continuer à faire face au manque de moyens d'investissement du système ferroviaire et à son endettement endémique.

Je reste préoccupé par les difficultés du transport combiné, qui est en chute de près de 12 %. La Commission européenne n'autorise plus que celui-ci soit subventionné – vous nous l'avez dit en commission, monsieur le ministre – ...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En effet !

M. Michel Bouvard. C'est lamentable ! C'est la politique de gribouille de Bruxelles !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. ... alors que la concurrence avec le mode routier n'est pas encore loyale. Lorsque le transport routier intégrera les coûts externes dans ses coûts kilométriques, on pourra supprimer les subventions au transport combiné, mais pas avant !

Notre système ferroviaire reste, au même titre que notre réseau routier et autoroutier, une référence dans le monde. Le volume du fret ferroviaire transporté en France est le plus important d'Europe, et le TGV est un modèle envié partout. Quant à la régionalisation des transports de voyageurs, elle devrait donner un coup de fouet et mobiliser plus encore le trafic. Pour que ce tableau soit complet, il faut noter la plus grande présence des transports en commun dans les villes et agglomérations.

Une grande partie de ces évolutions positives relève de la volonté du Gouvernement à s'engager sur de tels objectifs. Je ne doute pas un seul instant que la politique qu'il conduit soit la bonne. Il est nécessaire de la poursuivre demain avec la ferme volonté de maintenir le service public, d'organiser la régulation et de favoriser la multimodalité sur l'ensemble du territoire national.

Monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges a donné un avis très favorable à l'adoption de votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je le confesse, j'aurais préféré rapporter ce budget des transports aériens dans des conditions moins dramatiques que celles que nous impose l'actualité. Et si nos premières pensées vont aux victimes des accidents et des attentats, nous ne pouvons pas nous désintéresser des aspects économiques découlant de ces événements, notamment des attentats du 11 septembre qui ont touché au premier chef le secteur aérien.

Ainsi, les compagnies américaines ont perdu plus de 40 % de leur chiffre d'affaires sur les lignes intérieures. Et si Air France a maintenu ses positions en métropole, vers l'Afrique, vers les Antilles et l'océan Indien, la compagnie a perdu 30 % de son trafic sur l'Atlantique nord et dans d'autres régions du monde ; la perte financière pour le mois de septembre avoisine 60 millions d'euros. Quant à Swissair et Sabena, elles ont dû déposer leur bilan. Au total, les pertes de revenus des treize premières compagnies européennes devraient s'élever à la fin de l'année à 3,6 milliards d'euros, en raison d'une réduction de 7,7 % de leur trafic et d'une réduction de 4,7 % de leurs capacités.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Vous avez pris des mesures opportunes, monsieur le ministre, mais, à mon sens, trop timides pour remédier à la situation.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ai tout fait !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Vous avez annoncé le déblocage d'une aide financière d'un milliard de francs pour renforcer la sûreté et pour dédommager les pertes d'exploitation directes subies par certaines compagnies opératrices. Mais je ne peux que constater, hélas ! qu'aucune modalité de versement de cette aide aux compagnies n'a été déterminée et que, compte tenu de l'ampleur de la crise, ces mesures ne sauraient suffire à compenser les pertes que subissent les transporteurs, qu'ils soient réguliers ou à la demande, les sociétés d'assistance aéroportuaire et les ateliers de maintenance aéronautique. Cette aide n'est pas à la hauteur des enjeux et des besoins des entreprises du secteur.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce sont les libéraux qui ne veulent pas !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. En outre, le Gouvernement n'a pas pris de position à l'égard du difficile problème posé par les surprimes d'assurance imposées brutalement aux compagnies. Ces dernières ont été confrontées à une double difficulté : dans un premier temps, la résiliation, dès le 17 septembre, des contrats couvrant les risques de guerre ; puis, dans un second temps, le rétablissement très partiel des garanties moyennant une augmentation, que l'on peut qualifier d'exorbitante, de leurs primes d'assurance – le président Spinetta a cité un chiffre tout à fait ahurissant.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez raison.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. A ce jour, aucune solution autre que transitoire n'est envisagée par les assureurs ou les pouvoirs publics, ce qui plonge le secteur aérien dans la plus totale incertitude, alors qu'il s'agit d'un point pourtant essentiel de son équilibre financier.

Sur le plan social, la gestion des personnels du secteur aérien s'est traduite en priorité par la non-reconduction des contrats à durée déterminée, l'annulation des embauches, la suppression de l'intérim, l'apurement des soldes de congés et des jours de réduction du temps de travail. Selon toute probabilité, l'ensemble de ces mesures s'avérera insuffisant au regard d'une crise qui devrait durer au minimum dix-huit mois, soit deux exercices comptables.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas sûr !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Les subventions directes proposées par le Gouvernement ne sont d'ailleurs pas destinées aux compagnies aériennes, mais réservées pour l'essentiel aux aéroports afin qu'ils compensent les coûts supplémentaires en matière de sûreté, liés à l'achat d'équipements destinés au contrôle des bagages et du fret. L'octroi de ces subventions ne saurait faire oublier que la sûreté est en principe une mission régalienne dont la prise en charge relève de l'Etat.

A cet égard, la taxe additionnelle de quinze francs prélevée sur chaque passager peut s'analyser, dans un marché dépressif, comme une charge directe pour les entreprises de transport aérien. Jusqu'à nouvel ordre, le financement du plan Vigipirate dans les gares et les trains n'a pas été assuré par une surtaxe sur le prix du billet vendu aux voyageurs. Il y a là une différence choquante de traitement entre deux modes de transport qui sont parfois concurrents.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il s'agit de quinze francs seulement !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. En résumé, il conviendrait, monsieur le ministre, que vous expliquiez à l'Assemblée quand l'aide du Gouvernement sera attribuée aux professionnels du transport aérien, tous métiers confondus, et selon quelles modalités.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. J'en viens aux crédits de l'aviation civile pour 2002.

D'emblée, je soulignerai que l'analyse de ces crédits est frappée d'incertitudes depuis le 11 septembre. En effet, le budget annexe de l'aviation civile repose sur des hypothèses économiques que l'attentat du World Trade Center a complètement remises en cause. La forte diminution du trafic aérien aura, par exemple, des effets négatifs sur le produit de la taxe de l'aviation civile et de la redevance de route.

Cela dit, si l'on s'en tient aux hypothèses antérieures au 11 septembre, le budget annexe de l'aviation civile pour 2002 s'établit à 1,41 milliard d'euros, à comparer à 1,32 milliard d'euros en 2001.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Soit une progression.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Le produit de la redevance de route y est évalué à 850,5 millions d'euros, soit une augmentation de 10,3 % par rapport à 2001, et celui des redevances pour services terminaux à 188,8 millions d'euros, soit une augmentation de 8 %.

Toutefois, la diminution du trafic du transport aérien est à l'évidence susceptible de remettre en cause l'ensemble des recettes de l'aviation civile dans une proportion que nous ne pouvons calculer pour l'instant.

Assez curieusement, compte tenu des circonstances actuelles, les deux principaux chapitres budgétaires relatifs aux infrastructures et à la sûreté diminuent de 7,2 % en crédits d'investissement. Ce chiffre n'est toutefois pas significatif car le Gouvernement n'a pas fourni au Parlement les informations souhaitables relatives aux dépenses. De même, il n'a pas indiqué s'il escomptait allouer des dotations supplémentaires à la sûreté.

Enfin, je déplore qu'un seul chapitre, le chapitre 82-01, relatif aux « études et équipement », retrace dans le même article les dépenses d'infrastructures et celles de sûreté, alors qu'elles ne relèvent pourtant pas d'un même concept.

D'ailleurs, la plus grande confusion règne actuellement dans le choix des dépenses d'infrastructures. Aéroports de Paris voudrait absolument développer l'aérogare Charles-de-Gaulle-1, alors qu'Air France ne peut envisager la moindre prévision de croissance avant plusieurs mois. Aéroports de Paris voudrait aussi développer le satellite E, ce qui permettrait d'accroître et de simplifier le trafic, mais, parallèlement, les pouvoirs publics interdisent l'utilisation à pleine capacité de la quatrième piste, dans le souci d'amoinrir les nuisances sonores.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et alors, c'est bien !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. La présentation du budget annexe n'apportant aucune information fiable en la matière, cela m'a conduit à déposer un amendement visant à modifier la nomenclature budgétaire afin de bien individualiser les investissements d'infrastructures d'un côté et les investissements de sûreté de l'autre.

Cela m'amène, monsieur le ministre, à vous demander des précisions sur la politique d'investissement d'Aéroports de Paris. Le comité des investissements à caractère économique et social, géré par le Trésor et présidé par le ministre de l'économie, vient de refuser le programme d'investissements d'Aéroports de Paris. Quelle en est la raison ? L'explication est-elle, ainsi que les compagnies m'en ont fait la confiance, que le programme ne correspond pas à leurs besoins ? Là aussi, l'Assemblée apprécierait des éclaircissements supplémentaires.

J'en viens au problème de la fiscalité assise sur le transport aérien.

A mon sens, le Gouvernement opère volontairement le choix d'une regrettable continuité en accroissant sans cesse les taxes qui pèsent sur les passagers. Elles atteignent désormais sur les lignes intérieures près du tiers du prix du billet. Par exemple, pour un aller et retour entre Paris et Marseille qui revient à environ quatre-vingt-huit euros, il faut ajouter cinq euros de TVA et vingt-quatre euros de taxes et redevances aériennes diverses.

Ce type de fiscalité n'est pas neutre au regard de l'organisation du transport aérien dans notre pays. Le concurrent principal du premier opérateur aérien français, à savoir Air France, n'est pas Air Lib, mais le TGV. Chaque fois qu'une ligne TGV relie deux points en trois heures au moins, le transport aérien perd entre 60 % et 80 % de son trafic. Si le prix du billet d'avion est ainsi majoré par un alourdissement continu des taxes, le trafic aérien ne peut que s'effondrer, d'autant que le transport ferroviaire, pour sa part, ne paie ni ses dépenses d'infrastructures ni ses charges de sécurité.

En second lieu, ce système fiscal condamne les compagnies régionales et les petits aéroports qui se trouvent soit à proximité d'une gare de TGV, soit près d'un aéroport important. La rentabilité des petits aéronefs étant moindre que celle des gros porteurs, si le Gouvernement alourdit le coût de gestion des compagnies par de nouvelles taxes, les compagnies de seconde catégorie sont condamnées à disparaître ou au mieux à se muer en sous-traitants d'Air France, ce que plusieurs ont déjà fait.

De plus, la cherté croissante du transport aérien met en cause la viabilité des aéroports « secondaires », dans la mesure où les passagers potentiels se dirigent également vers le TGV. Des aéroports comme ceux de Nîmes ou de Béziers sont ainsi voués à l'inutilité, compte tenu de la proximité du train et de l'existence d'une plate-forme plus importante à Montpellier.

Dans le même ordre d'idées, je ne peux que regretter la disparition de la vocation du Fonds d'intervention pour les aéroports et les transports aériens – le FIATA – initialement créé pour subventionner les lignes déficitaires avec la province, dans un souci d'aménagement du territoire. Dans ces conditions, j'ai suggéré sa suppression dans mon rapport écrit.

Du reste, la Cour des comptes vient de faire de même, par un référé du 6 novembre dernier et propose la suppression de ce fonds au motif que la situation n'est pas conforme aux dispositions de l'ordonnance du 2 novembre 1959. Ne soyez donc pas étonné, monsieur le ministre, si je propose, lors de la discussion prochaine des comptes spéciaux du Trésor, un amendement visant à supprimer les crédits du FIATA et à en reverser le montant au budget des transports.

J'en viens au dernier point de mon intervention, qui concerne le troisième aéroport.

Je crains que le discours politique tenu par les différents gouvernements depuis neuf ans ne serve qu'à entretenir une illusion. Il s'agit de faire croire à nos concitoyens riverains que les nuisances qu'ils subissent diminueront par un déplacement géographique du trafic. Chacun sait que cela ne peut pas être le cas. La logique du « hub » est la seule qui permette aux compagnies aériennes d'être rentables. Roissy a été conçu pour accueillir 80 millions de passagers, il faut donc que cette plate-forme assume cette mission.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Tout investissement à un autre endroit, par exemple à Chaulnes, en Picardie, se révélera un investissement coûteux et, je le crains, inutile.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Souvenez-vous que M. Delattre a quitté votre groupe à cause de cette affaire !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. L'aéroport de Mirabel, au Canada, devrait nous servir de leçon : situé à moins de 80 kilomètres de Montréal, il est délaissé par les compagnies aériennes, qui le jugent trop éloigné de la ville.

La création d'un troisième aéroport parisien me semble une hérésie à 40 milliards de francs. Construire une nouvelle plate-forme dans la Somme conduirait simplement à déplacer le problème de la région parisienne vers la province, en obligeant en outre l'Etat à mettre en place des liaisons ferroviaires et autoroutières supplémentaires. En résumé, on dépenserait beaucoup d'argent pour urbaniser

des espaces demeurés jusqu'ici naturels, comme on l'a fait d'ailleurs à Roissy, qui a été construit au milieu de champs de betteraves.

Dans la mesure où le problème est essentiellement une question de nuisance sonore, l'Etat et Aéroports de Paris pourraient consacrer des dotations à l'indemnisation des riverains les plus menacés pour leur permettre de quitter les logements trop exposés au bruit, souvent construits, d'ailleurs, avec l'autorisation des municipalités.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous voulez organiser l'exode !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les questions que je souhaitais évoquer et les raisons pour lesquelles je me suis prononcé en commission contre l'adoption des crédits des transports aériens et de la météorologie. La commission des finances ne m'a pas suivi, c'est maintenant à l'Assemblée de décider.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports aériens.

M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports aériens. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présentation des crédits du budget pour 2002 des transports aériens revêt cette année un caractère exceptionnel à la suite des attentats de New York et de Washington.

L'onde de choc a produit des effets sur toute la filière aéronautique mondiale mais les prémices d'une récession dans les transports aériens existaient déjà sur le continent américain avant même ces événements.

En effet, le ralentissement de la croissance et la hausse du prix du kérosène commençaient à affecter dès le premier semestre les résultats des compagnies aériennes membres de l'IATA. En Europe, des difficultés sont apparues pour Swissair, British Airways, KLM et, plus récemment, pour Sabena, qui vient d'annoncer un plan de licenciements de 6 000 salariés. En Asie, des difficultés apparaissent également.

Un nouvelle fois, ce sont des dizaines de milliers de salariés dotés d'un savoir-faire aéronautique qui vont subir les effets de la crise internationale du transport aérien !

Avec la paralysie de l'espace aérien, les conséquences sur les compagnies américaines ont été fulgurantes et désastreuses. Il est stupéfiant de noter la rapidité avec laquelle ont fleuri les plans sociaux quelques jours après le drame, avec une précision qui ne laisse aucun doute sur le fait qu'ils avaient été élaborés par les états-majors depuis longtemps.

Confrontées à une crise classique due à un retournement de cycle, les compagnies aériennes doivent aujourd'hui faire face aux turbulences d'une crise conjoncturelle plutôt lourde.

L'industrie aéronautique n'est pas épargnée non plus. Airbus a ajusté ses perspectives de développement et révisé ses prévisions de fabrication. Il en va de même pour Boeing, qui envisage de licencier plus de 30 000 personnes d'ici à 2002.

Dans ce contexte fluctuant, les entreprises américaines ont obtenu des autorités de transport aérien près de 20 milliards de dollars d'aides gouvernementales, découvrant, ainsi, les vertus de l'intervention étatique !

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

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Mais il est regrettable que les compagnies aériennes profitent des circonstances pour se livrer à des nouvelles politiques tarifaires particulièrement agressives sur les lignes transatlantiques.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est du dumping.

M. François Asensi, rapporteur pour avis. De telles pratiques doivent être dénoncées. La négociation d'un « code de bonne conduite » entre l'Europe et les Etats-Unis confiée à la Commission de Bruxelles devrait permettre de faire respecter les règles d'une concurrence loyale en situation de crise. Il s'agit, en somme, d'une régulation.

Vous avez pu, monsieur le ministre, débloquer des moyens importants – 2 milliards de francs – pour le transport aérien et pour les aéroports afin de renforcer la sûreté et la sécurité. Des aides supplémentaires seront sans doute indispensables, malgré les réserves de Bruxelles, si les Etats-Unis continuent leur dumping sur l'Atlantique Nord.

Le transport aérien va sortir transformé de cette crise, même s'il avait commencé à se redessiner autour de grandes alliances internationales depuis quelques années.

Une fois la crise conjoncturelle passée, en espérant que ce soit le plus rapidement possible, le transport aérien devrait reprendre une croissance – soyons optimiste – d'environ 5 % par an en passagers, avec peut-être des « pics » à 10 % dans la région Asie-Pacifique.

Pour l'instant, toutes les compagnies aériennes du vieux continent, sans exception, réduisent la voilure de leur plan de développement. Deux compagnies aériennes s'en sortent mieux dans ce contexte : Air France et Luft-hansa.

Jusqu'au 11 septembre dernier, la société à capitaux mixtes Air France affichait des résultats satisfaisants à l'issue d'une période marquée par la recapitalisation par l'Etat à hauteur de 20 milliards de francs, la fusion avec Air Inter, la montée en puissance du « hub » et le redressement financier et commercial de la compagnie.

Malgré une baisse de 7 % de son trafic passagers pour le mois de septembre et l'effondrement des réservations, elle doit aujourd'hui consolider ses atouts, rechercher la confiance de ses clients et être réactive pour maintenir l'avance de l'entreprise lors de la reprise de l'activité.

En quelques années, Air France est devenue une compagnie majeure, reconnue pour l'excellence de ses services au sol et en vol, détentrice d'un réseau mondial puissant au centre d'une grande alliance mondiale et occupant la première place sur le marché intérieur.

Si Air France tire son épingle du jeu, il n'en a pas été de même pour AOM et Air Liberté. Les vertus annoncées de la déréglementation n'ont nullement profité à ces compagnies aériennes. Elles ont été victimes d'une politique de diversification hasardeuse, de l'irresponsabilité des actionnaires et d'erreurs manifestes de gestion des dirigeants de Swissair conduisant à la suppression de milliers d'emplois. L'avenir d'Air Lib reste incertain malgré des marchés porteurs sur l'outre-mer et l'Algérie notamment.

Je souhaite, comme vous monsieur le ministre, qu'Air France s'engage à réemployer les salariés d'AOM et d'Air Liberté dès que les conditions de la reprise seront établies et bénéficie d'aides de l'Etat pour prévoir des conventions de préretraite nécessaires.

Monsieur le ministre, il faut maintenir un deuxième pôle aérien français afin de répondre à la croissance de la demande régionale. Telle est, me semble-t-il, votre intention.

Face à ces enjeux, l'offre de capacités des aéroports français doit être examinée avec la plus grande attention au moment où le Gouvernement s'appête à choisir la localisation du futur troisième aéroport.

Avec les événements de septembre, la plate-forme de Roissy a connu une baisse d'activité de 36 % qui a touché les sociétés de service dans la restauration, l'hôtellerie, le travail en piste, le fret et les services commerciaux aux passagers.

Certains sous-traitants connaissent actuellement une forte réduction de chiffre d'affaires, notamment les entreprises de *catering* ou de nettoyage qui interviennent dans les avions. De nombreux contrats de travail ne seront malheureusement pas renouvelés ces jours-ci. C'est une population fragile et peu qualifiée dont l'emploi se trouve menacé. Des jeunes, des familles des villes riveraines de la Seine-Saint-Denis ou d'autres départements limitrophes qui avaient retrouvé un espoir d'insertion grâce au boom de l'emploi sur l'aéroport voient aujourd'hui leur parcours professionnel remis en cause.

Au-delà des événements, c'est bien la question de la régulation de ce secteur économique qui est posée.

La plate-forme de Roissy est aujourd'hui la plus fréquentée d'Europe, loin devant les aéroports de Londres et de Francfort. Dans le respect de l'objectif fixé par vous-même, monsieur le ministre, de limiter à 55 millions le nombre de passagers sur ce site, l'idée d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à vocation internationale dans le grand bassin parisien est apparue pour répondre à la croissance du trafic, notamment en région parisienne. L'étude remise au Premier ministre le 19 octobre dernier, suite à la concertation, confirme la nécessité de construire une nouvelle infrastructure dans une logique de développement durable.

Le respect du cadre de vie, de l'environnement et des équilibres écologiques est, en effet, un élément incontournable de toute politique aéroportuaire qui exclut tout déplaçonnement de fréquentation tant à Roissy qu'à Orly.

Après la consultation de l'ACNUSA, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, vous devrez vous prononcer, monsieur le ministre, sur les projets de couloirs aériens en région parisienne. Les riverains seront particulièrement attentifs à vos décisions dans un secteur déjà fortement exposé au bruit. Ils le seront également à propos des mesures que vous prendrez visant à limiter les vols de nuit. La prise en compte des impératifs de santé publique et de respect de l'environnement doit rester le fil conducteur de votre action dans un contexte de libéralisation achevée du ciel communautaire.

Malgré les problèmes de conjoncture, la construction aéronautique, secteur clé de l'économie, ne devrait pas connaître de ralentissement à moyen terme. La principale inquiétude est liée aux difficultés de trésorerie des compagnies aériennes qui peuvent les conduire à annuler des commandes d'avions.

Airbus a conforté sa position de second sur le marché civil de l'aéronautique en sortant grand vainqueur du dernier salon du Bourget avec 155 commandes dont 67 commandes fermes pour le futur A 380 dont l'envol est prévu pour 2006.

Fleur de l'industrie européenne, il devrait être un vecteur important de l'économie en générant la création de 40 000 emplois directs en France et plus de 150 000 en Europe.

Je me réjouis du succès remporté, début novembre, par Airbus suite à la signature d'un contrat avec l'Emirat de Dubaï portant sur l'acquisition de 22 Airbus. Et je sais, monsieur le ministre, votre engagement personnel pour le succès, en tout cas la mise en chantier, de ce futur A 380.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La commande porte sur 43 en tout !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Cette année, les crédits consacrés à la construction aéronautique civile connaissent une augmentation de 10 %. Plus de la moitié de ces crédits correspondent à des avances remboursables permettant, dans le cadre des accords internationaux, de soutenir les industries aéronautiques.

Pour préparer le futur, le développement de nouvelles coopérations en Europe dans le domaine de la recherche aéronautique et spatiale est maintenant indispensable. C'est le projet de l'ONERA, l'Office national d'études et de recherches aérospatiales, que vous devez soutenir, monsieur le ministre. Avec son partenaire allemand DHL, cet organisme public de recherche souhaite constituer un espace européen de la recherche en relation avec le Centre national d'études spatiales.

L'Europe de la recherche aéronautique n'en est qu'à ses balbutiements, mais commence à se mettre en place. Une impulsion publique est aujourd'hui plus que jamais nécessaire. Comme l'est également le projet de création d'un « espace communautaire transatlantique » visant une zone de liberté en matière de droits de trafic.

Monsieur le ministre, le transport aérien européen nécessite une politique extérieure commune pour renforcer sa position par rapport à l'inégalité créée dans le cadre des accords de « ciel ouvert » où les Etats-Unis dominent les différents Etats pris isolément. Je vous donne acte de l'accord direct mutuellement avantageux que vous avez obtenu avec les Etats-Unis. Mais je trouve que l'Europe devrait élaborer une politique commune plus forte, de manière à être un véritable partenaire vis-à-vis des Etats-Unis d'Amérique.

Pour conclure, je dirai que le budget des transports aériens s'inscrit, d'une façon générale, dans la continuité de la politique positive que vous avez menée avec le Gouvernement depuis 1997. La commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption de ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la mer.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer. Madame la présidente, je me tourne d'abord vers vous. Vous qui êtes sensible, en tant que présidente du conservatoire du littoral, à tout ce qui touche à la mer, vous avez constaté comme moi avec horreur, je l'espère, que, alors que tous les autres rapporteurs disposent chacun de quinze minutes de temps de parole, on ne m'en attribue que dix.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et pourquoi ?

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Avec la surface des eaux contrôlées par notre pays, la France est pourtant la deuxième puissance maritime du monde.

Mme la présidente. Monsieur Lengagne, je ne regarderai pas l'heure tourner !

M. Michel Bouvard. Très bien ! Le sujet le mérite.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Je souhaiterais donc, madame la présidente, que vous fassiez part de mon observation au bureau. D'autant que, jusqu'à l'année dernière, un rapport pour avis pour les transports maritimes et fluviaux était présenté par la commission de la production et des échanges, le rapporteur étant notre regretté collègue André Capet. Cette année, c'est notre camarade Jean-Jacques Filleul qui a intégré dans son rapport les problèmes de la mer.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Et j'en suis très heureux !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Nous n'avons donc plus maintenant que dix minutes pour évoquer ce sujet au lieu de trente.

Mme la présidente. Je vous laisse un quart d'heure !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Dans un débat budgétaire, on ne peut éviter de parler chiffres. Mais ceux-ci étant nombreux dans le bleu et dans mon rapport écrit, j'essaierai de ne pas en abuser.

Tout d'abord, je précise que je profite de la dernière occasion qui m'est offerte pour m'exprimer en francs et non en euros.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi de finances pour 2002 prévoit de doter le budget mer de 6,166 milliards de francs, soit une baisse de 8,2 % par rapport à l'an dernier. Rassurez-vous, cette baisse n'est qu'apparente, certaines dépenses ayant été transférées sur d'autres budgets. La baisse réelle est de 0,49 %, qu'il faut cependant rapprocher de l'augmentation de 2,36 % en 2001.

En réalité, ce bleu budgétaire ne rend pas totalement compte de l'effort de l'Etat en faveur de la mer, certaines sommes se trouvant dans les budgets de la recherche, de la défense ou de l'économie et des finances. Au total, ce sont 10,37 milliards de francs qui sont consacrés à ce secteur.

Comme chaque année, l'ENIM, l'Etablissement national des invalides de la marine, absorbe une part importante de ce budget : 75 %. Hors ENIM et hors personnel, les dotations prévues pour 2002 atteignent 1,53 milliard de francs, soit une progression de 5,47 %. Votre budget, monsieur le ministre, est donc un bon budget et je demanderai tout à l'heure, au nom de la commission de finances, qu'il soit adopté.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Très bien !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Ce budget s'articule autour de cinq axes : le renforcement de la sécurité, la formation, la modernisation des ports, le soutien à la flotte de commerce et la protection sociale des marins.

La sécurité maritime, avec notamment le contrôle des navires qui accostent dans nos ports et la signalisation maritime, demeure une priorité du Gouvernement, puisque les crédits augmentent de 24 % et que 42 emplois sont créés. Bravo !

La réforme de la formation maritime pourra être poursuivie, grâce aux crédits qui lui sont consacrés : adaptation aux nouvelles normes de l'OMI, l'Organisation maritime internationale, développement du Centre national de formation de formateurs de Nantes, passage sous statut public des personnels des écoles et lycées d'enseignement maritime et aquacole – non sans mal car il a fallu ferrailer avec Bercy, mais 79 emplois, dont 16 d'enseignant, sont finalement créés.

Globalement, les moyens consacrés aux ports, qui s'élèvent à 844 millions de francs, sont reconduits par rapport à 2001 : l'augmentation des crédits d'investisse-

ment atteint 11,6 % en AP – hors le projet « Port 2000 » du Havre, qui bénéficiera, à lui seul, de 180 millions de francs en AP. Ces crédits sont bien supérieurs à ceux engagés entre 1993 et 1998 mais il reste, hélas ! vous le savez, encore beaucoup à faire.

La subvention à l'ENIM accuse une baisse de 3,33 %, compensé, il faut le rappeler, par une dotation du régime général. Elle financera, c'est très important, le régime de cessation anticipée d'activité des marins qui ont été ou qui sont exposés à l'amiante, et qui avaient été exclus du dispositif mis en œuvre dans d'autres secteurs.

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

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Enfin, les crédits de soutien aux navires de la flotte de commerce battant pavillon français progressent de près de 21 %. Cette aide sera étendue aux armements ayant des navires inscrits au registre des Terres australes et antarctiques françaises, dès que les discussions sur ce sujet auront abouti.

Je ferai maintenant quelques remarques sur ce budget ou plus généralement sur la gestion par l'Etat du domaine « mer ».

Sur la flotte de commerce, on vient de le voir, l'instauration du GIE fiscal a répondu aux attentes de l'armement. Mais une difficulté est apparue, vous le savez, monsieur le ministre, dans le domaine des pétroliers. Le système du GIE fiscal fait que la banque qui y participe est propriétaire du navire. Or, en cas de pollution par les hydrocarbures, les Etats-Unis rendent le propriétaire responsable.

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

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Dès lors, les banques refusent de s'engager. Le renouvellement de la flotte de nos pétroliers ne peut ainsi se faire normalement. Il conviendrait donc de trouver un régime spécial pour ces navires. Je sais que vous êtes à la recherche d'une solution, toujours avec le ministère de l'économie et des finances.

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

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Il y a quelques jours, les ports de Lorient et de Boulogne étaient bloqués par les marins pêcheurs, très inquiets pour leur avenir à la suite de la diminution des TAC, les taux admissibles de captures, et quotas proposée par la Commission européenne.

Le ministre de l'agriculture s'est engagé à défendre fermement les intérêts de nos pêcheurs à Bruxelles. Il n'en demeure pas moins que les fonds exploités par la pêche artisanale française ont des ressources en dramatique diminution. Or notre pays est très largement déficitaire en produits de la pêche. Il y a quelques années – je n'ai pas eu le temps de chercher les chiffres actuels – nous importions pour environ 10 milliards de francs de produits de la mer. Il faut donc développer au maximum notre flotte de pêche industrielle, que l'on appelle aussi la pêche lointaine. Elle seule peut exploiter des mers lointaines ou les grands fonds. Or cette flotte est vieille. Aussi, en accord avec le ministre de l'agriculture et de la pêche à qui j'en ai parlé, je plaide pour que nos chalutiers de pêche industrielle puissent bénéficier du régime du GIE fiscal. Je souhaite que vous appuyiez cette démarche auprès de votre collègue de Bercy. Ce serait extrêmement bénéfique pour l'équilibre de notre balance extérieure.

Pour la flotte artisanale, je rappelle la nécessité de faire bénéficier les marins du régime de l'ASSEDIC. Les discussions, là aussi, n'ont pas encore abouti.

Permettez-moi, monsieur le ministre, d'être un peu moins agréable maintenant et de vous faire part de mon profond désaccord sur une réorganisation de votre ministère. Certes, ceci est de votre responsabilité, mais, étant un élu du littoral et ayant eu à connaître de près ces questions, je me dois, ne serait-ce que par amitié, de le faire.

Petit rappel historique.

Jusqu'en 1980, la « mer » était rattachée au ministère des transports. Un haut fonctionnaire, le secrétaire général à la marine marchande, régnait en maître, pour ne pas dire en satrape, sur ce domaine. Pour mémoire, un de ses adjoints est devenu le président du groupe RPR du Sénat. Cela signifie que l'on peut être haut fonctionnaire, s'occuper de la mer et faire ensuite une carrière politique, mais là n'est pas le problème !

M. Michel Bouvard. Il savait naviguer. (*Sourires.*)

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Le secrétaire général de la marine marchande avait son bureau, c'est un symbole, place Fontenoy, là où est installée aujourd'hui Mme Marie-Noëlle Lienemann, secrétaire d'Etat au logement, là où se sont succédé un certain nombre de ministres.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous nous occupons aussi de la mer aussi !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Nous sommes, je le rappelle, en 1980. Depuis des années, les partis de gauche réclamaient la création d'un département ministériel uniquement consacré à la mer. J'ajoute que nous venions de vivre, durant l'été 1980, l'un des plus graves conflits des dernières années. Peut-être mes collègues s'en souviennent-ils, tous les ports français avaient été bloqués pendant plusieurs semaines et il avait fallu l'intervention de la « Royale » pour les débloquent.

En 1981, un changement de majorité intervient. Un département ministériel « mer » est créé, qui devait exister jusqu'en 1993.

En 1997, ce département n'est pas rétabli, mais vous disposez, monsieur le ministre, de plusieurs directions, l'une étant transférée chez votre collègue Glavany, pour animer ce domaine.

Vous proposez cette année de tout fondre en une seule direction générale « mer ». Autrement dit, la boucle est bouclée : on est revenu à la situation d'avant 1981 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non ! La mesure prépare la création d'un ministère de la mer !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Ah bon ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comme je vous le dis.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. La situation est cependant préoccupante car la coexistence de plusieurs directions placées directement sous l'autorité du ministre fait que les arbitrages sont rendus par les politiques, alors que, par cette réforme, vous vous en remettez à la technocratie, dont je ne mets en cause ni la compétence ni le dévouement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous vous sous-estimez !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Les retards, que vous regrettez comme nous, mis par vos services à répondre aux questionnaires des parlementaires montrent

qu'associer la représentation nationale aux décisions n'est pas dans la mentalité de nos hauts fonctionnaires pour qui, je le répète, j'ai une très sincère estime.

A chacun son métier. C'est aux politiques d'arbitrer, et à eux seuls, même s'ils doivent s'entourer des conseils de l'administration. (*Applaudissements sur divers bancs. – M. le ministre applaudit également.*)

C'est pour des raisons voisines que nous ne pouvons admettre que tout le personnel « mer » disparaisse du « bleu » budgétaire pour se fondre dans l'ensemble des services.

M. Michel Bouvard. Ils sont noyés !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Nous aurons l'occasion d'y revenir puisque la commission des finances a adopté à l'unanimité un amendement pour s'y opposer.

Une simple remarque à ce stade de la discussion : j'ai cherché quel était le mauvais génie qui vous avait poussé à faire ce transfert, totalement contraire à la loi organique récemment votée sur les lois de finances.

M. Michel Bouvard. C'est inouï !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. J'ai découvert que c'était la Cour des comptes qui le demandait « pour avoir une meilleure lisibilité » !

Ainsi donc, chers collègues, afin que nos magistrats de la Cour des comptes, pour qui, au demeurant, j'ai beaucoup de respect, ne se fatiguent pas trop à récolter certains chapitres, on va priver les parlementaires de tout moyen de contrôle.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais non !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. Je suis navré, mais permettre à un parlementaire de lire clairement un document budgétaire me paraît plus important que de simplifier le travail de nos magistrats de la Cour des comptes, quelles que soient leurs qualités.

Je l'ai dit tout à l'heure, les crédits consacrés aux ports montrent la volonté du Gouvernement de développer ceux-ci. Les dépenses d'entretien et de réparation sont en augmentation pour les ports d'intérêt national, ce dont je me réjouis, mais ils sont en réduction pour les ports autonomes. Le fascicule budgétaire présente cette réduction comme une mesure d'ajustement aux besoins. Vous me permettrez de nuancer car on ne peut soutenir que, pour les ports autonomes, tout aille bien. Ces ports ont eux aussi d'importants besoins. Le niveau des crédits a stagné durant des années et l'augmentation de 2001 ne permet de réaliser que 50 % des dépenses indispensables.

Quoi qu'il en soit, les dotations pour les ports non autonomes ont augmenté de 62 % en 2001 et augmenteront de 27,7 % en 2002. Je vous dis : bravo !

L'an dernier, à cette même tribune, je suggérais qu'à l'image de la loi Chevènement sur l'intercommunalité il y ait une loi Gayssot sur l'interportuarité.

Les choses ont depuis lors évolué.

On ne peut que se réjouir de l'initiative que vous avez prise de confier à l'ingénieur général Rousset une mission pour le rapprochement des trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque qui, ensemble, constituent le deuxième port de commerce français, le premier port de voyageurs d'Europe continentale, le premier port de pêche de France et le premier centre européen de transformation des produits de la mer – une entité sans doute unique au monde.

Certes, il faudra encore du temps et de la patience, mais vous avez pris là une excellente initiative.

Le développement du cabotage est l'une des solutions qui peuvent contribuer à diminuer le trafic routier de marchandises. Les conclusions du récent colloque franco-espagnol vont d'ailleurs dans ce sens, et je m'en réjouis.

Notre regretté collègue André Capet avait alerté le Gouvernement sur les graves conséquences qu'aurait sur les ports de la Manche et de la mer du Nord la disparition des ventes en *duty free* sur les lignes transmanches. Ses craintes étaient, hélas, fondées : le port de Calais a vu son trafic baisser notablement et celui de Boulogne, qui tirait, avant la décision de construire le tunnel sous la Manche, 55 % de ses ressources de ce trafic, a vu cette année disparaître et le fret et les voyageurs.

La solidarité à laquelle le Gouvernement s'était engagé en 1986, au moment de la signature concernant l'ouverture du tunnel, doit jouer. Monsieur le ministre, une amicale mais ferme pression de votre part auprès de l'armement SeaFrance, filiale de la SNCF, pour l'affectation au port du Manet aujourd'hui disponible devrait contribuer à réparer cette injustice.

Un récent colloque auquel vous avez participé, monsieur le ministre, a montré l'inquiétude du monde maritime face au projet de directive européenne sur les services portuaires. L'auto-assistance est le point qui suscite le plus de craintes. Nous vous demandons d'être en l'occurrence très attentif.

La mer, je le disais au début de mon propos, n'a pas encore dans notre pays la place qui devrait être la sienne. Mais votre budget montre, malgré ces quelques critiques, que votre volonté et celle du Gouvernement de faire bouger les choses sont fortes. Aussi, au nom de la commission des finances, je vous demande, chers collègues, d'approuver les crédits de la mer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. Dans la discussion, la parole est à M. Jean Proriol, premier orateur inscrit.

M. Jean Proriol. Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, l'équipement et les transports connaissent une actualité douloureusement chargée : terre, air et mer sont atteints.

Sur terre, les problèmes de sécurité sont nombreux et se posent partout :

Sécurité dans les tunnels, après la catastrophe du mont Blanc et celle du Saint-Gothard, fermés pour rouvrir ;

Sécurité sur les rails : la technologie du TGV est-elle mise en péril lorsque le train circule sur des rames et des ballasts anciens, qui ont parfois plus de cinquante ans ?...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le problème se pose surtout en Angleterre, depuis la privatisation !

M. Jean Proriol. Insécurité à l'intérieur des trains de banlieue d'abord, mais aussi sur d'autres lignes, sans compter les retards dans les horaires, les interruptions fréquentes de trafic pendant plusieurs jours pour des raisons d'insécurité des agents SNCF, victimes d'agressions, ou encore des voyageurs pris en otage et abandonnés, désespérés, sur les quais, pendant plusieurs jours aussi, ...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. M. Proriol ne voit que le négatif !

M. Bernard Outin. C'est « Monsieur Catastrophe » !

M. Jean Proriol. Insécurité sur la route, malgré votre action personnelle, monsieur le ministre. Faut-il prévenir ou sanctionner ? La question mérite encore d'être approfondie.

En ce qui concerne les airs, il y a eu l'arrêt, puis la reprise des vols commerciaux du Concorde. Je vous ai vu, vous ministre communiste, vanter les mérites de cet appareil de standing, et je vous en félicite.

M. Michel Bouvard. Le ministre vante la technologie française !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est pour faire payer les riches ! (*Sourires.*)

M. Jean Proriol. C'est une bonne habitude, monsieur le ministre. Mais heureusement qu'il y a des riches, sinon Concorde ne volerait pas...

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

M. Jean Proriol. ... et vous ne pourriez sans doute pas le prendre, encore que j'ignore l'étendue de votre fortune. (*Sourires.*)

Les événements du 11 septembre et du 12 novembre ont provoqué la panique du monde aérien, des passagers comme des employés, qui voient les compagnies aériennes s'éteindre les unes après les autres.

Et je ne citerai que pour mémoire les nombreux retards au décollage, qui font râler les pilotes, les hôtes, les personnels des aéroports et, bien sûr, les usagers.

Sur mer, on déplore plusieurs naufrages de pétroliers. Pourquoi ces tragédies se reproduisent-elles ? Quel est le résultat concret de vos efforts aux abords de nos rivages maritimes, au niveau européen comme au niveau international ?

Que faire dans cette tourmente ? Ce qu'il faut faire, c'est dégager des priorités. Et c'est là que nos objectifs diffèrent.

Si votre budget est en hausse de 3,2 %, la répartition des crédits ne correspond pas aux enjeux : moins 5 % pour la sécurité routière en crédits de paiement, moins 6 % pour les infrastructures ferroviaires, moins 12 % pour la mer et la sécurité maritime, moins 44 % pour les marchandises, le contrôle routier et le transport combiné.

Quant aux augmentations, leur affectation est à mon avis discutable : plus 15 % pour les routes, c'est bien pour leur développement, mais c'est bien peu pour leur entretien ; plus 27 % pour le transport de voyageurs, régionalisation ferroviaire au 1^{er} janvier 2002 oblige, mais cette augmentation qui, au bout du compte revient à la SNCF, ne s'est pas traduite par une diminution des subventions accordées à celle-ci, lesquelles sont éparpillées dans votre budget. Il est indispensable de procéder à la clarification des flux financiers vers le système ferroviaire, notamment vers RFF – 45 milliards, au bas mot. C'est indispensable pour tout le monde, mais en particulier pour le Parlement.

Toujours dans les augmentations, on note une hausse de 4 % des crédits pour les services opérationnels communs, c'est-à-dire pour l'administration.

Examinons les actions prioritaires. Elles paraissent oubliées.

La diminution des moyens alloués à la sécurité routière...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est le contraire !

M. Jean Proriol. ... n'est-elle pas contradictoire avec la volonté affichée par le Gouvernement, qui n'a cessé, depuis 1997, de proclamer qu'elle était une priorité nationale ? On peut être d'autant plus surpris par cette baisse que, rappelons-le, les accidentés de la route restent en France plus nombreux qu'ailleurs – on dénombre plus de 8 000 morts par an. Certes, c'est moins qu'il y a quel-

ques années et j'ai, à cet égard, rendu hommage à votre action. Mais quand serez-vous un peu plus cohérent dans la détermination du montant des crédits affectés à la sécurité routière ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comment pouvez-vous dire cela ?

M. Jean Proriol. Vous annoncez des mesures ambitieuses – effort accru de communication, plans de contrôle départementaux, suspensions de permis, centres départementaux d'information –, mais les crédits alloués à la sécurité routière font l'objet d'une sous-consommation avérée.

Contrairement à ce qu'on peut lire dans votre dossier de presse, le développement de l'intermodalité n'est pas au cœur de votre budget. Il est vrai qu'il est difficile de s'y retrouver puisque vous utilisez à l'appui de votre démonstration des agrégats différents de ceux qui figurent dans le « bleu » !

La mise en place des moyens de transport intermodaux est, quant à elle, bel et bien compromise. En moyens d'engagement, les crédits consacrés au ferroviaire diminuent de 6 %. Pour faire apparaître une hausse des investissements nouveaux, vous désendettez simplement un peu moins RFF mais, au total, il y a moins d'argent.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vous répondrai sur ce point.

M. Jean Proriol. Or comment inciter à plus d'intermodalité sans s'assurer de la fiabilité du transport ferroviaire ? Ce n'est pas par hasard si le transport de marchandises a chuté de 8 % sur les neuf premiers mois de l'année 2001. Les risques de grèves et de retards ont eu raison de la confiance des clients et des chargeurs. C'est là le point capital en matière d'intermodalité et de transfert du transport de marchandises de la route vers le rail. Tant qu'on n'aura pas réglé ce problème, vous en conviendrez, monsieur le ministre, la confiance des clients ne reviendra pas.

Parlons à présent de la loi SRU, de votre loi SRU,...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est la loi de la France !

M. Jean Proriol. ... aux objectifs si généreux : rendre plus cohérent le développement des aires urbaines en articulant les différentes politiques sectorielles, favoriser les modes alternatifs de déplacement, encourager la mixité sociale.

Cette loi ne se contente pas de modifier les habitudes ou de remplacer des sigles,...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous avez voté contre !

M. Jean Proriol. ... mais elle fait peser sur les acteurs locaux des charges nouvelles.

Vous avez publié une circulaire, que j'ai sous les yeux, le 27 juillet 2001...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Très bonne circulaire !

M. Jean Proriol. Elle porte le numéro 2001-56-UHC/DU-16. Cette circulaire concerne la réforme des contributions d'urbanisme. Je le dis tout net, ce n'est pas un chef-d'œuvre administratif de simplicité : elle compte dix-neuf pages pour son seul chapitre III, qui porte sur la PVNR, la participation pour création de voie nouvelle et réseaux. Tout un chapitre pour cette seule question !

Vous n'êtes pas maire, monsieur le ministre, et cela se voit...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je l'ai été !

M. Jean Prioriol. ... car c'est une nouvelle usine à gaz que vous avez édiflée.

Pour les extensions de réseaux publics, tels que ceux d'électricité, de gaz ou d'adduction d'eau, nécessaires à la desserte de nouvelles constructions destinées à l'habitation, la participation à la réalisation des équipements des services publics, industriels et commerciaux, que versait jadis les demandeurs à nos collectivités ou à leurs concessionnaires, est supprimée. Elle est remplacée par la fameuse PNVR, versée aux communes par les propriétaires fonciers. Mais la mise en œuvre de cette PNVR par les communes les conduit, et nous le dirons dans une semaine au congrès des maires, qui se tiendra à la porte de Versailles, à préfinancer lesdits travaux sans être assurés de récupérer leurs fonds si l'opération de construction n'aboutit pas ou n'aboutit que partiellement.

Enfin, s'agissant de la régionalisation du transport ferroviaire des voyageurs, l'Etat n'a toujours pas publié le décret d'application de la loi SRU, lequel comptera peut-être moins de dix-neuf pages, mais j'en doute. Cela compromet gravement le début de la régionalisation qui est tout de même prévu pour le 1^{er} janvier 2002, c'est-à-dire dans moins de deux mois.

L'Etat n'a pas non plus arrêté le montant des dotations compensatoires, alors que de nombreux conseils régionaux définissent dès cet automne leurs orientations budgétaires et voteront leur budget avant la fin de l'année.

Dans ces conditions, la régionalisation ferroviaire est incertaine. Les régions attendent des garanties.

Je prendrai un exemple hors de ma région d'Auvergne, que vous connaissez bien et que vous appréciez.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai !

M. Jean Prioriol. La région Aquitaine, dirigée par un président socialiste, et la SNCF peinent à s'entendre sur l'exploitation des TER, les trains express régionaux. Toutes les régions s'interrogent sur l'évolution de leurs charges et sur les mécanismes d'indexation de la prestation fournie par la SNCF.

En outre, le dernier projet de convention présenté est très critiqué. Il a fait l'objet de réserves non seulement de la part du Conseil économique et social, mais aussi de la part du comité des finances locales. Le point d'achoppement, et vous le savez mieux que personne, ne concerne pas la SNCF, mais l'Etat, donc vous : il s'agit du montant de la dotation que l'Etat doit apporter à chaque région pour le transfert de lignes ferroviaires régionales.

Tout comme les citoyens, les régions attendent des garanties, je le répète. Ces garanties, nous ne les trouvons pas dans votre budget, et c'est pourquoi le groupe Démocratie libérale ne pourra le voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous le voterez peut-être après avoir entendu mes explications.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Bockel.

M. Jean-Marie Bockel. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais relayer un certain nombre de demandes de mes collègues de l'Association des maires des grandes villes de France concernant la part du budget consacrée aux transports urbains de province pour l'année 2002.

Dans l'ensemble des crédits affectés aux transports collectifs de province, la dotation de l'Etat reste stable par rapport à 2000 alors que les besoins identifiés sont en augmentation. On constate une montée en puissance des

projets et l'on compte dix-neuf agglomérations qui sont équipées de transports collectifs en site propre, existants ou en travaux, et trente-trois qui ont des projets de construction, dont la moitié est réservée aux tramways.

Dans un tel contexte, cette stabilité est dommageable.

En ce qui concerne les éléments positifs, on retiendra la hausse de 6,5 % de l'enveloppe consacrée aux PDU, les plans de déplacements urbains. Cette hausse vient à son heure.

Au moment où, avec l'application de la loi SRU, nous arrivons à une deuxième génération de PDU beaucoup plus ambitieux, en prise directe avec les problèmes d'aménagement et nécessitant de détailler des programmes d'action beaucoup plus offensifs.

Ainsi, la nouvelle circulaire sur les aides de l'Etat rénove de façon importante les conditions d'attribution. Elle était d'ailleurs attendue. Outre le fait qu'elle va dans le sens de la simplification des aides, elle élargit le champ des attributions aux actions favorisant l'intermodalité entre les moyens de transport et elle favorise notamment les actions innovantes et les acquisitions de nouveaux véhicules.

En revanche, je constate que la contribution de l'Etat aux transports collectifs en site propre diminue de 4,6 %. Bien que le niveau des autorisations de programme concernant les transports en site propre reste élevé – 114 millions d'euros en 2002 –, cette contribution paraît insuffisante pour profiter à certains projets de transports susceptibles de démarrer l'année prochaine.

Michel Destot, le nouveau président du GART, le Groupement des autorités responsables de transport, a évalué les besoins de subventions, calculés sur la base des taux de subvention de la nouvelle circulaire, à 186 millions d'euros pour 2002 et à 223 millions d'euros pour 2003. Pour le moment, le compte n'y est pas.

Monsieur le ministre, parmi les opérations susceptibles de bénéficier des aides de l'Etat en 2002, outre celles de Nice et de Strasbourg, vous avez retenu celles de Valenciennes, de Nantes et de Toulouse. Mais vous n'avez pas pris en compte les projets de Grenoble et du Mans, qui feront l'objet – nous le savons déjà – d'une demande de subvention en 2002.

Pour 2003, de nombreux projets, dont ceux de Mulhouse, de Clermont-Ferrand et de Marseille, seront suffisamment avancés pour être pris en compte.

Il apparaît donc que la contribution de l'Etat, déjà insuffisante pour 2002, posera encore des problèmes en 2003.

Je souhaiterais que, d'ici à la prochaine lecture, nous puissions avoir un contact avec les responsables des agglomérations concernées afin de faire le point sur les besoins réels en matière de transports en commun en site propre.

L'autre élément important est la lutte contre la pollution.

Des efforts importants sont nécessaires en ce domaine. Je citerai les sites propres, dont j'ai parlé, la modernisation des infrastructures ferroviaires régionales et l'accroissement du parc des bus propres.

Actuellement, les efforts financiers sont essentiellement pris en charge par les collectivités locales, la participation de l'Etat ne représentant que 4 % du financement total des investissements. Le versement-transport est donc la principale source de financement. Or la loi SRU a abaissé à 10 000 habitants le seuil de population permettant de lever cet impôt. Elle permet donc à des syndicats mixtes d'acquies de l'autonomie fiscale, pour financer des actions d'intermodalité et le développement de transports à la carte en péri-urbain.

C'est pourquoi toute modulation du versement transport à la baisse priverait les autorités organisatrices de transport des ressources nécessaires au maintien et au développement du service public de transport urbain.

Enfin, je profite de votre présence, monsieur le ministre, pour évoquer un projet que vous connaissez bien et que vous avez évoqué avec votre homologue suisse : je veux parler du raccordement ferroviaire de l'euro-airport de Bâle-Mulhouse-Fribourg, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2010. Je souhaite que le financement de ce projet intermodal important fasse l'objet d'un comité de pilotage transfrontalier, dans la perspective d'une inscription au prochain contrat de plan Etat-région.

Deuxièmement, monsieur le ministre, vous seriez étonné que le président de l'Association pour le TGV Rhin-Rhône ne rappelle pas son attachement à ce dossier. Je sais que le projet vous tient à cœur, mais nous avons un petit souci au sujet duquel nous vous avons écrit, ainsi que le président d'honneur et de nombreux élus. Il semblerait que, dans le cadre d'un projet de circulaire qui redéfinit les projets de trains à grande vitesse prioritaires au niveau européen, le TGV Rhin-Rhône n'apparaisse pas, alors que vous avez à plusieurs reprises manifesté le soutien du Gouvernement à son inscription dans les priorités européennes, dont tout le monde peut imaginer les conséquences financières. Je compte sur vous et j'attends sur ce point une réponse de votre part.

Je n'ai plus le temps d'évoquer un autre sujet qui inquiète de nombreux élus : la proposition de règlement européen relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public. C'est un débat important à l'heure actuelle ; nous comptons là aussi sur l'engagement du Gouvernement.

Monsieur le ministre, au-delà des remarques que je viens de faire, le budget des transports est, au total, un bon budget. Il constitue une chance de répondre aux aspirations d'indépendance vis-à-vis du tout-automobile et je sais que, sur les quelques points que j'ai évoqués, vous saurez entendre mon propos et les attentes légitimes des responsables des grandes agglomérations. Je vous en remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Michel Bouvard. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère de l'équipement et des transports, même s'il n'est plus considéré depuis plusieurs années comme prioritaire, n'en constitue pas moins l'un des principaux budgets civils du pays et sans doute celui par lequel l'Etat peut encore le mieux participer au développement économique, par la création d'infrastructures, par le poids de la commande publique ainsi que par l'aménagement du territoire.

Dans une économie moderne, construite sur les échanges, les transports représentent une facette incontournable de l'action de l'Etat, qui détermine les choix d'infrastructures, qui peut jouer le rôle de régulateur. Mais les transports, c'est aussi, nous n'aurions garde de l'oublier, les déplacements quotidiens de chacune et de chacun de nos concitoyens pour se rendre à leur travail, pour les loisirs, pour les visites, déplacements souvent conditionnés par la qualité des équipements mis à leur disposition – routes, transports en commun, trains, avions – et par le niveau de service qui s'y attache.

Au moment où nous examinons ce budget, il faut bien évidemment rappeler l'incidence sur ce secteur d'activité, et le transport aérien principalement, des terribles événe-

ments du 11 septembre, qui ont contribué à fragiliser davantage un milieu déjà touché par le ralentissement économique. Nous nous associons, monsieur le ministre, aux initiatives prises par le Gouvernement pour soutenir ce secteur.

Il faut aussi évoquer les catastrophes répétées dans les grands tunnels alpins : après le Mont-Blanc et le Tauer, le Saint-Gothard est touché à son tour.

Il faut souligner enfin la montée de l'insécurité au quotidien dans les transports en commun : trains de banlieue ou bus. La seule SNCF a enregistré un accroissement global de 14 % des attentats et agressions au cours du premier semestre 2001, avec 1 678 cas contre des voyageurs et 639 contre des agents, alors que la hausse avait déjà été de 19 % en 2000. Voilà tout un contexte qui contribue à une tentation de repli sur soi ou de montée des individualismes difficilement compatible avec la croissance économique et avec l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement.

Monsieur le ministre, vous nous présentez un budget optiquement en progression, notamment du fait de l'intégration dans vos ressources, après celle du FARIF l'an dernier, de l'ex-FITTVN, conformément à l'engagement pris devant nous l'an dernier et scrupuleusement respecté. On pourrait donc considérer, comme nous y invitent d'ailleurs le document de presse remis par vos services ou votre audition devant la commission de la production, que la situation serait favorable, au moins en termes budgétaires. Aussi me permettez-vous d'évoquer nos interrogations par rapport aux documents présentés et au bilan réel de la législature qui s'achève.

S'il faut, en effet, saluer en vous le ministre qui a défendu avec ténacité ses orientations politiques, notamment vis-à-vis de l'Union européenne, s'agissant du transport ferroviaire, orientations que nous pouvons partager sur certains points, force est de constater que, dans un contexte budgétaire où l'investissement n'a pas été la priorité malgré la croissance, l'effort d'équipement du pays a été quelque peu sacrifié et que votre département ministériel n'a pas toujours été soutenu à la hauteur des enjeux qu'il représente.

Certes, il y a une stabilisation dans l'endettement du système ferroviaire, et la réforme du système autoroutier, avec les récentes décisions de prolongation des concessions, constitue une avancée, de même que la régionalisation des services de voyageurs du chemin de fer à la suite de l'expérimentation Pons-Idrac. Mais bien moins satisfaisante est la situation budgétaire d'ensemble mise en évidence dans l'excellente monographie rédigée par la Cour des comptes à l'occasion de l'examen de l'exécution de la loi de finances pour 2000.

Que dit la Cour ? Tout d'abord que « le nombre et l'hétérogénéité des supports de la dépense l'a conduite à mettre au point une méthode originale pour tenter de comparer ce qui est comparable en annihilant les multiples variations de périmètres ou de localisation d'une vie budgétaire agitée ». On ne peut être plus sévère dans la dénonciation d'un certain déficit de transparence.

Disposant, pour surmonter cet obstacle, de plus de moyens de travail que nos rapporteurs spéciaux, dont je veux saluer le mérite, la Cour a fondé « ses constatations sur des chiffres reconstitués à partir de l'analyse des transferts en loi de finances initiales ». Elle conclut que « les conventions qu'il a fallu adopter, si elles interdisent de prétendre à l'exactitude absolue, apparaissent suffisamment logiques et objectives pour prétendre à la vérité des ordres de grandeur et des tendances ».

Au terme de ce travail présenté en détail dans le rapport de la Cour, auquel je renvoie ceux qui n'auraient pas eu l'occasion de le parcourir, quel est le constat ? :

Au chapitre « routes », les crédits investis tels qu'ils sont rétrogradés en francs constants sont passés de 16,372 milliards de francs en 1996, dernier budget clos par l'ancienne majorité, à 15,337 milliards en 1997, 14,450 milliards en 1998, 14,464 milliards en 1999 et 13,232 milliards en 2000 : une véritable descente aux enfers dans un contexte de croissance retrouvée à partir de 1998.

A ce sujet, si l'on peut se réjouir de l'effort accompli dans le contrat de plan, nous sommes cependant préoccupés par la faiblesse des taux de consommation des premières années, évoquée tout à l'heure par Augustin Bonrepaux.

Au chapitre « transports aériens », l'évolution est de 4,710 milliards en 1996, 3,496 milliards en 1997, 3,938 milliards en 1998, 3,770 milliards en 1999 et 3,453 milliards en 2000.

Certes, la situation est plus favorable pour les transports terrestres, ce dont nous nous réjouissons, sans que cela compense cependant les moyens en diminution sur les deux autres chapitres, puisque le « paquet transport terrestre » a stagné de 45,866 milliards en 1996 à 44,279 milliards en 1997, puis 45,285 milliards en 1998 et 45,596 milliards en 1999, pour ne connaître une réelle progression qu'en 2000, à 47,375 milliards. Encore celle-ci est-elle due en grande partie à la prise en compte de la TVA relative à la subvention versée à RFF.

Il est donc clair que sans le FITTVN, qui est passé durant la même période de 4,128 milliards à 8,481 milliards, les moyens auraient été en régression absolue. Une rebudgétisation massive accomplie au fil de la législature, accentuant une tendance dont je vous accorde qu'elle avait été timidement amorcée au préalable, a conduit à la disparition du FARIF en 2000 et du FITTVN en 2001, et explique la hausse optique du budget 2002.

La conclusion de la Cour sur la période, excepté cette année, est cinglante : « Le ministère a connu une période budgétaire défavorable entre 1996 et 2000. Les crédits n'affichent qu'une progression modérée de 5,2 %, bien inférieure à celle du budget de l'Etat, et encore grâce aux apports extérieurs au budget général : FITTVN et FARIF. Cette évolution apparaît encore plus défavorable si l'on raisonne hors grosses subventions aux régimes sociaux spécifiques de la SNCF et de l'Etablissement national des invalides de la marine. »

La situation d'aujourd'hui, malgré vos efforts, monsieur le ministre, pour obtenir des arbitrages plus favorables, est donc insatisfaisante. Alors que s'est achevée une période de forte croissance, la remise en état du patrimoine routier n'a pas été effectuée d'une manière satisfaisante ; la dette de la SNCF stagne – du moins n'a-t-elle pas augmenté – stabilisée à 7,697 milliards d'euros, quand celle de RFF reste à un niveau incompatible avec les besoins en investissements ferroviaires.

Si une forte augmentation des dotations en capital à l'établissement public des infrastructures ferroviaires a marqué les exercices 1997 – 19,48 milliards, contre 12,625 milliards en 1996 – et 1998 : 26,525 milliards, une régression intervient en 1999 : 24,091 milliards ; et 2000 : 20,948 milliards, au moment même où la croissance était la plus forte et où l'Etat pouvait donner à son établissement public les moyens de sa politique.

S'agissant de la dette ferroviaire dans son ensemble, une présentation complète exigerait que l'on ajoute à la dette SNCF et RFF l'impact des 38 milliards d'emprunt

de la SNCF transférés au SAAD créé le 1^{er} janvier 1991, pour lequel l'Etat s'est engagé à apporter durablement un concours de 3,8 milliards de francs, valeur 1989. Ainsi reconstituée, la dette d'ensemble du système ferroviaire, qui s'établissait à 237 milliards au 31 décembre 1996, s'élevait à 253 milliards au 31 décembre 2000, la prévision étant de 258 milliards pour cette année. Tels sont du moins les chiffres établis par le rapport sur la situation financière du système ferroviaire français présenté au CSSPF du 12 septembre.

Comment le Gouvernement aurait-il pu accorder une priorité à votre ministère pour les investissements, dès lors que les investissements de l'Etat se sont trouvés sacrifiés par la croissance des dépenses de fonctionnement nouvelles que la majorité a progressivement mises en place. Un seul exemple : moins de 80 milliards pour les investissements civils, alors que le coût des 35 heures dépasse les 100 milliards.

Or l'investissement est justement, avec les moyens de contrôle, ce qui est le plus nécessaire aujourd'hui au secteur des transports.

La catastrophe du Saint-Gothard vient aussi nous rappeler l'urgence des investissements en infrastructures de transport dans les massifs montagneux, Alpes comme Pyrénées, pour assurer le transit du fret, celui-ci ayant quintuplé dans les Alpes depuis 1970.

Comme l'ensemble des élus de notre groupe qui se trouvent directement concernés – Jean-Claude Guibal, Christian Estrosi, Patrick Ollier, tous élus des grands itinéraires vers l'Italie –, j'ai eu sur ce dossier une attitude responsable. Nous avons souscrit aux orientations en faveur du rééquilibrage des transports vers le rail, que nous avons d'ailleurs souhaité en faisant, dès 1993, du projet Lyon-Turin un projet mixte voyageurs et marchandises, là où le gouvernement Bérégovoy ne l'avait retenu que pour les voyageurs, en obtenant son inscription dans la liste des grands projets européens dès 1994 et en engageant les premiers crédits d'études.

C'est cette même orientation en faveur du rail qui m'avait conduit à faire adopter, dans la loi d'aménagement du territoire de 1995, un amendement pour la mise en place de modes de transport adaptés dans les vallées de montagne à l'environnement fragile.

Nous avons appuyé vos efforts, monsieur le ministre, pour que le projet Lyon-Turin voie le jour, tout comme nous avons soutenu les mesures de régulation du trafic mises en place après la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Notre groupe a contribué à l'adoption de mesures de sécurité renforcée dans les différents textes de loi sur la sécurité des transports, notamment dans celui qui est en discussion en ce moment même. Nous avons également soutenu la position courageuse qui a été la vôtre lorsque vous avez décidé de rouvrir le tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds, décision que je tiens à saluer.

Par contre, je dois vous dire mes interrogations réelles sur la mise en place d'un système d'alternance entre le tunnel du Mont-Blanc et celui du Fréjus, annoncé après la catastrophe du Saint-Gothard. Ce système paraît difficilement applicable sur le terrain, à la fois en raison de problèmes techniques, puisque le tunnel du Mont-Blanc restera interdit aux matières dangereuses et aux camions à grand gabarit, et de problèmes économiques pour les entreprises frontalières et pour les flux touristiques, dans la mesure où nous avons réalisé avec stupeur que les véhicules légers étaient également concernés, à la différence de ce qui est prévu par les Suisses au San Bernardino.

S'agissant des investissements alpins, malgré les décisions du sommet de Turin, malgré les annonces de Chambéry, nous savons bien qu'il est très difficile pour l'Etat de financer les investissements nécessaires à un ouvrage équivalent au tunnel sous la Manche.

Nous avons salué la création du pôle autoroutier alpin, qui permettra de dégager des ressources significatives. Mais nous avons aussi constaté avec amertume que les ressources attendues, et même annoncées par vous-même, de l'allongement, accepté par Bruxelles, des concessions autoroutières – un milliard de francs par an de dividendes des participations de l'Etat à injecter dans le budget des transports – risquaient de fondre rapidement avec la cession, décidée en catastrophe par votre collègue des finances, de 45 % du capital d'ASF, le fleuron des actifs de l'Etat dans ce secteur, pour suppléer aux déboires financiers du dossier des UMTS.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Au contraire, on va ramasser 5 milliards !

M. Michel Bouvard. On ne peut en effet, c'est une lapalissade, encaisser des dividendes d'un capital une fois qu'on l'a cédé ! Or c'est ce que le Gouvernement a choisi en s'engageant dans la semi-privatisation d'ASF, qui rapportera 15 milliards, dont 5 effectivement récupérés *in extremis* par votre ministère. Peut-être nos observations y ont-elles contribué, évitant en cela que la réalisation de ces actifs ne finisse dans le tonneau des Danaïdes des retraits que le Premier ministre s'obstine à ne pas réformer !

Mme la présidente. Monsieur Bouvard...

M. Michel Bouvard. J'ai bientôt fini, madame la présidente, et je demande à bénéficier de la jurisprudence Lengagne ! (*Sourires.*)

Pour la seule région Rhône-Alpes, outre le dossier stratégique du Lyon-Turin, sont en attente de financement : l'autoroute A 41 entre Saint-Julien-en-Genevois et Villy-le-Pelloux ; l'autoroute A 48 Ambérieu-Coiranne ; l'A 89 entre Balbigny et la Tour-de-Salvagny ; l'électrification et la modernisation de la ligne ferroviaire du Haut-Bugey entre Bourg et Bellegarde ; l'électrification de la ligne ferroviaire entre Grenoble et Chambéry ; la ligne à grande vitesse Lyon-Saint-Exupéry – Sillon alpin ; le tunnel de fret sous le massif de la Chartreuse ; la valorisation des itinéraires fret entre Dijon et Modane.

Vous savez bien ce qu'il en est, puisque j'ai ici le document de travail de la mission que vous avez confiée à M. Gressier pour rechercher du côté des collectivités locales les milliards dont l'Etat ne dispose plus.

Ce constat sur l'insuffisance des investissements, nous ne sommes pas les seuls à le faire. Jean-Marie Bockel a déjà parlé des problèmes de financement dans les infrastructures de transport en commun et les commentaires du GART par rapport au budget sont relativement sévères. Dois-je rappeler qu'il chiffre à 56 milliards sur douze ans les besoins d'investissement pour les seuls réseaux en site propre ? Les transports collectifs de province se voient donc, une fois de plus, traités de manière insuffisante.

C'est cette même impasse des investissements que souligne Nicole Questiaux dans l'excellent rapport remis au CSSPF, qui démontre le décalage entre les investissements du contrat de plan et le plan décennal ferroviaire que vous avez annoncé. Des interrogations légitimes existent à ce sujet. Il conviendrait, monsieur le ministre, que vous nous disiez comment vous comptez financer ce schéma d'investissement ferroviaire compte tenu de la dette de RFF.

Le temps ne me permet pas d'évoquer tous les aspects du budget de l'équipement et des transports.

Mme la présidente. Eh non, monsieur Bouvard ! Même la jurisprudence Lengagne est dépassée...

M. Michel Bouvard. Mais je souhaite, madame la présidente, évoquer d'un mot, s'agissant des personnels du ministère, les postes vacants dans de nombreuses subdivisions, qui se traduisent par des retards dans l'instruction des permis de construire. Je tiens aussi à rappeler nos attentes sur les dossiers de la viabilité hivernale. Augustin Bonrepaux ayant bien posé le problème, j'éviterai de le faire de nouveau.

Monsieur le ministre, nos concitoyens doivent pouvoir se déplacer normalement dans les zones de montagne. Cela entraînera vraisemblablement la création de nombreux postes de vacataires par les conseils généraux. Nous espérons trouver les moyens nécessaires, mais c'est un nouveau transfert de charges en notre direction.

Pour toutes ces raisons, et malgré les efforts que vous accomplissez pour un rééquilibrage entre les modes de transport, vous comprendrez, monsieur le ministre, que le groupe RPR ne puisse s'associer à ce projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

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

M. Gilbert Biessy. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget dont nous débattons pour 2002 n'est pas un budget comme les autres ; il se situe dans une période cruciale à bien des égards.

En premier lieu, il intervient à un moment où l'économie mondiale se trouve extrêmement agitée. Dans le contexte de tension mondiale que nous connaissons, avec non seulement la guerre, mais également des événements aussi considérables que l'intégration finalisée de la Chine à l'OMC, la prévision à court et moyen terme devient un exercice particulièrement délicat. Cela ne peut que rendre plus complexe l'élaboration d'un budget.

En second lieu, il s'agit du dernier budget de la législature. Il est à la fois l'aboutissement de la cohérence et de la volonté de cinq années de travail et une des dernières « pièces » du bilan de la majorité plurielle.

Le temps qui m'est imparti ne me permet certes pas de dresser un bilan exhaustif du travail de notre majorité en matière d'équipements et de transports. On peut le regretter. Mais les grandes lignes en sont présentes à tous les esprits.

Il s'agit d'abord d'une politique réelle de promotion de l'intermodalité, qui était attendue depuis des années. Depuis 1997, dans le transport et les routes, l'investissement de l'Etat en autorisations de programme a progressé de plus de 5 % par an. L'enveloppe ferroviaire a doublé. Cette orientation se poursuit notamment avec l'affectation du produit des dividendes de sociétés d'autoroutes à la politique intermodale.

En 2000, la croissance du transport routier de marchandises a été de 5 %, contre 6,2 % pour le rail et 6,4 % pour le fluvial. Certes, ces pourcentages de progression partent de volumes d'affaires différents. Ils n'en témoignent pas moins d'un changement fondamental d'orientation par rapport à la politique précédente.

M. Marc-Philippe Daubresse. Non !

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

M. Gilbert Biessy. Cette politique se traduit donc non seulement par des choix financiers clairs, mais aussi par des avancées politiques fondamentales, comme l'adoption, sous la présidence française, du « paquet ferroviaire » par le Parlement européen et le conseil des ministres des Quinze.

Le transport combiné représente maintenant 25 % de l'activité fret de la SNCF.

M. Marc-Philippe Daubresse. Et quelle part des crédits ?

M. Gilbert Biessy. Le volet ferroviaire des contrats de plan 2000-2006 est huit fois supérieur aux plans précédents. En matière de fret, l'objectif réaffirmé est de doubler le trafic rail avant 2008. Enfin, la SNCF est désendettée de 28 milliards de francs par rapport à 1997.

Permettez-moi cependant une parenthèse. Au-delà du simple choix économique, favoriser le rail représente aussi un choix environnemental, le choix du développement durable,...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Un choix de société !

M. Gilbert Biessy. ... et un choix de sécurité qui a des répercussions considérables dans notre société.

Il y a quelques semaines, nous étions ensemble pour évoquer la sécurité dans les infrastructures de transports. Depuis lors, d'autres catastrophes sont intervenues en Europe, nous rappelant à quel point le danger est omniprésent. Nous avons pris ensemble des décisions sur la formation, sur la réglementation et les contrôles routiers dans les tunnels, mais nous savons tous bien que la première réponse passe par une évolution structurelle de nos modes de transport, notamment dans les zones de montagne. Nous savons bien que la réponse se trouve dans le quadruplement du service d'autoroute ferroviaire dans les liaisons transalpines, et dans son quintuplement sur les liaisons transpyrénéennes.

Certes, ces orientations sont prises à l'horizon 2015, et cela paraît court pour des représentants de la nation. Mais mettons-nous à la place des usagers, prenons la mesure de l'urgence et nous verrons que 2015, c'est, hélas, encore très loin !

Nous devons avoir conscience de cela et tout faire pour raccourcir les délais, même si la France n'est pas seule en jeu – loin de là – pour faire avancer ces dossiers. Il faut absolument obtenir des crédits européens si nous voulons accélérer ces liaisons ferroviaires transalpines et transpyrénéennes. L'enjeu de la sécurité et du développement durable l'exige.

Et puis il y a ces dossiers, véritables serpents de mer, dont on pensait la résolution définitivement hors de portée des politiques. Ainsi, l'harmonisation sociale dans le secteur routier était considérée comme structurellement impossible. Or les premiers pas ont été effectués avec la loi du 6 février 1998, qui a réglementé la profession et encadré ses pratiques. L'action s'est poursuivie jusqu'à l'obtention d'un accord sur la durée du temps de travail dans cette profession, signé par le conseil des ministres européens en décembre 2000. Une véritable utopie, il y a cinq ans !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'était sous présidence française !

M. Gilbert Biessy. En effet, monsieur le ministre !

Evoquons également la fin de l'hémorragie des emplois dans le ministère. Souvenons-nous, depuis près de vingt ans, les emplois étaient supprimés par centaines, voire par milliers.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. 5 000 par an !

M. Gilbert Biessy. Or, nous sommes aujourd'hui sur la voie de la reconstitution des bases d'un véritable service public, capable d'assumer ses missions. Pour la deuxième année, ce ministère crée des emplois : 2 000 emplois nouveaux dont 766 créations nettes et 1 200 postes au titre de la résorption de la vacance.

M. Marc-Philippe Daubresse. Quelle efficacité !

M. Gilbert Biessy. C'est inédit, même en tenant compte des créations spécifiques à l'aviation civile.

S'agissant des transports publics urbains, dix-huit projets en site propre ont été lancés, dont plus de 60 % sont déjà réalisés. En continuité avec la logique des PDU, ils abordent la ville dans un autre esprit.

En matière de sécurité routière, la loi du 18 juin 1999, si farouchement combattue sur les bancs de la droite,...

M. Michel Bouvard. Ah bon ?

M. Gilbert Biessy. Vous ne l'avez pas votée, que je sache !

M. Michel Bouvard. Si !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Certains députés de la droite l'ont votée !

M. Gilbert Biessy. Certains, oui, mais d'autres s'y sont violemment opposés !

M. Jean-Yves Besselat. Pas de polémique !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Certains ont critiqué les mesures contre les chauffards.

M. Gilbert Biessy. Cette loi apporte une réponse, encore insuffisante néanmoins, à l'impression d'impunité que donne la délinquance routière, en instaurant des mesures symboliquement fortes et concrètement efficaces.

M. Michel Bouvard. Comme la détection de la consommation de drogue !

M. Gilbert Biessy. L'augmentation de près de 8,5 % des moyens d'engagement consacrés à la sécurité routière témoigne que ce dossier reste bien une priorité nationale. La constitution toute récente du Conseil national de la sécurité routière est un signe fort de la volonté de l'Etat en la matière. La lutte contre l'insécurité routière est fort difficile. En effet, et comme le montrent les chiffres les plus récents, les résultats en la matière ne sont jamais définitivement acquis. Nous sommes cependant passés, en année pleine, d'une moyenne de 8 400 à 7 400 morts. Il reste toutefois beaucoup à dire sur ce sujet. Il faut dire que 7 400 morts, c'est encore bien trop, et qu'il faut continuer de travailler.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis d'accord !

M. Gilbert Biessy. Dire qu'il faut aller au bout, même contre les réticences, qui sont fort nombreuses dès qu'il s'agit de protéger de fausses libertés individuelles.

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

M. Gilbert Biessy. Dire aussi que le nombre de morts ou d'accidentés ne suffit pas à rendre compte de l'état réel du sentiment croissant d'insécurité routière.

La route fait partie de la société : comme dans la société, on y est confronté à des gestes d'incivilité répétés, qui suscite, chez les victimes, un sentiment d'impuissance, parfois accompagné de crainte. Il existe une délinquance quotidienne de la route qui, si elle n'est pas toujours accidentogène, ne fait que renforcer le sentiment d'insécurité latente, au-delà des statistiques. Nous avons un gros travail à fournir dans ce domaine.

L'accent mis sur la formation du conducteur dans le projet de budget est réel, mais au-delà du geste technique, comme vous le disiez vous-même il y a quelques années, monsieur le ministre, la conduite automobile est aussi un geste social.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'apprentissage du code de la route et de la conduite du véhicule, il ne serait pas inutile d'incorporer de manière plus formelle qu'il ne l'est aujourd'hui un volet « éthique du conducteur dans ses relations avec les autres ».

Certains types de comportements choquants paraissent naturels à ceux qui s'y livrent. Comment s'en étonner ? Quand une partie de la jeunesse perd ses repères, il ne faut pas s'attendre à ce qu'elle les retrouve en se plaçant au volant d'une voiture. Il y a donc là un travail fondamental à accomplir, et qui doit être engagé dès le processus de conduite accompagnée, afin que les tuteurs des jeunes apprentis conducteurs puissent également en profiter. En tout cas, je souhaite que le Gouvernement avance dans ce sens.

Parlant d'économies, bien des observateurs, pas toujours bien intentionnés, auraient souhaité que ce budget marque une rupture. Certains, en effet, auraient voulu engager une cure d'austérité... Mais il est sain que le Gouvernement n'ait pas contribué à la paranoïa ambiante par une gesticulation mal comprise. Le sang-froid constitue une qualité majeure dans ce monde dangereux qui est le nôtre.

Au moment où de grandes incertitudes pèsent sur l'économie mondiale et donc sur celle de la France, il est du devoir d'un gouvernement responsable non pas de stocker du sucre et d'anticiper l'austérité, comme le faisaient nos grands-mères (*Sourires*), mais de soutenir l'économie pour préserver le moral et la confiance des Français.

Votre ministère tient un rôle important dans ce domaine, monsieur le ministre. Entre 1997 et 2001, des centaines de milliers d'emplois ont été créés dans les transports, le tourisme, la construction. Le chômage dans le BTP a diminué de moitié. Il ne faut pas s'arrêter en chemin et vous ne le faites pas. Le budget dont nous débattons aujourd'hui s'inscrit dans la continuité de la politique poursuivie depuis cinq ans, sans céder à la panique du contexte international ni à la pression des échéances électorales. Il joue pleinement son rôle économique en recherchant le mariage toujours délicat entre équilibre et volontarisme.

Au total, que dire de ce budget ? Nous nous trouvons face à des engagements que l'on peut juger insuffisants. Et ils le sont dans plusieurs secteurs clés. Mais ce sont cependant des engagements sans précédent. Ce budget peut bien sûr être amélioré. Sans doute le sera-t-il dans un esprit constructif et responsable.

Devant ce budget, en tout cas, l'objectif du groupe communiste n'est ni de pavoiser, ni de se lamenter. Il s'agit au contraire pour lui de poursuivre avec détermination sur la voie tracée, de rester toujours plus exigeant envers lui-même comme envers la majorité plurielle. Une majorité de gauche plurielle constituée en moins d'un mois pour faire face à une dissolution précipitée de l'Assemblée nationale. Mais une majorité cependant consolidée tout au long des cinq années passées à travailler de concert, non pas pour gommer les différences – cela n'aura échappé à personne – mais pour s'enrichir et en faire profiter notre pays. Notre pays y a gagné. Gageons qu'il y gagnera encore ! Parce que ce budget est solidaire, parce que ce budget est clair dans ses objectifs, parce qu'il se définit dans la continuité tout en étant por-

teur d'avenir, le groupe communiste le votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Très bien !

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

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, que, à l'heure du bilan, je ne fasse pas la même lecture dithyrambique de votre action depuis cinq ans au Gouvernement que mon prédécesseur.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous pensez à la dissolution ?

M. Marc-Philippe Daubresse. Attendez six mois, monsieur le ministre, vous verrez bien ce qui se passera alors !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comme M. Biessy a parlé de la dissolution, je pensais que vous vouliez revenir sur cet épisode !

M. Marc-Philippe Daubresse. Non, je pensais au panégyrique qui vient d'être dressé de l'action gouvernementale depuis cinq ans.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Et dans six mois, ce sera la continuité !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous verrons dans six mois !

Beaucoup de promesses, mais peu d'actes, et un manque de volonté politique évident pour préparer la France aux évolutions que connaîtront les transports, qui sont en pleine mutation face à un développement des échanges et à une cadence toujours plus élevée, voilà où nous en sommes après cinq ans, ou presque. Vous avez certes lancé des politiques, monsieur le ministre, et vous avez annoncé beaucoup de choses, mais c'est aux actes que nous pouvons maintenant vous juger.

Le Livre blanc de la Commission européenne intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 », auquel j'ai fait allusion à cette tribune il n'y a pas si longtemps...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Rappelez-vous ce que je vous ai répondu !

M. Marc-Philippe Daubresse. ... a été présenté le 12 septembre dernier. Puisque vous y avez travaillé avec vos collègues européens, je suis sûr que vous y avez laissé votre empreinte. Vous n'êtes donc pas étranger au diagnostic posé dans ce Livre blanc qui fait un état des lieux réaliste de l'urgence des mesures à prendre au niveau européen pour rééquilibrer les flux de marchandises et de passagers entre les différents modes de transport. Aujourd'hui, il faut principalement relever deux défis : l'intermodalité et la sécurité, au sens large du terme.

Or votre dernier budget de la législature, monsieur le ministre, est sans perspective pour l'avenir, et reste toujours plus axé sur le fonctionnement que sur l'investissement. On a créé ou préservé des emplois, mais pour quelle efficacité et pour quelle politique ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes donc contre ces créations !

M. Marc-Philippe Daubresse. J'insisterai, cette année encore, sur le volet ferroviaire qui me semble un bon exemple. Les crédits ont sensiblement augmenté depuis votre arrivée au ministère en matière ferroviaire, mais pour quelle efficacité et pour quelle politique ? Comme le constatait le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, M. Filleul, dans son excellent rapport, les investissements ferroviaires en sont encore au

stade des études préliminaires. Il faut noter que les investissements de la SNCF sont en chute depuis 1997 – moins de 5 milliards de francs en quatre ans – et que l'Etat continue à jouer avec les comptes de la SNCF par le biais du système des tarifs sociaux imposés ou des péages.

Comme je l'avais annoncé l'année dernière, et en dépit de la mise en service du TGV-Méditerranée, l'année 2001 sera marquée avant tout pour la SNCF par un mauvais résultat pour le fret, qui ne va faire, compte tenu des tendances de cette fin d'année, que s'amplifier en 2002. On compte déjà entre 1 milliard et 1,5 milliard de francs de pertes. Ces pertes sont essentiellement dues à une mauvaise qualité du service public, au conflit de mars-avril dernier qui a laissé des traces durables chez les transporteurs qui voulaient utiliser le rail plutôt que la route mais aussi, pour une certaine part, soyons objectifs, à un ralentissement économique déjà perceptible. Le trafic du fret ferroviaire a diminué de 8 % en 2001. L'internationalisation du fret aux autres entreprises ferroviaires étant prévue à l'horizon 2003, des mesures financières spectaculaires auraient dû apparaître dans ce budget pour renverser cette situation catastrophique, il n'en est rien.

Nos inquiétudes concernent également, monsieur le ministre, la baisse du montant de la contribution pour les charges d'infrastructures ferroviaires. La situation financière de RFF, par définition déjà fragile puisqu'il a repris l'essentiel de la dette de la SNCF en 1997 lors de sa création, ne peut qu'empirer. Dans un rapport intéressant, le Conseil supérieur du service public ferroviaire – le CSSPF – souligne que la réforme de 1997 n'a pas résolu le problème de l'endettement colossal des chemins de fer français. Cette situation paralyse tout investissement massif.

Ainsi, des questions que l'on évoquait dans les années 1993 et 1994...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. En février 1997 !

M. Marc-Philippe Daubresse. ... ne sont pas réglées. Je me souviens de rapports que j'ai écrit à ce sujet...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. En février 1997 !

M. Marc-Philippe Daubresse. ... et dans lesquels j'expliquait qu'il fallait investir pour aider le transport combiné, notamment sur le désengorgement des points d'étranglement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous parlez de la réforme de madame Idrac ? La réforme que vous avez votée !

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. La réforme de février 1997 !

M. Marc-Philippe Daubresse. Pour l'instant, je parle du transport de marchandises. Je passerai ensuite au transport des voyageurs.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je croyais que vous faisiez allusion à la réforme de Mme Idrac !

M. Marc-Philippe Daubresse. Oui, c'est bien Mme Idrac qui a engagé la réforme du désendettement de la SNCF. Et heureusement qu'elle l'a fait et que vous avez poursuivi en ce sens, monsieur le ministre.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Cette réforme n'a pas réglé le problème de la dette ! Elle n'a rien réglé !

M. Marc-Philippe Daubresse. Cela étant, nous savions bien que le problème de l'endettement n'en serait pas pour autant réglé. Mais alors que nous avons identifié un

certain nombre de besoins majeurs sur lesquels RFF devait investir massivement pour régler le problème du désengorgement, on se retrouve, dix ans plus tard, à parler encore d'études préliminaires. On connaissait pourtant parfaitement les besoins, monsieur le ministre. On les avait même chiffrés. Il fallait donc aujourd'hui infléchir spectaculairement la situation, ce qui demande des moyens, je n'en disconviens pas. Il fallait, d'une part, donner des moyens plus importants au ministère et, d'autre part, inverser une politique qui privilégie le fonctionnement par rapport à l'investissement.

L'impasse financière dans laquelle nous nous trouvons ne permet pas de mener à bien la politique de rééquilibrage rail-route proclamée par le Gouvernement, et dont M. Biessy vient de dire qu'on en verrait peut-être les premières perspectives en 2015.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Non, ce sera fin 2002 !

M. Marc-Philippe Daubresse. Certes, il est facile d'annoncer un certain nombre de choses puis d'attendre que les gouvernements futurs prennent en charge les problèmes.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Non, fin 2002 !

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est vous qui le dites, monsieur Filleul !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Le ministre le dit également.

M. Marc-Philippe Daubresse. Bien sûr, on peut toujours faire des annonces spectaculaires...

Mme la présidente. Monsieur Daubresse, continuez votre exposé !

M. Marc-Philippe Daubresse. Je réponds aux interruptions, madame la présidente !

Mme la présidente. Seul M. Daubresse a la parole !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Madame la présidente, il dit n'importe quoi !

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous parlez de Mme Idrac, monsieur le ministre, mais qui a lancé le premier transport combiné, sinon Bernard Bosson ? De même, c'est lui qui a été à l'origine de la création d'un fonds pour le transport combiné. J'espère que vous le reconnaîtrez.

M. Michel Bouvard. Le FITTVN, c'est encore nous !

M. Marc-Philippe Daubresse. Qui a créé le FITTVN dans une loi relative à l'aménagement du territoire ? C'est Charles Pasqua, soutenu par un certain nombre de députés, dont quelques-uns ici présents avaient rapporté ce texte.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est M. Jouffroy, en 1946, qui le premier a parlé de transport combiné !

M. Marc-Philippe Daubresse. En tout état de cause et en dépit de tous vos propos, nous constatons pour la première fois une diminution très sensible de l'aide au transport combiné. Dans ces conditions, comment allez-vous répondre au problème de l'intermodalité ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est à cause de l'Europe !

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est un peu facile comme réponse. Comme si les orientations prises au niveau européen ne pouvaient pas être complétées par chacun des Etats !

J'en viens au transport de voyageurs. Initié par Bernard Pons et Anne-Marie Idrac, le transfert aux régions de la responsabilité des TER est unanimement reconnu comme

une étape importante de la décentralisation. Or nous constatons, monsieur le ministre – et pourtant, Dieu sait qu'on en a parlé sous ce gouvernement comme sous les précédents – que la quasi-totalité des régions, y compris celles dirigées par la gauche plurielle, comme la mienne, le Nord - Pas-de-Calais, se plaignent. Avec le comité des finances locales, elles estiment que la décentralisation financière est insuffisante. Elles sont pourtant les plus à même de résoudre les problèmes des différents usagers.

Pour en terminer avec le volet ferroviaire, je soulignerai un problème général, qui a été évoqué par d'autres collègues : l'insécurité croissante dans les transports en commun.

A ce propos, je me souviens que vous avez refusé, il y a quelque temps, un amendement, qui a finalement été introduit dans la loi sur la sécurité quotidienne.

M. Michel Bouvard. Les socialistes ne voulaient pas le voter !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous avons déjà souligné à l'époque les atteintes contre la sécurité des voyageurs, qui ont progressé de 20 % entre 1999 et 2000, qu'il s'agisse d'agressions verbales ou physiques, ou, surtout, de vols, de rackets et d'agressions avec violence. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut aller beaucoup plus loin que ce qui est proposé aujourd'hui dans les différents textes gouvernementaux.

Après l'intermodalité, j'en viens à l'insécurité, dans tous les sens du terme.

A propos de la sécurité dans les infrastructures, Michel Bouvard a évoqué avec justesse tous les problèmes qui se posent dans les régions transalpines.

M. Michel Bouvard. Eh oui !

M. Marc-Philippe Daubresse. Après les accidents survenus dans le tunnel du Mont-Blanc et dans celui du Saint-Gothard, chacun comprend qu'il faut faire preuve de la plus grande prudence quant aux conditions de réouverture du premier. Nous sommes d'ailleurs très sceptiques sur l'instauration d'une circulation alternée qui risque d'avoir pour conséquence une accumulation des poids lourds en attente de passer dans la vallée, entraînant pollution, encombrement et dangerosité pour certains types de chargements.

La manière dont vous traitez ce problème ne nous paraît donc pas satisfaisante. Il serait préférable d'accélérer la réalisation de l'autoroute ferroviaire que nous proposons déjà à cette tribune quand nous étions dans la majorité. Nous y avons ainsi parlé les premiers de Lyon-Turin.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ça, pour parler, vous parlez !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous pensons qu'il faut aller beaucoup plus loin dans l'étude de la liaison Lyon-Turin.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il n'y avait pas de crédits !

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le ministre, je vais même plus loin. Si, demain, un troisième aéroport était implanté au nord de Paris sur l'axe Paris-Lille, il faudrait bien penser à l'engorgement de cet axe, puisqu'il y a déjà deux files de camions ininterrompues sur les trois qui existent. Il faudra donc soit élargir l'autoroute, soit prévoir une autoroute ferroviaire sur l'axe majeur Lille-Paris-Lyon.

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

M. Marc-Philippe Daubresse. Telles sont les propositions que nous faisons.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Ce sont aussi les nôtres !

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous en parlez, mais il n'y a toujours pas d'actes, alors que vous êtes l'un des ministres européens qui est resté le plus longtemps en place au Gouvernement. Nous étions donc en droit d'attendre des actes dans ce domaine.

Je n'insisterai pas sur les autres propositions du Livre blanc ni sur la libéralisation et la mondialisation.

En matière de transports routiers, comme l'a souligné mon collègue M. Biessy, des avancées d'harmonisation sociale ont été réalisées par le ministre Gayssot, je le reconnais volontiers, mais elles avaient été initiées, reconnaissez-le aussi, par le ministre Bosson. Toutefois, les solutions qui ont été apportées en France ne règlent pas la totalité du problème puisque, vous le savez très bien, l'une des questions majeures est l'harmonisation fiscale et sociale en Europe, qui nécessite de ne pas laisser place – et nous sommes d'accord sur ce point – à une mondialisation sauvage. Il faut un régulateur.

Je parlerai peu du volet fluvial, monsieur le ministre.

Je ne sais toujours pas où en est le canal Seine nord. On en a beaucoup parlé à votre arrivée. On attend toujours, comme sœur Anne, de savoir si vous avez une politique dans ce domaine.

Je parlerai peu du volet maritime car, si certaines mesures ont été prises après les deux catastrophes provoquées par le naufrage de pétroliers, on voit bien que les efforts ne sont pas suffisamment importants.

Je parlerai peu aussi du secteur aérien, en me réjouissant, comme vous, que Concorde ait pu reprendre l'air et que l'on ait pris un certain nombre de mesures.

En ce qui concerne le troisième aéroport, le groupe UDF affiche une grande prudence. Nous attendons les annonces du Gouvernement mais nous considérons qu'il ne faut pas continuer à engorger Roissy. Nous estimons qu'il faut trouver un aéroport qui réponde à une double exigence : l'intermodalité et une grande réserve foncière. Je n'aurai donc pas à ce sujet une attitude polémique. J'attends avec intérêt les propositions du Gouvernement.

Monsieur le ministre, comme je dois conclure...

Mme la présidente. Tout à fait, monsieur Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Après avoir été interrompu, madame la présidente.

Mme la présidente. C'est pour cela que, moi-même, je ne vous ai pas interrompu plus tôt.

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous avez donc vu que j'ai raccourci mon propos. Je n'ai fait que survoler certaines pages, pour conclure avec André Comte-Sponville qui écrivait que le pessimisme est d'intelligence et l'optimisme de volonté.

Je crains, à l'heure de ce bilan, monsieur le ministre, que la volonté ne vous ai manqué pendant cette législature, ne vous permettant pas, pendant une si longue période où vous avez été au gouvernement, de préparer la France à ces grands rendez-vous du futur, notamment ceux de l'intermodalité et de l'insécurité.

Ainsi, un goût d'inachevé et d'inquiétude domine à la veille de ce bilan. Ce budget ne comporte pas d'inflexion significative par rapport au précédent. Il est sans visibilité et sans volonté. Le groupe UDF, le constatant, votera contre. (*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.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen d'un budget est un acte éminemment politique et cette discussion budgétaire est pour moi l'occasion de revenir, au travers de celui-ci, mais aussi de ceux adoptés depuis 1997, sur le bilan de la politique du Gouvernement en matière de transports, notamment en matière de transports ferroviaires.

Depuis 1997, les crédits consacrés aux transports ferroviaires ont doublé. La nouvelle génération de contrats de plan Etat-régions consacre cet effort sans précédent. Cette ambition a été fortement relayée par la SNCF – en particulier grâce à sa nouvelle politique tarifaire – et par RFF, qui a su mettre en place des relations reconnues avec l'Etat et avec les régions.

Néanmoins, ces efforts pour conforter la place du transport ferroviaire se heurtent à des obstacles conjoncturels et structurels, pointés fort justement par notre rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, Jean-Jacques Filleul.

La première faiblesse du transport ferroviaire est vraisemblablement sa difficulté réelle à relever le défi du développement du fret. L'an dernier, les chiffres étaient encourageants et, dans ce même hémicycle, chacun faisait preuve d'un bel enthousiasme. Aujourd'hui, la réalité est beaucoup moins satisfaisante. Cet été, la SNCF a, par exemple, enregistré une réduction de 50 à 70 % du nombre de trains de fret calés par rapport à l'été 2000.

Dans ce contexte, la perspective du doublement du trafic fret en dix ans, que vous appelez de vos vœux, monsieur le ministre, ne peut s'envisager que si l'on parvient à restaurer la confiance des chargeurs.

Cette confiance passe nécessairement par des investissements en matière d'infrastructures. Je me félicite ainsi du projet de plate-forme multimodale dans le Pas-de-Calais dont la réalisation est prévue pour 2003. Elle repose aussi sur des investissements en matière de matériel roulant : la SNCF a pris la mesure de cet enjeu en passant commande de deux cents locomotives électriques pour le fret.

Cependant je suis convaincue que ces efforts remarquables devront s'accompagner d'une petite révolution culturelle. Déjà, la signature, le 26 septembre 2000, d'un accord entre la SNCF et l'association des utilisateurs de transport de fret sur le principe du dédommagement des clients en cas de retard de livraison de marchandises va dans le bon sens et participe de cette évolution des mentalités que j'appelle de mes vœux.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, c'est une nouveauté.

Mme Odile Saugues. L'autre grande difficulté que rencontre notre système ferroviaire tient au poids de la dette, qui le handicape lourdement. Le rapport du conseil supérieur du service public ferroviaire présenté le 12 septembre dernier sur la situation économique et financière du système ferroviaire français, rapport très attendu et très complet,...

M. Michel Bouvard. Tout à fait ! Ce rapport est un excellent diagnostic !

Mme Odile Saugues. ... rappelle qu'après la période noire des années 1992 à 1996, il devenait indispensable de réduire fortement la dette de la SNCF et de faire en sorte qu'elle ne supporte plus la totalité de ses charges d'infrastructures.

M. Michel Bouvard. Comme pour le TGV Nord que vous lui avez fait payer alors que son coût aurait dû incomber à l'Etat.

Mme Odile Saugues. Malgré la réforme de 1997, malgré les décisions importantes prises en 1998 et 1999 avec les dotations en capital accordées par l'Etat et le relèvement des redevances d'utilisation de l'infrastructure, le montant de la dette nette de notre système ferroviaire à la fin de l'année 2000 est comparable à celui enregistré à la fin de 1997. Les prévisions pour 2001, là encore, ne sont pas positives.

Comment, dans de telles conditions, le système ferroviaire pourra-t-il respecter les engagements pris par l'Etat et par les régions ?

M. Michel Bouvard et M. Marc-Philippe Daubresse. Eh oui !

M. Daniel Paul. C'est un problème d'héritage !

Mme Odile Saugues. Comment parviendra-t-il à renouveler son matériel roulant, à entretenir son réseau, à garantir des normes de sécurité maximale, à répondre aux objectifs légitimes de l'aménagement du territoire qui sont ceux d'un service public de qualité, et à conquérir des marchés nouveaux, notamment pour le fret ?

On voit déjà que cet endettement pèse sur les plans d'investissement, puisque, en ce qui concerne les montants d'investissement pour les infrastructures d'ici à 2020, ils seront vraisemblablement inférieurs dans notre pays, si je considère les montants que vous avez indiqués, monsieur le ministre, lors d'une conférence de presse le 8 février 1999, à ceux prévus en Allemagne, en Italie, en Espagne ou en Grande-Bretagne.

M. Michel Bouvard. On ne peut pas payer les 35 heures et les investissements !

Mme Odile Saugues. Aussi, suis-je pour ma part convaincue qu'il nous faudra repenser la question de l'apurement du passé, qui ne peut être renvoyée aux acteurs de notre système ferroviaire.

Enfin, le transport ferroviaire se trouve à une période charnière de son histoire, puisque, après une phase d'expérimentation dans sept régions, la généralisation du transfert des services régionaux de voyageurs entrera en vigueur dans quelques semaines. Ce transfert de compétence, voulu par le législateur dans le cadre de la loi sur la solidarité et le renouvellement urbains, se traduit donc par une augmentation de 30 % des dotations aux régions.

Si cette généralisation a été envisagée, c'est que nous constatons que l'expérience conduite dans les sept régions pilote est globalement positive.

M. Marc-Philippe Daubresse. Eh oui !

M. Michel Bouvard. Vous ne l'avez pas votée.

Mme Odile Saugues. En particulier, il faut souligner que le toilettage des horaires, le cadencement, la gestion des dessertes, la mise en place d'indicateurs de qualité, les acquisitions de nouveaux matériels grâce à l'aide de l'Etat, les innovations tarifaires qui ont vu le jour par exemple en région PACA ou dans le Nord - Pas-de-Calais ont contribué à enclencher une nouvelle dynamique en faveur des transports régionaux de voyageurs et une augmentation sensible du trafic.

J'insisterai en ce qui me concerne sur le maintien d'une exploitation à deux agents, même si nous savons qu'une telle présence engendre des surcoûts de l'ordre de neuf francs par kilomètre.

Par ailleurs, il convient de souligner, comme l'a fait notre rapporteur, la nécessité absolue de poursuivre la compensation des surcoûts liés à ce transfert de compétence par l'Etat, car, nous le savons tous, la plupart des régions devront procéder à une modernisation d'un parc de matériel roulant très vétuste.

Des inquiétudes se sont exprimées. Il convient d'y apporter des réponses concrètes.

Enfin, comment ne pas dire ici notre inquiétude de voir cette réforme contrariée par des règlements européens, en particulier celui, actuellement en cours de discussion, relatif aux contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis. Exact.

M. Michel Bouvard. C'est inadmissible !

Mme Odile Saugues. Là encore, monsieur le ministre, nous attendons vos déclarations car il ne me paraît pas possible d'envisager de conduire sereinement cette réforme importante si on laisse s'instaurer un climat portant atteinte à l'instauration de relations conjoncturelles équilibrées entre la SNCF et les régions.

Ces quelques remarques et ces quelques questions, monsieur le ministre, vous rappellent sans doute l'immensité de la tâche qu'il reste à accomplir. Elles n'éludent nullement l'importance du chemin parcouru, notamment depuis 1997, en faveur de la réorientation des modes de transports. Mais force est de constater qu'il nous faut aller plus loin et plus fort pour relever ce formidable défi qui est aussi celui de la qualité de la vie. Vous pouvez, pour ce faire, compter sur le soutien total du groupe socialiste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

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

M. Daniel Paul. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le ralentissement de la croissance, accentué par les attentats du 11 septembre, n'est sans doute pas sans effet sur l'évolution des échanges maritimes. Cependant chacun s'accorde pour dire que leur croissance est devenue une donnée constante.

Dès lors, trois questions majeures sont posées à notre pays dont la vocation maritime doit être réaffirmée : la sécurité de nos côtes, avec les moyens nécessaires ; la place de notre pavillon, l'emploi de nos marins, les industries navales ; enfin, la capacité de nos ports à capter une part significative des trafics maritimes.

Le projet de budget que vous nous présentez pour 2002 doit s'analyser au regard de ces trois priorités. Je vais le faire aussi en prenant en compte tout ce qui a été fait depuis 1997, car nous examinons le dernier budget de la législature, lequel ne sera peut-être pas pour autant votre dernier budget, monsieur le ministre. (*Sourires.*)

Comme dans tous les autres domaines, le libéralisme vise à tout ramener aux lois du marché.

La catastrophe de l'*Erika* l'a montré : la recherche du moindre coût constitue un péril immense pour notre littoral. Il ne faudrait pas oublier que le péril est aussi grand pour les marins eux-mêmes. Ainsi la Commission européenne a pu enregistrer, de 1990 à 1998, la perte de 131 navires et de 731 marins.

Les actions que vous avez engagées, auprès tant de Bruxelles que des instances maritimes internationales vont dans le bon sens, de même que les efforts d'organisation et d'investissement pour corriger les retards accumulés par notre pays qu'il s'agisse – par exemple – des plans POLMAR ou des moyens des CROSS.

Je souhaite malgré tout, sur ce premier point, appeler votre attention sur quelques aspects particuliers.

Notre pays doit se doter de moyens plus importants de remorquage de haute mer pour faire face aux aléas qu'il serait irresponsable de sous-estimer. Leur mise en œuvre

ne justifie-t-elle pas une réflexion associant l'Etat – et plusieurs de ses ministères – aux collectivités locales littorales qui sont les premières victimes des catastrophes ?

L'accueil des navires en difficulté dans les ports pose la question de la capacité de ceux-ci à gérer les risques encourus par les populations et les installations, compte tenu des types de cargaisons, des moyens portuaires existants, de la présence ou non des professionnels nécessaires. En toute occasion, et conformément au code des ports maritimes, la solution la plus adaptée doit être retenue.

Le contrôle des navires dans les ports doit être amélioré. Notre pays n'a pas toujours été exemplaire à cet égard, loin s'en faut ; il lui faut aujourd'hui participer pleinement à l'éradication nécessaire des navires dangereux.

La retenue du navire, comme de sa cargaison, est une sanction qui va de pair avec l'aide apportée aux marins souvent abandonnés à leur sort. Je note l'effort financier qui a été fait en la matière.

Je relève aussi l'évolution positive des effectifs nécessaires à cette mission en demandant qu'elle soit poursuivie et que notre pays ne soit plus en retard à cet égard.

Le déclin de notre pavillon a été stoppé. Ce point positif ne doit pas masquer la difficulté à remonter la pente. La logique libérale a conduit, au fil des années, à réduire les coûts, à contourner les règles inhérentes aux pavillons nationaux. Aujourd'hui, la déréglementation est de mise avec tous les excès qu'elle peut signifier.

De nouvelles aides sont sollicitées par les armateurs, ainsi que des dispositifs fiscaux plus avantageux. Des situations qui prévalent dans d'autres pays sont mises en avant.

Vous connaissez, monsieur le ministre, la position des députés communistes en matière d'aides publiques et le contrôle que nous souhaitons de leur utilisation pour assurer leur pleine efficacité sociale et économique.

Le lien doit être établi entre l'emploi de marins français, l'amélioration des conditions de fonctionnement et toute nouvelle avancée en matière d'aides financières et fiscales. Le contrôle doit être exercé par les représentants des salariés.

S'agissant des industries navales, la même règle doit prévaloir. Le 5 décembre prochain, le conseil des ministres européens doit se prononcer sur le retour ou non des aides publiques. Face aux difficultés qui continuent, il faut conforter les sites de construction et de réparation, en préservant les outils, en visant la diversification des activités.

La législature qui s'achève aura vu de gros efforts en faveur de nos ports. Le démarrage, très récemment, des travaux de Port 2000 au Havre, éclaire la volonté qui est la nôtre et celle du Gouvernement de rompre avec le déclin précédent et d'inscrire notre pays comme acteur majeur en ce domaine. Toutefois des inquiétudes apparaissent. La performance de nos ports est liée, sans aucun doute, à la qualification des personnels, à la qualité des matériels, au bon fonctionnement des liaisons terrestres.

Alors qu'il conviendrait d'améliorer toujours ces éléments qui contribuent réellement à la sécurité et à l'efficacité des ports, la logique libérale pousse différemment.

A cet égard, je veux vous faire part de trois soucis, parmi d'autres : la mixité des investissements dans le secteur du levage est un fait acquis. Encore faut-il maintenir une part importante de financement public sauf à courir le risque de sa disparition. Si je suis pour que le privé,

qui tire profit des activités, paie sa part, je souhaite que l'Etat maintienne la sienne et l'égalité d'intervention me paraît adéquate.

Deuxièmement, une directive européenne vise à contraindre les ports à adopter des normes libérales dont on a vu par ailleurs les effets, en matière de sécurité notamment.

Qu'il soit nécessaire d'améliorer la transparence, tout le monde en convient, mais si c'est au prix de la sécurité, d'une réduction des moyens et du rôle des ports, cela ne contribue guère à élever les performances portuaires. Sans oublier que cela ne saurait se faire sans dumping social, sans remise en cause des personnels, avec l'arrivée de groupes internationaux dont les objectifs financiers ne sont pas convergents avec les intérêts des ports et des territoires.

La plus grande vigilance s'impose pour que chaque Etat puisse préserver ses intérêts dans cette affaire.

Troisièmement, il nous faut développer le cabotage de façon plus volontariste.

M. Jean-Jacques Filleul, *rapporteur pour avis*. Exactement !

M. Daniel Paul. D'une part, parce que si nous ne le faisons pas, d'autres s'installeraient sur ce créneau d'avenir. D'autre part, parce que c'est un élément important de l'aménagement du territoire permettant d'apporter des réponses nouvelles aux problèmes des transports terrestres. Le « meroutage » – comme l'appellent certains, ou les autoroutes de la mer comme disent d'autres – doit devenir une véritable priorité, pour contourner les montagnes, pour soulager les autoroutes.

Votre budget – que nous voterons monsieur le ministre –, s'inscrit dans la logique forte imprimée depuis 1997. Même si les infrastructures y sont importantes, n'oublions jamais les femmes, les hommes qui les mettent en œuvre ou qui, comme les retraités, y ont contribué.

Les impératifs de sécurité en mer comme dans les ports, les impératifs de performance qui sont demandés obligent à ne pas céder aux pressions libérales – je sais que vous ne le faites pas – et à trouver les voies permettant de mêler étroitement efficacité économique et efficacité sociale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

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

M. Yves Coussain. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon collègue Marc-Philippe Daubresse s'est exprimé au nom du groupe UDF sur le budget des transports.

Cette année, monsieur le ministre, vous nous annoncez une progression des crédits, mais cela n'est pas synonyme de qualité.

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

M. Yves Coussain. Je me joins donc à M. Marc-Philippe Daubresse pour estimer que ce budget ne répond pas aux besoins du secteur des transports.

M. Jean-Pierre Baeumler. Il faut le démontrer avant de l'affirmer.

M. Yves Coussain. Au travers de ce budget, je souhaite, monsieur le ministre, vous rappeler les recommandations de la délégation à l'aménagement du territoire de notre assemblée et vous interpellier sur deux sujets d'actualité.

Dans son rapport sur les schémas de services collectifs de transport, la délégation avait manifesté deux inquiétudes.

La première est le décalage entre votre volonté affichée de rééquilibrer les différents transports au profit des modes alternatifs à la route, afin de lutter contre la pollution ou l'insécurité, et la réalité inscrite dans ces schémas.

Dans votre schéma des transports, il est, en effet, précisé que la croissance annuelle de la route sera de 2,4 % par an au cours des vingt prochaines années contre 2,1 % pour le transport ferroviaire, alors que la route représente déjà 84,6 % de la dépense nationale de transport.

Votre budget ne peut qu'amplifier nos inquiétudes puisque, comme l'indique notre rapporteur, Jean-Jacques Filleul, les subventions au transport combiné baissent de moitié – même si c'est la faute de l'Europe – et que les dépenses relatives aux charges d'infrastructures ferroviaires sont en baisse.

M. Michel Bouvard. Eh oui !

M. Yves Coussain. Monsieur le ministre, vous nous affirmez que le premier axe de votre gouvernement est le rééquilibrage des modes de transport. Votre budget va pourtant dans la direction opposée. L'ambition est louable, mais les moyens mis en œuvre pour la servir ne sont pas là.

La deuxième inquiétude est l'abandon des territoires isolés. Je ne peux me résoudre, avec la délégation à l'aménagement du territoire, à ce schéma des transports qui raisonne en termes de demandes et non d'infrastructures. Cette démarche favorise les territoires les plus peuplés. Elle nie toute préoccupation d'équité entre les territoires et le principe d'égalité d'accès des habitants aux transports.

Elle amplifie le mouvement naturel de concentration des populations et des activités autour des grandes agglomérations, avec toutes les conséquences négatives que nous connaissons, que ce soit sur le plan social, sur celui de la sécurité, ou encore sur celui de la pollution et de la qualité de vie.

Deux outils avaient été mis en œuvre par la loi de février 1995 : le FITTVN et le FPTA, devenu le FIATA. Or, ces deux fonds ont été, au moins pour partie, détournés de leurs missions. Le FITTVN a été budgétisé, et si le FIATA rend de grands services, sa mission doit pour le moins être confirmée, quoi qu'en pense mon collègue Gantier...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Lui, il veut le supprimer !

M. Yves Coussain. ... qui souhaitait tout à l'heure le voir supprimer.

M. Michel Bouvard. Evidemment, quand on est élu de Paris, on se fiche du FIATA ! Il n'y a pas de ligne aérienne entre la porte Maillot et le Trocadéro !

M. Yves Coussain. Le FIATA a pour objet premier de subventionner les lignes aériennes de provinces déficientes. Mais son but ne saurait se limiter à un rééquilibrage financier ; il doit permettre un abaissement substantiel du prix des billets et aider à la régularité des vols, surtout lorsqu'il s'agit de desservir des villes préfectorales ou des bassins d'emploi qui ne sont reliés ni par des trains rapides ni par des autoroutes.

M. Michel Bouvard. Très bien !

Parallèlement à ces deux sujets d'inquiétude, je souhaite vous poser deux questions sur des sujets d'actualité : les tunnels et les conséquences du passage aux 35 heures en janvier prochain.

S'agissant des tunnels, l'accident récent dans le Gothard montre que la sécurité n'est pas assurée dans les tuyaux bidirectionnels. Quelles conséquences en tirez-vous pour les projets en cours de réalisation ? Je pense

évidemment au tunnel du Lioran, à ma connaissance le plus vieux tunnel de France sur une route nationale. La construction d'un nouveau tunnel doit débiter l'année prochaine – dans les délais prévus par le contrat de plan Etat-région, il m'est agréable d'en prendre acte. Mais ne faut-il pas, d'ores et déjà, envisager, pour des raisons de sécurité, à côté du nouveau tube mis en service, je l'espère, à compter de 2004, le réaménagement de l'ancien tunnel ?

Quant au passage aux 35 heures dans l'administration de l'équipement, il aura une incidence négative immédiate dans nos départements de montagne. Les directions départementales, et notamment celle du Cantal, nous ont fait d'ores et déjà savoir qu'elles ne pourront plus faire face à leurs obligations conventionnelles de déneigement et donc garantir la viabilité hivernale avec le personnel dont elles disposent. Et bien entendu, elles demandent aux conseils généraux de payer l'embauche de postes supplémentaires.

M. Michel Bouvard. Eh oui !

M. Yves Coussain. Vous vous êtes réjoui, monsieur le ministre, devant notre commission, de l'accroissement des effectifs dans votre ministère, à hauteur de 1 500 agents pour 2002. Mais où sont-ils affectés ? Est-il normal que le Gouvernement se défasse sur les conseils généraux des conséquences d'un passage aux 35 heures que lui-même a décidé ?

M. Jean-Pierre Baeumler. Il a été décidé par le Parlement !

M. Yves Coussain. Cela me semble en tout cas une bien mauvaise pratique de la décentralisation ! Nos départements ruraux de montagne n'ont pas vocation et encore moins les moyens de faire face à ces dépenses nouvelles. Doterez-vous les directions départementales des départements ruraux de montagne des moyens correspondants ? *(Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler.

M. Jean-Pierre Baeumler. Mon intervention portera exclusivement, comme les années précédentes, sur les questions touchant à la sécurité routière.

Monsieur le ministre, en guise de préambule, je reprendrai votre mot d'ordre : « La lutte contre l'insécurité routière est un combat de tous les jours ». Les mauvais chiffres de cet été sont là pour nous le rappeler. Après avoir enregistré une baisse régulière de la mortalité au cours des six premiers mois de l'année, nous avons dû recenser 2 017 morts en juillet, août et septembre, soit une augmentation de 2,4 % par rapport à l'année 2000.

La perspective d'une amnistie présidentielle n'est certainement pas sans incidence sur le relâchement des comportements perceptibles ces derniers mois. Et comme le souligne très justement le professeur Claude Got, « c'est la multitude des infractions jugées mineures qui, "au total" conduit à une insupportable mortalité ».

Monsieur le ministre, le vote du budget de la sécurité routière est une occasion importante pour rappeler que, si une loi d'amnistie devait être votée, elle ne devrait pas, à mon sens, porter sur les infractions de conduite.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis d'accord !

M. Jean-Pierre Baeumler. Nos concitoyens attendent un signe fort ; il faut stopper net le sentiment d'impunité qui règne aujourd'hui chez de trop nombreux conducteurs.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Très juste !

M. Jean-Pierre Baeumler. La lutte contre l'insécurité routière est un combat de tous les jours. Ce sont vos propres termes et je les reprends. Et depuis 1997, le Gouvernement agit dans ce sens.

Depuis le comité interministériel de sécurité routière du 26 novembre 1997, le Gouvernement a mis en œuvre une politique globale, cohérente et volontariste de sécurité routière dans tous les domaines : aménagement du territoire, environnement, santé et éducation. La sécurité routière a été déclarée « grande cause nationale » de l'année 2000. Le comité interministériel de la sécurité routière a créé le Conseil national de la sécurité routière.

Pour atteindre la tolérance zéro, la démarche du Gouvernement se veut à la fois dissuasive et pédagogique.

Votre démarche est d'abord dissuasive. La dissuasion, c'est la création du délit de grande vitesse, l'instauration de la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas d'infraction grave, le renforcement du dispositif policier, le développement des radars automatiques ou encore la récente création d'un délit de non-respect des distances de sécurité suffisantes entre les véhicules, notamment dans les tunnels.

C'est aussi, grâce au projet de loi relatif à la sécurité quotidienne, l'immatriculation des véhicules à moteur à deux roues, l'extension de la rétention du permis de conduire aux excès de vitesse de plus de 40 kilomètres à l'heure et la possibilité donnée aux officiers de police judiciaire de faire pratiquer des tests de dépistage sur tout conducteur impliqué dans un accident corporel de la circulation. C'est enfin l'harmonisation de la politique pénale en matière de délinquance routière.

Mais votre démarche se veut aussi pédagogique. La pédagogie, c'est l'accroissement des moyens donnés aux préfets pour améliorer la formation au bon usage de la route à tous les âges de la vie, c'est le renforcement du nombre d'inspecteurs du permis de conduire, c'est enfin le développement de la formation en direction des enfants et des adolescents.

Le budget de la sécurité routière 2002 s'inscrit dans cette double démarche. Il vous donne les moyens de poursuivre cette action. Le budget 2002, fidèle à la démarche adaptée lors du budget précédent, marque une très forte augmentation : près de 8,3 %. Mais surtout, il confirme et inscrit dans la durée les objectifs de la campagne « sécurité routière, grande cause nationale » de l'année dernière.

J'insisterai essentiellement dans mon intervention sur votre démarche pédagogique.

Votre budget dégage les moyens nécessaires pour mener des campagnes de communication toujours aussi réalistes et efficaces, et pour accroître la formation des jeunes et des adolescents à l'école.

Première priorité pédagogique, la communication. L'année 1999-2000 a constitué un réel tournant dans la politique de communication de la sécurité routière, les moyens qui lui sont consacrés en témoignent. Le doublement des fonds attribués à la sensibilisation de nos concitoyens par rapport à 1988 constitue un effort sans précédent. Les nouvelles campagnes de communication initiées ces dernières années sont, une fois de plus, à saluer. Pour la première fois, des images réelles d'accidents ont interpellé les conducteurs. Vous resterez le

ministre qui, aura su imposer le style réaliste. Les nouveaux spots réalisés par Rémi Belvaux dans le cadre de la nouvelle campagne reprennent le ton Depardon et privilégient le réalisme en traitant des dangers d'une vitesse excessive et de la question des distances de sécurité.

Je dois aussi saluer le choix de privilégier l'entreprise comme thème d'action. Vous avez intégré au sein de vos dispositifs de lutte contre l'insécurité routière la question des déplacements professionnels et des déplacements domicile-travail. Pour les salariés, l'accident de la route est la première cause d'accidents mortels liés au travail.

La deuxième priorité pédagogique et le partenariat entre l'éducation nationale et la sécurité routière. Pour changer les comportements, l'apprentissage de la route doit commencer sur les bancs de l'école. Depuis 1993, l'éducation à la sécurité routière est obligatoire à l'école et au collège. Or, selon l'association La Prévention routière, un jeune sur deux n'a jamais suivi d'enseignement de la sécurité routière. Les élèves français bénéficient en moyenne de trois heures et demie d'éducation routière pour toute leur scolarité. Les élèves allemands ont droit à une centaine d'heures ! Encore cette obligation n'est-elle pas toujours respectée.

Pourquoi ? Pour commencer, la sécurité routière n'est rattachée à aucune matière. Il s'agit d'un thème trans-disciplinaire que chaque enseignant doit intégrer dans son cours. L'enseignement des questions de sécurité routière repose donc sur le volontariat. L'idéal serait qu'elle soit considérée comme une discipline à part entière. L'explication est peut-être aussi à chercher du côté de la formation des enseignants. Ils ne sont pas réellement formés à la sécurité routière. Celle-ci devrait être une discipline dispensée à part entière dans les IUFM en formation initiale et en formation continue.

Le monde de l'éducation doit trouver toute sa place dans la lutte contre l'insécurité routière. Cette nécessité, monsieur le ministre, vous l'avez bien comprise. Depuis 1997, les comités interministériels de la sécurité routière ont insisté sur les actions de prévention, de sensibilisation et de formation. Le CISR de 2000 a créé l'attestation de première éducation à la route pour valider les compétences acquises par les jeunes enfants à l'école primaire. Il a également décidé l'instauration au collège d'une attestation scolaire de sécurité routière en troisième, d'une épreuve allégée de code de la route et d'une épreuve de conduite d'un deux-roues. La première attestation est obligatoire pour la conduite des cyclomoteurs pour tous les jeunes nés après le 1^{er} janvier 1987 ; la deuxième est prise en compte pour le permis de conduite.

L'éducation routière de l'école primaire au collège doit permettre de sensibiliser dès leur plus jeune âge et de manière continue les futurs conducteurs. Les jeunes sont d'ailleurs les premiers à montrer tout l'intérêt qu'ils portent à ces questions : sur les dix propositions de loi retenues par le parlement des enfants, quatre touchaient aux problèmes de sécurité routière.

En conclusion, au-delà des chiffres, la réussite d'une politique de réduction des accidents sur les routes de France passe par la mobilisation de tous. La campagne « sécurité routière, grande cause nationale » l'a prouvé. L'action ne doit donc pas venir seulement d'en haut ; la mobilisation contre la violence routière doit aussi venir d'en bas.

Nous voterons donc avec confiance les crédits consacrés à cette politique. Ce budget confirme l'attachement du Gouvernement à la cause de la sécurité routière et sa

volonté de tendre vers une tolérance zéro en matière de délinquance au volant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, compte tenu de l'heure, il me paraît de bonne méthode d'interrompre dès à présent nos travaux pour entendre, à partir de vingt et une heures précises, l'intervention de M. le ministre de l'équipement qui devra par ailleurs répondre à de nombreuses questions.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Ce soir, à vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002, n° 3262 :

M. Didier Migaud, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 3320) ;

Equipements et transports ; budget annexe de l'aviation civile ; article 73 (*suite*) :

Mer :

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 26 du rapport n° 3320) ;

Transports aériens et météorologie :

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 28 du rapport n° 3320) ;

Transport aérien :

M. François Asensi, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (tome XIII de l'avis n° 3325) ;

Transports terrestres :

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 29 du rapport n° 3320) ;

Equipement, transports terrestres, maritimes et fluviaux :

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (tome XIV de l'avis n° 3325).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures dix.*)

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

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 13 novembre 2001)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 13 au jeudi 29 novembre 2001 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 13 novembre 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (n° 3262 – 3320 à 3325).

Equipement et transports ; budget annexe de l'aviation civile.

Mercredi 14 novembre 2001 :

Le matin, à 9 heures, et l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325) :

Aménagement du territoire.

Enseignement professionnel.

Le soir, à 21 heures :

Services du Premier ministre : services généraux, SGDN, Conseil économique et social, Plan, Journaux officiels.

Jeudi 15 novembre 2001, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325) :

Défense.

Vendredi 16 novembre 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325) :

Jeunesse et sports (1) ;

Recherche (1).

L'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Fonction publique et réforme de l'Etat ;

Industrie, poste et télécommunications.

Lundi 19 novembre 2001, le matin, à 10 heures, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325) :

Culture (1) ;

Economie et finances (1) : charges communes, services financiers, Monnaies et médailles, comptes spéciaux du Trésor, taxes parafiscales ; commerce extérieur (1) ;

Articles non rattachés.

Mardi 20 novembre 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325) :

Articles non rattachés (*suite*).

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Explications de vote et vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 2002 (nos 3262 – 3320 à 3325).

Discussion, en lecture définitive, du projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (n° 3331).

Le soir, à 21 heures :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'accord entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, sur la libre circulation des personnes (n° 3329).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention internationale pour la répression du financement du terrorisme (nos 3330 et 3367).

(1) Nouvelle procédure.

Discussion du 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) (nos 2814 – 3306).

Discussion des conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi relative aux droits du conjoint survivant et des enfants adultérins.

Mercredi 21 novembre 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2002.

Jeudi 22 novembre 2001, le matin, à 9 heures, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2002.

Mardi 27 novembre 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de loi de M. Alain Bocquet tendant à ouvrir le droit à la retraite à taux plein pour les salariés ayant cotisé quarante annuités avant d'atteindre l'âge de soixante ans (n° 3370).

(*Séance réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.*)

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la Corse.

Mercredi 28 novembre 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la Corse.

Jeudi 29 novembre 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de MM. Jean-Antoine Leonetti, Philippe Douste-Blazy, Jean-Louis Debré et Jean-François Mattei relative au renforcement de la lutte contre l'impunité des auteurs de certaines infractions (n° 3369).

(*Séance réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.*)

L'après-midi, à 15 heures et, éventuellement, le soir, à 21 heures :

Discussion des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif aux musées de France (n° 3368).

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, 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.

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à moderniser le statut des sociétés d'économie mixte locales (n° 3348).

Éventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille.