

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11<sup>e</sup> Législature

**SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002**

61<sup>e</sup> séance

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

2<sup>e</sup> séance du mardi 13 novembre 2001



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. PIERRE LEQUILLER

1. **Loi de finances pour 2002 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7727).

#### ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE (*suite*) (p. 7727)

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

**Réponses** de M. le ministre aux **questions** de : MM. Pascal Clément, Jean Proriol, Mme Jacqueline Lazard, MM. Jean-Pierre Blazy, Patrick Ollier, Jean-Yves Besselat, Jean Charroppin, Jean-Pierre Brard, Félix Leyzour, Francis Delattre, François Rochebloine, Guy Lengagne, Armand Jung, Stéphane Alaize, Michel Hunault, Jean-Luc Reitzer, Serge Poignant, Marc Reymann, Dominique Caillaud, Yvon Abiven, Jean-Luc Warsmann, Jean Auclair, Yves Deniaud.

#### **Équipement, transports et logement**

Etat B

Titre III (p. 7759)

Amendements n<sup>os</sup> 38 et 37 de la commission des finances et 144 du Gouvernement : MM. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer ; le ministre. – Adoption des amendements n<sup>os</sup> 38 et 37 ; l'amendement n<sup>o</sup> 144 n'a plus d'objet.

Adoption du titre III modifié.

Titre IV. – Adoption (p. 7759)

Etat C

Titres V et VI. – Adoptions (p. 7760)

#### **Budget annexe de l'aviation civile**

Article 33. – Adoption (p. 7760)

Article 34 (p. 7760)

Amendement n<sup>o</sup> 128 de la commission des finances : MM. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie ; le ministre. – Adoption.

Amendement n<sup>o</sup> 127 de la commission des finances. – Adoption.

Adoption de l'article 34 modifié.

Article 73. – Adoption (p. 7761)

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

2. **Dépôt d'un rapport** (p. 7761).

3. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 7762).

4. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 7762).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE M. PIERRE LEQUILLER,**  
**vice-président**

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

1

## LOI DE FINANCES POUR 2002 DEUXIÈME PARTIE

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002 (n<sup>os</sup> 3262, 3320).

#### ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS AVIATION CIVILE

**M. le président.** Nous poursuivons 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 ministre de l'équipement, des transports et du logement.

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je ne vous cache pas que c'est avec un peu d'émotion que je viens présenter devant vous mon cinquième et dernier budget de cette législature. C'est aussi le premier en euros, mais ce n'est pas cela qui me procure une émotion particulière.

**M. Michel Bouvard.** Ça me rassure !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Voilà qui me donnera l'occasion de répondre à ceux qui m'interpellent sur le thème : « Vous avez eu la durée pour agir ; où sont les résultats ? »

Après les interventions de cet après-midi, je veux d'abord remercier les rapporteurs, François Asensi, Augustin Bonrepaux, Jean-Jacques Filleul et Guy Lengagne. Je n'inclus pas dans cette liste Gilbert Gantier, non pas parce que son travail manquait de qualité mais parce que je suis toujours un peu gêné quand on me dit : « Vous avez la volonté, monsieur le ministre », mais que l'on condamne sans appel la politique que je mène sans prendre en compte les réalités.

Moi, je suis plus raisonnable. Les autres rapporteurs, tout en formulant des remarques et en posant les problèmes, ont intégré dans leurs réflexions des réalités, qu'il est inutile de nier, même quand on veut les combattre. Mieux vaut partir des faits, plutôt que d'idées préconçues.

Dans le cadre de la politique que nous nous sommes fixée depuis 1997, ce premier budget en euros du ministère de l'équipement, des transports et du logement est marqué par trois grandes priorités qui s'inscrivent dans l'objectif d'un soutien résolu à la croissance et à l'emploi.

D'abord, ce budget respecte nos engagements en faveur d'un développement équilibré du territoire, notamment en finançant la généralisation du transfert des services

régionaux de voyageurs, en consolidant l'effort en faveur des transports collectifs et en développant les infrastructures, en premier lieu ferroviaires, dans le respect des engagements pris dans le cadre des contrats de plan et dans la perspective tracée par les schémas de service.

Deuxièmement, nous renouvelons notre engagement en faveur des mesures de solidarité qui touchent les citoyens au quotidien en faisant porter les efforts sur le renouvellement urbain, le logement social, l'éradication des logements indignes, la mise en œuvre de la deuxième étape de la réforme des aides personnelles et la mise en place de l'accès aux transports collectifs à coût réduit pour les bénéficiaires de la couverture maladie universelle. Cette mesure s'appliquera immédiatement en Ile-de-France, puisque nous y avons la capacité d'intervenir mais pas seulement, puisque la loi SRU est applicable dans toute la France.

Troisièmement, la priorité absolue est accordée à l'amélioration, sans cesse nécessaire, de la sécurité des transports. Vous avez tous évoqué cette question, à juste titre. Le budget pour 2002 reflète cette priorité : augmentation des moyens accordés à la sécurité routière, mise en place des crédits nécessaires pour le paiement des équipements liés à la sécurité maritime engagés l'an passé. Il y en aura aussi dans le domaine aérien. Mais j'y reviendrai.

Ce cinquième budget est aussi pour moi l'occasion de dresser un bilan.

**M. Jean-Luc Reitzer.** C'est un testament !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Méfiez-vous ! Plus vous insistez plus vous nous aidez ! A chaque fois que vous dites : « Vous allez partir, ça va être à nous », vous nous donnez un petit coup de pouce ! Vous voulez la revanche ? Continuez comme ça !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Vous aussi, continuez comme ça !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce n'est pas moi qui ai parlé de bilan, c'est vous. Je n'en avais pas l'intention mais vous m'y avez encouragé. Eh bien ! je vais vous dire les choses...

**M. Patrick Ollier.** A votre disposition, monsieur le ministre !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Gentiment !

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

Monsieur Daubresse, vous avez dessiné un panorama si sombre et si caricatural que personne ne vous croira.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Nous avons été à bonne école avec vous !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Dans le domaine ferroviaire, le déficit de la SNCF dépassait 150 milliards de francs en 1996. Elle est devenue bénéficiaire en 2000, même si son bilan devrait être légèrement négatif en 2002,...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Je vous l'avais dit !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... mais je vous expliquerai pourquoi.

La différence entre vous et nous, c'est que vous avez laissé – vous n'en êtes pas les seuls responsables, cela durait depuis longtemps – le système ferroviaire de ce pays dans une situation telle...

**M. Michel Bouvard.** Nous avons fait les réformes qu'il fallait faire !

**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.** Mais non !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ...qu'il allait exploser. Et je vous signale que vous n'avez procédé aux réformes qu'après la grande grève de 1995 qui, rappelez-vous, vous a valu pas mal de déboires !

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai, mais nous avons sauvé la SNCF !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** La différence entre vous et nous, on la voit dans la gestion des responsabilités nationales.

La dette, non pas de RFF mais de la SNCF, avait explosé entre 1993 et 1996. Honnêtement, je ne nie pas le contenu de votre réforme mais grâce à la « réforme de la réforme » et à une politique nouvelle pour le chemin de fer, nous avons contribué à stabiliser cette dette.

En ce qui concerne les investissements, je vous rappelle que le TGV-Est n'était pas financé quand nous sommes arrivés en 1997, mais il était promis. Ah ! pour les promesses, vous êtes les meilleurs ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste. – 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.*)

**M. Jean-Pierre Blazy.** C'est vrai !

**M. Jean-Luc Reitzer.** On croit rêver !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** D'ailleurs, certains d'entre vous doivent s'en souvenir, une des premières questions d'actualité qu'on m'a posées était : monsieur le ministre, nous avons promis 1 800 kilomètres de TGV et vous ne faites rien ! (*Rires sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*) Il y avait deux ou trois mois que j'étais ministre.

**M. Michel Bouvard.** Un peu plus !

**M. Jean-Yves Besselat.** Et maintenant, ça fait cinq ans !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il était prévu 1 800 kilomètres de voies mais vous avez rectifié à 1 300.

**M. Michel Bouvard.** C'est le rapport Rouvillois qui a réduit le schéma TGV !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pour financer ces 1 300 kilomètres, 500 millions de francs étaient prévus dans le FITTVN. Je vous avais fait remarquer à l'époque que, avec les moyens que vous nous aviez laissés, il faudrait quatre siècles pour tenir vos promesses !

**M. Patrick Ollier.** Le FITTVN, c'était quatre milliards par an !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Parce que vous vouliez en même temps financer les autoroutes ! Si vous voulez polémiquer, je suis prêt à vous dire des choses !

Avec 500 millions dans le FITTVN pour le TGV, il aurait fallu, je le répète, quatre siècles pour réaliser ce que vous aviez promis.

Dès la première année, j'ai gagné deux siècles (*Rires et exclamations*), puisque je suis passé de 500 millions à un milliard.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Il fait des miracles !

**M. Michel Bouvard.** C'est mieux que Mathusalem !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Mais deux siècles, ce n'est pas rien ! Bref, le TGV-Est n'était pas financé. Je n'avais pas non plus les moyens d'achever le TGV-Méditerranée ! Pour les promesses, vous êtes forts !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Et le Lyon-Turin ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je vais en parler !

Ce n'est pas tout et ne prenez pas mes propos pour une agression politicienne car vous n'êtes pas seuls. Durant cette période-là, durant *grosso modo* les treize ou quinze années avant 1997...

**M. Jean-Luc Reitzer.** Sous les socialistes !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... alors que c'était le développement exclusif du TGV, qui n'était pas financé, tout le reste était laissé de côté.

**M. Michel Bouvard.** Ça, c'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le ferroviaire était considéré comme fini, à part le TGV, que l'on payait avec de la monnaie de singe sur l'endettement de la SNCF.

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai ! Y compris le gouvernement Bérégovoy !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** On supprimait 87 000 emplois de cheminots, fermait des gares et des lignes.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Les socialistes aussi !

**M. Patrick Ollier.** Bérégovoy !

**M. Michel Bouvard.** Rocard, Bérégovoy !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** « Vous avez eu le temps, qu'avez-vous changé ? » me demandait tout à l'heure M. Daubresse.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Ce sont les champions du monde de la grève !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous ne vous en êtes peut-être pas aperçu mais beaucoup de choses ont changé. Non seulement il n'y a plus la réduction d'effectifs que vous aviez confirmée et amplifiée dans certains domaines, mais il y a une nouvelle politique ferroviaire.

En plus, cette politique ambitieuse ne s'est pas faite au détriment des besoins routiers, contrairement à ce qui a été dit. J'ai notamment accordé une priorité aux crédits d'entretien routier,...

**M. Jean-Luc Reitzer.** Parce que rien n'avait été fait avant !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... qui ont augmenté de 28 % depuis 1997. Si j'avais gardé le rythme du budget de 1997...

**M. Michel Bouvard.** Cela a démarré dès 1997 !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... l'augmentation ne serait pas de 28 %, elle serait de 8 % !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Qu'est-ce que vous avez fait en cinq ans ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** En cinq ans, on a fait cinq fois mieux ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Luc Reitzer.** Et après ? Rien n'a été fait ! Ça va mal !

**M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis.** Il ne faut pas nier la réalité !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Les autres modes de transport alternatifs ont été soutenus. Je ne citerai que deux chiffres pour ne pas vous ennuyer avec des chiffres !

Pour les ports – c'est important car la France possède un littoral d'une longueur considérable –, les crédits d'engagement ont plus que doublé : une hausse de 130 % par rapport à ce que j'ai trouvé.

**M. Daniel Paul.** Eh oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cela a permis notamment la réalisation de Ports 2000.

Parallèlement, les crédits pour l'entretien et le développement du réseau fluvial...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Et le Seine-Nord, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... ont augmenté de 60 % par rapport à ce que vous nous avez laissé.

**M. Jean-Yves Besselat.** Et l'avenir ? Ça nous intéresse !

**M. Patrick Ollier.** Que s'est-il passé en cinq ans ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Si la dissolution ne s'était pas traduite par le résultat que l'on connaît, vous auriez continué en 1997, 1998, 1999, 2000 et 2001 sur la même lancée. Eh bien, nous avons changé ! Je ne dis pas que tout a été fait. D'ailleurs, si je souhaite que nous puissions continuer pendant encore plusieurs années, c'est aussi parce que j'ai conscience qu'il reste beaucoup à faire. (*Rires.*)

Dans le domaine de la sécurité également, les investissements et les efforts ont tranché avec le passé.

Comme cela a été évoqué tout à l'heure, il n'y a eu aucun comité interministériel sur la sécurité routière de 1994 à 1997.

Le bilan en année pleine que j'ai trouvé, c'est que, pour la première fois depuis vingt ans, le nombre de tués et de blessés sur les routes de France était à nouveau en augmentation alors qu'il reculait depuis vingt ans : 8 437 tués et 33 500 blessés graves, c'est-à-dire ceux qui gardent souvent un handicap à vie.

Au cours des trois comités interministériels de la sécurité routière qui se sont tenus depuis novembre 1977, nous avons pris des mesures. Je sais ce qu'il reste à faire, je sais que c'est fragile, mais mille vies par an en moyenne ont pu être sauvées, et 6 500 blessés graves épargnés.

Bien entendu, cela n'est pas suffisant. Quelqu'un a évoqué le bilan de l'été. L'été, c'est juillet et août, au moment où il y a le plus de touristes et de gens en vacances. Le bilan a été correct. En septembre, en revanche, le nombre de tués a augmenté de 7,5 %. J'ai dit que c'était un signal. Cela prouve, encore une fois, qu'il ne faut pas relâcher la mobilisation sur ce terrain. Le problème – j'ai analysé les statistiques –, c'est qu'avant toute élection présidentielle, il y a un relâchement en perspective de l'amnistie.

**M. Michel Bouvard.** C'est vrai.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il faudrait supprimer les élections présidentielles.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je me félicite que la première décision du conseil national de la sécurité routière ait été de se prononcer contre toute amnistie pour les infractions au code de la route (*Applaudissements sur de nombreux bancs*), y compris pour les stationnements dangereux et ceux sur les emplacements réservés aux handicapés.

J'ai essayé de changer la donne dans ce domaine. Si vous prétendez que nous n'avons rien fait et que le bilan est nul, personne ne vous croira, monsieur Daubresse !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Je n'ai pas parlé de ça !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** C'était pourtant un peu le ton général de votre intervention !

Pour le transport routier, vous me dites que j'ai eu moi aussi des grèves, comme Bernard Pons, Charles Fiterman et d'autres. J'ai essayé de faire bouger les choses à la fois au plan national et au plan européen, et j'y suis un peu parvenu, figurez-vous, y compris quand les patrons ont fait grève.

**M. Michel Bouvard.** Il faudrait dire à certains commissaires de police de faire des contrôles de vitesse, notamment devant les écoles.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Sous présidence française – pardonnez-moi cette modestie, j'aurais pu parler de ma présidence du conseil des ministres des transports européens –, j'ai obtenu, non sans mal, après une dizaine d'années d'efforts et de batailles, que la perspective d'une directive pour le temps de travail dans le transport routier soit enfin acceptée. C'est aujourd'hui en négociation avec le Parlement européen et ce sera peut-être l'une des avancées importantes dans ce secteur.

**M. Michel Bouvard.** Nous souhaitons qu'elle soit adoptée et appliquée. Nous vous soutenons.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Honnêtement, le Parlement européen n'a pas tout à fait la même sensibilité que la majorité de l'Assemblée nationale.

**M. Patrick Ollier.** A ce sujet, on va vous aider.

**M. Michel Bouvard.** Le conseil des ministres l'a, par contre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le conseil des ministres, c'est mélangé. De toutes manières, il ne faut pas trop se fier aux apparences. (*Sourires.*)

**M. Jean-Yves Besselat.** Qu'est-ce que ça veut dire ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ça veut tout dire.

**M. Patrick Ollier.** On voudrait des précisions.

**M. Jean-Yves Besselat.** Il y a des faux frères ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il arrive que je ne trouve pas obligatoirement sur l'harmonisation sociale le soutien que je pourrais escompter.

**M. Jean-Pierre Blazy.** C'est le moins que l'on puisse dire !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** En tout cas, dans le domaine du transport routier, il y a eu une avancée.

S'agissant de la sécurité maritime, le nombre d'inspecteurs de la sécurité aura doublé d'ici à la fin de 2002.

M. Daniel Paul. Très bien.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce n'est pas assez, je suis d'accord avec vous, mais le nombre aura doublé. Ne me dites pas qu'il ne s'est rien passé ! Regardez ce que vous m'avez laissé ! Quand je double le nombre d'inspecteurs, c'est qu'il y en avait deux fois moins quand je suis arrivé.

M. Daniel Paul. Très juste !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce sont des arguments simples. Retenez-les. Les crédits auront augmenté de 70 % tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

La solidarité a été au centre de mes préoccupations. En matière d'emploi, c'est une vraie rupture.

Quand vous me voyez, députés de la majorité ou de l'opposition, vous me demandez davantage de postes de l'équipement dans votre département, pour la viabilité hivernale ou pour tel autre motif. Vous avez raison !

M. Michel Bouvard. Au moins dans les services locaux !

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est parce que vous avez fait les 35 heures !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais chaque fois que vous parlez dans cet hémicycle, vous prétendez que je crée trop d'emplois, que je dépense trop en fonctionnement.

M. Jean-Pierre Blazy. Pas nous !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous vous contredisez, messieurs de la droite !

M. Michel Bouvard. Non ! Supprimez la redevance télé, vous aurez 1 400 personnes disponibles !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cette année, non seulement 300 emplois seront créés, ce qui n'est pas dérisoire, mais encore je vais résorber 1 200 vacances. Les postes existent, mais pas les hommes et les femmes pour les pourvoir. Cela fera donc 1 500 emplois supplémentaires pour les services de l'équipement.

Ce n'est pas une rupture cela ? Je n'aurai rien fait, monsieur Daubresse ?

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est à cause des 35 heures !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si vous ne vous rendez pas compte de telles réalités, c'est que vous êtes aveugle ! Ou alors, votre volonté de dire du mal vous empêche de faire preuve de l'objectivité nécessaire à tout responsable national. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. Jean-Pierre Blazy. C'est peut-être ça !

M. Daniel Paul. Certainement !

M. Jean-Luc Reitzer. Vous avez fait pareil dans l'opposition !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En plus, je suis sûr que certains d'entre vous se débrouilleront pour me demander si je peux faire quelque chose pour eux, et c'est normal.

En plus des 1 500 recrutements dont je viens de parler,...

M. Jean-Luc Reitzer. Pour les 35 heures !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... il y aura 3 500 remplacements de départs. Cela veut dire qu'il y aura 5 000 embauches dans les services de l'équipement. Je suis sûr que certains d'entre vous me demanderont d'intervenir pour faire embaucher des personnes que vous connaissez...

J'ai parlé des emplois créés à la SNCF : 26 000...

M. Marc-Philippe Daubresse. Ce n'est pas ce que dit la Cour des comptes ! Elle évoque la baisse des emplois budgétaires !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est le rapport de la Cour des comptes qui m'a le plus agréé, parce que c'est une accusation terrible de la situation que vous nous avez laissée et une reconnaissance de ce qui est en train de changer. Je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt, comme toujours, je suis sûr que le prochain expliquera que la situation n'est plus la même que celle que M. Gayssot a trouvée quand il est arrivé.

M. Francis Delattre. C'est le rapport 2000 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Autre entreprise publique, la compagnie Air-France avait supprimé 9 000 emplois entre 1992 et 1996. Elle en a créé, en net, 6 000 jusqu'à l'été 2001. Je ne parle pas des remplacements des départs à la retraite.

Pour donner d'autres exemples, nous avons procédé à une réforme des aides personnelles au logement au profit des plus démunis, sans mettre en cause les autres, amélioré la protection sociale des marins, qui est désormais équivalente au régime général, facilité l'accès de tous aux vacances, aux transports.

Je pourrais continuer ainsi... D'ailleurs, j'ai envie de faire moi aussi un bilan, qui vous permettra de parler sur des bases solides.

M. Francis Delattre. Et puis un livre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Peut-être, mais je n'ai pas trop le temps actuellement. Je reconnais que mon activité de ministre me prend beaucoup de temps.

M. Francis Delattre. Il suffit d'attendre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Sans développement des infrastructures, sans solidarité, sans sécurité, il ne peut y avoir de croissance pérenne des transports. Je crois profondément au principe du développement durable voulu par ce gouvernement et impulsé par le Premier ministre, mais, dans ma conception, il y a les deux dimensions : la qualité de la vie environnementale, ce qu'on laisse aux générations futures, mais aussi le développement. Je suis de ceux qui croient au développement "durable".

M. Patrick Ollier. Nous aussi !

M. Michel Bouvard. C'est mieux que le provisoire durable !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis contre l'étatisme, mais aussi pour la reconnaissance de la place et du rôle de l'Etat. Je suis contre le productivisme, je suis pour la place et le rôle du développement et des réalisations. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. Patrick Ollier. C'est bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous aussi !

M. Michel Bouvard. On préfère ce discours au « provisoire durable » de Mme Lienneman !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Voilà la démarche qui sous-tend la politique du Gouvernement.

Revenons au budget.

La mise en œuvre des politiques prioritaires nécessite des crédits, mais aussi des compétences et par conséquent des femmes et des hommes pour le service public de

l'équipement. En 2002, pour la seconde année consécutive, M. Biessy l'a souligné, mon budget prévoit des créations nettes d'emplois qui ne sont pas négligeables.

Vous prétendez que c'est lié aux 35 heures.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Et alors ? Pourquoi les salariés de l'équipement n'auraient-ils pas droit eux aussi au progrès social, à l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail ? Au nom de quoi ?

**M. Patrick Ollier.** Exactement !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** On retrouve toujours les mêmes arguments. En 1936, certains disaient « Jamais les 40 heures ! », en 1981 « Jamais la cinquième semaine de congés ! ». C'est toujours la même chose dès lors qu'il s'agit d'aller dans le sens du progrès social, de la justice, y compris en intégrant la bataille pour l'emploi et la croissance.

**M. Pascal Clément.** Pourquoi les Allemands ne le font-ils pas ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** On retrouve toujours ceux qui expliquent que cela va coûter trop cher. C'est toujours trop cher !

**M. Jean-Yves Caillet.** Et ils ont toujours tort !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce n'est pas notre démarche ! Nous sommes pour les 35 heures aussi dans la fonction publique !

**M. Francis Delattre.** Avec les 35 heures, ils gagnent plutôt moins !

**M. Michel Bouvard.** Ce sont les salariés qui paient les 35 heures, par leurs impôts !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Aux 300 emplois qui seront créés dans le secteur de l'équipement, aux 1 000 transformations d'emplois précaires en emplois statutaires, il faut ajouter 467 postes créés sur le budget annexe de l'aviation civile.

Ce budget, honnêtement, du point de vue de l'emploi, est vraiment positif. Vous pouvez le critiquer, dire qu'il faut diminuer les effectifs de la SNCF, de l'équipement, d'Air France.

**M. Patrick Ollier.** On n'a jamais dit cela !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** C'est votre droit. Mais ne dites pas qu'il ne s'est rien passé. Il s'est passé quelque chose d'important.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Au détriment de l'investissement !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je ne veux pas revenir sur la situation mondiale depuis le 11 septembre, mais, plus généralement, après chaque catastrophe – nous en avons connu, d'autres en connaissent aujourd'hui, les Etats-Unis en particulier – on nous demande quelle est la responsabilité publique, quelle est la place de l'Etat.

Je profite de cette occasion pour rendre hommage aux agents de la DDE de la Haute-Garonne, qui ont été durement touchés par l'explosion de l'usine AZF de Toulouse le 21 septembre dernier. Trente d'entre eux ont été blessés, dont trois très grièvement, qui porteront des séquelles à vie. Je suis allé les voir sur leur lit d'hôpital. Le parc départemental a été totalement détruit. Le président du conseil général et moi-même avons pris l'engagement de le reconstruire dans les plus brefs délais. Pour réaliser cet objectif, j'ai souhaité inscrire au projet de loi de finances rectificative pour 2001 des crédits complémentaires à hauteur de 20 millions de francs.

J'ai tenu à ajouter à ces créations dont je viens de parler un plan de résorption des postes vacants, qui concernera 1 200 postes en 2002, parce que c'était une situation totalement anormale.

Nous avons les postes budgétaires, mais pas les agents.

**M. Michel Bouvard.** Ça, c'est un vrai problème !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il n'est pas toujours simple de résorber ces difficultés.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Tous les départements n'ont pas autant de problèmes et, dans certains, il est plus difficile de trouver des candidats.

M. Augustin Bonrepaux et M. Coussain se sont inquiétés des conditions d'organisation de la viabilité hivernale.

**M. Michel Bouvard.** Moi aussi !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je peux vous annoncer que, outre les créations d'emploi et la résorption des vacances, dès le 1<sup>er</sup> décembre, aucun poste ne sera plus vacant.

**M. Michel Bouvard.** Merci !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Un nouvel effort sur les crédits de vacances est également prévu.

Je dois encore signaler la création de soixante-quinze emplois à Météo France pour améliorer les services d'alerte météorologique, et une légère progression des moyens d'engagement dans le cadre du contrat d'objectifs signé cette année avec l'Etat. Ces mesures s'accompagnent de réformes internes, permettant d'assurer une gestion plus transparente, plus professionnelle des différents corps et des moyens de fonctionnement. M. Guy Lengagne nous a fait part de ses inquiétudes à propos du budget mer.

**M. Jean-Yves Besselat.** Il a raison !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le regroupement du budget mer au sein des services communs a été préparé dans ce dessein. Et il s'enrichira naturellement – je m'y engage auprès de vous, monsieur Lengagne – de mesures permettant à la représentation nationale de disposer, au sein des différents documents budgétaires, d'une information plus complète encore que celle dont elle dispose actuellement, dans le respect de la nouvelle loi organique relative aux lois de finances. Cela n'a pas toujours été le cas lors de la préparation du présent budget, vous me l'avez dit et je reconnais bien volontiers qu'il faut améliorer ces relations.

Vous avez évoqué la réforme de l'administration de la mer, monsieur Lengagne, et vous aviez l'air inquiet.

**M. Francis Delattre.** Frustré !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pourtant, je crois que nous avons la même volonté et le même objectif. La création de la direction générale de l'administration de la mer répond aux changements de nature des enjeux et des problèmes qui deviennent de plus en plus transversaux, de plus en plus internationaux, notamment en matière d'environnement, ce qui impose d'adapter le fonctionnement des services. Vous conviendrez, j'en suis sûr, monsieur Lengagne, de la nécessité des évolutions que nous proposons. J'ajoute que la grande majorité des personnels et des acteurs du monde maritime partage notre avis sur l'opportunité de cette réforme.

J'en viens maintenant à la présentation des crédits proprement dits.

L'enveloppe globale du budget de mon ministère pour 2002, si vous le votez, sera en croissance de 2,9 % en moyens de paiement pour atteindre 23,4 milliards d'euros, dont 16 milliards d'euros pour le seul secteur équipement et transports qui, lui, est en augmentation de 5,1 %.

J'ai entendu dire, ici où là, que ce budget est en recul.

**M. Michel Bouvard.** C'est une hausse optique, parce que vous intégrez le FITTVN !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je ne sais pas où vous êtes allés chercher les chiffres, mais vous vous trompez. Si l'on ajoute la dotation à Réseau ferré de France, qui sera renouvelée, et les dividendes des sociétés d'autoroute – soit 150 millions d'euros – qui ne sont pas budgétisés et qui ont pour vocation de contribuer au financement de la politique intermodale, les moyens du ministère dépassent le seuil de 25 milliards d'euros. La bataille n'était pourtant pas gagnée d'avance !

Reprenons les grandes priorités : le budget traduit une volonté de développement équilibré qui concilie une amélioration des modes de transports actuels – fer, route, trafic maritime et aérien – et la poursuite d'un effort particulier pour le report modal en faveur des transports les plus respectueux de l'environnement.

Dans cette double perspective, à périmètre constant, les moyens d'investissement dans les transports ont progressé, contrairement à ce que vous avez dit, monsieur Bouvard, même si j'ai plutôt perçu votre intervention comme un encouragement à en avoir plus !

**M. Michel Bouvard.** Ah oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** A périmètre constant, et en tenant compte des comptes d'affectation spéciale – FITTVN et FARIF –, les moyens d'investissement ont donc progressé de plus de 46 % depuis 1997.

**M. Michel Bouvard.** Le FITTVN a été multiplié par deux !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cela ne veut pas dire que vous désapprouviez la politique menée avant 1997, monsieur Bouvard. Enfin, peut-être au fond de vous-même... (*Sourires.*)

**M. Félix Leyzour.** Mais il l'a votée !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Dans le cadre de cette forte croissance, les moyens consacrés aux investissements ferroviaires ont doublé – plusieurs rapporteurs et orateurs l'ont souligné. L'un d'entre vous avait le rapport de la Cour des comptes.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Regardez-le : c'est dit dedans ! Ne sautez pas les pages où c'est marqué ! (*Sourires.*) Ne vous contentez pas d'y prendre ce qui vous arrange. Il faut tout lire.

En 2002, la forte augmentation des capacités d'engagement intervenue en 2001 dans le cadre des nouveaux contrats de plan avec les régions se prolongera par une hausse de 4,3 % pour l'ensemble des moyens de transport, dont 20 % pour le seul transport ferroviaire. De même, pour assurer le financement de cette politique, les crédits de paiement augmenteront en 2002 comme je m'y étais engagé devant vous à cette tribune.

Au-delà de ce budget, cette dynamique intermodale sera amplifiée par la mise en place d'un fonds de développement de l'intermodalité.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Quand ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce fonds, créé et géré par un nouvel établissement public, sera abondé à partir du produit de l'ouverture du capital d'Autoroutes du Sud de la France pour 760 millions d'euros environ, soit quelque 5 milliards de francs.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Il est temps !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce fonds contribuera à la politique des transports et à nous donner les moyens de construire les projets que nous appelons tous de nos vœux. Il contribuera ainsi, principalement, mais pas uniquement, au financement des grands projets ferroviaires, passagers, fret, comme la ligne Perpignan-Figueras, les contournements de Nîmes, de Montpellier et de Lyon...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Il est temps !

**M. Francis Delattre.** Et Béziers ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... la liaison alpine ou le TGV Rhin-Rhône auquel je suis aussi attaché que vous, monsieur Bockel.

**M. Michel Bouvard.** Il n'y a plus d'argent pour ça !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ce sont donc 100 milliards de francs de plus qui, dès 2002...

**M. Michel Bouvard.** Grâce à nous !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... – grâce à moi plutôt – viendront abonder la politique intermodale des transports.

En outre, je souhaite réaffirmer devant vous ma volonté de lancer au plus vite le ferroutage...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Pourquoi baisser le transport combiné ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... notamment pour les traversées alpines. D'ici à un an, les premières navettes circuleront avec une montée en puissance de 50 000 poids lourds par an à la fin de 2002 à 300 000 poids lourds par an en 2005-2006 sur la ligne historique et pour un total de 20 millions de tonnes de fret transportées, soit le double de la capacité actuelle. N'avons-nous rien fait, monsieur Daubresse ?

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Je n'ai pas dit que vous n'avez rien fait. J'ai dit que ce n'est pas vous qui allez payer !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Les deux prochaines années, en loi de finances rectificative, le Gouvernement dégagera, sur les dividendes des sociétés autoroutières – puisque nous avons fait cette réforme –, 60 millions d'euros pour le soutien aux traversées alpines. Dans le même esprit, la création du pôle alpin multimodal...

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... permettra d'utiliser directement les ressources tirées des sociétés autoroutières...

**M. Michel Bouvard.** Il faudra acheter des actions !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... pour réaliser les investissements sur les traversées alpines, pour répondre à vos préoccupations sur le transport à travers les Alpes, monsieur Bonrepaux.

Je n'oublie pas, bien sûr, les Pyrénées.

**M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial.** Merci.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comment pensez-vous que je pourrais oublier les Pyrénées ? Nous avons, dans ce domaine aussi, franchi de nouvelles étapes. C'était le 11 juillet dernier, lors du sommet franco-espagnol.

En ce qui concerne le projet mixte Perpignan-Figueras, six candidatures sont actuellement en cours d'examen et l'appel d'offres sera lancé très prochainement en vue d'une mise en service en 2005.

Vous avez cité Pau-Canfranc, mais nous travaillons ainsi à conforter l'utilisation des voies ferroviaires existantes. La ligne Pau-Canfranc peut permettre de transporter 2 à 3 millions de tonnes, l'équivalent de 100 000 camions. Nous ne nous priverons pas de cette solution, mais ça ne suffira pas. La ligne entre Toulouse et Latour-de-Carol offre également un potentiel intéressant. Je continuerai à demander à l'Espagne d'investir sur son prolongement de l'autre côté des Pyrénées. Au-delà, nous avons retenu le principe d'une nouvelle traversée ferroviaire.

M. Augustin Bonrepaux, *rapporteur spécial*. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Là aussi, nos décisions marquent une rupture avec le passé, mais je n'accuse personne.

M. Francis Delattre. Mais c'est du virtuel !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Non, ce n'est pas du virtuel.

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est nous qui devons payer, demain.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous verrez, dans cinq ans, quand vous m'interrogerez (*Sourires*), si c'est virtuel.

Prenons le cas du cabotage maritime. Il s'agissait d'imposer l'idée selon laquelle il fallait faire non seulement plus de ferroviaire, plus de transport fluvial, mais également plus de maritime, et que, si l'on voulait régler un des problèmes de transport de ce pays de transit qu'est la France, la traversée des Alpes et des Pyrénées, il fallait lancer une politique de cabotage maritime exceptionnelle.

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est ce que nous proposons déjà en 1994.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais le drame, c'est que vous n'aviez pas réussi à le faire inscrire dans le Livre blanc !

M. Daniel Paul. C'était virtuel !

M. Pascal Clément. A quoi sert de l'inscrire ? C'est du baratin !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je dirai à Loyola de Palacios que vous pensez que c'est du baratin. Non, ce n'est pas du baratin.

M. Pascal Clément. Ça n'apportera aucun crédit. Où est l'argent ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La preuve, c'est que vous n'y êtes pas arrivé. Si c'était du baratin, vous y seriez arrivé ! Le baratin, ça ne coûte rien.

M. Jean-Yves Cautlet. Ce sont des spécialistes en baratin !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je reconnais que j'ai eu du mal, mais j'y suis arrivé et, aujourd'hui, M. Daniel Paul peut parler d'auto-routes maritimes, de merroutage, et c'est inscrit dans le Livre blanc.

M. Francis Delattre. Où sont les crédits ?

M. Marc-Philippe Daubresse. Ce n'est pas financé ! Vous prenez le plat et vous nous laissez l'addition !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous n'êtes pas obligés de tout savoir du premier coup !

M. Jean-Pierre Brard. Ils sont modestes, surtout intellectuellement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais cela fait quatre ans que j'essaie d'obtenir des subventions et des aides de la Commission européenne pour le cabotage maritime.

M. Pascal Clément. Qu'avez-vous obtenu ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne les ai jamais obtenues et, comme je ne veux pas que ce soit du baratin, je l'ai fait inscrire dans le Livre blanc et j'ai mis en place, avec l'Espagne et l'Italie, un groupe de travail pour développer ce cabotage maritime et pour rechercher l'intervention communautaire. C'est bien la preuve que nous n'en sommes plus au stade des discours, mais à l'étape des transformations.

Le rééquilibrage modal se traduira dans ce budget par l'augmentation des moyens qui sont consacrés aux investissements ferroviaires et atteignent 330 millions d'euros, soit une augmentation de près de 20 % par rapport à 2001...

M. Jean-Jacques Filleul, *rapporteur pour avis*. C'est considérable !

M. Marc-Philippe Daubresse. Et le transport combiné ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... en faveur, notamment, des contrats de plan et du TVG Est européen. Depuis 1997, les crédits destinés aux investissements ferroviaires ont ainsi doublé, vous l'avez rappelé, monsieur Gilbert Biessy et monsieur Jean-Jacques Filleul. C'est pour cette raison que je ne peux vous laisser dire, monsieur Daubresse, que le budget privilégie le fonctionnement, même si je ne mésestime pas son importance.

M. Marc-Philippe Daubresse. Et le transport combiné ? Parlons-en !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. S'agissant du transport combiné, vous avez noté qu'il y a une baisse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Moins cinquante !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Toutefois, le budget consacré au développement des nouvelles plates-formes intermodales est en augmentation. Je pense en particulier à celle d'Aiton en Savoie, dédiée au ferroutage. Nous sommes dans l'attente d'un nouveau dispositif en cours d'élaboration avec les transporteurs, les chargeurs et la SNCF. C'est la Commission européenne qui nous a demandé, dans cette attente, de revoir et de réduire les aides directes à la SNCF pour le transport combiné et c'est ce que vous vérifiez.

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous êtes partisan de l'Europe du rail !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes partisan de quoi, vous ? (*Rires*) Il ne faut pas, quand cela vous arrange, crier « l'Europe, l'Europe ! », comme si c'était la panacée, pour changer de langage quand des décisions sont prises au niveau européen.

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est vous, l'Europe ! Qui assiste au conseil des ministres européens ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je suis pour une construction européenne et je l'ai prouvé dans le transport ferroviaire.

M. Jean-Yves Besselat. On est heureux de l'entendre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je l'ai prouvé, notamment en faisant en sorte que soit créé un réseau ferré de fret européen avec la garantie d'accès.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne suis pas resté figé dans des conceptions uniquement nationales.

M. Francis Delattre. C'est bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. On le reconnaît !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je me bats, dans ce domaine aussi, pour que l'aide au transport combiné se fasse de manière éligible à l'échelle européenne. Je crois que, sur cet aspect aussi, vous êtes d'accord avec moi.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Francis Delattre. C'est pittoresque, mais c'est bien !

M. Jean-Pierre Brard. M. Bouvard est un député progressiste. C'est le seul !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Proriol, vous avez raison de dire qu'il faut s'occuper de l'état des ballasts anciens. C'est précisément l'objectif de la politique de régénération du réseau ferroviaire que nous menons avec des moyens importants. J'ai toujours peur de vexer les libéraux en employant certains mots.

M. Jean-Pierre Brard. C'est surtout le mot « libéraux » qui est vexant !

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous ne sommes pas libéraux et nous ne sommes pas communistes !

M. Francis Delattre. Nous sommes socio-démocrates !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si, en matière de transports ferroviaires, vous nous proposez l'exemple de la Grande-Bretagne, cela n'a rien d'enthousiasmant.

M. Pascal Clément. Nous, à la différence des communistes ignorants, nous vous parlons de ce que nous connaissons.

M. Jean Proriol. Nous ne sommes pas en Angleterre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes vexés, mais vous faites bien partie de Démocratie libérale. Vous êtes donc libéraux. Le problème, c'est que, en ce domaine, ce sont les conceptions de la très libérale Mme Thatcher qui sont mises en œuvre.

M. Francis Delattre. Ça fait un moment qu'elle est partie !

M. Pascal Clément. On aimerait bien avoir M. Blair en France !

M. Jean-Pierre Brard. Il ne vaut pas mieux, on le sait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous savez que même les actionnaires ne s'y retrouvent pas.

M. Jean-Pierre Brard. On parle de gens de gauche, ici !

M. le président. Je voudrais préciser que, si nous voulons terminer dans des délais raisonnables, il faut peut-être que M. le ministre puisse poursuivre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ils m'interrompent sans arrêt !

M. Jean-Pierre Brard. Avez-vous vu comme vous intéressez tout le monde, monsieur le ministre ?

M. Michel Bouvard. Pour une fois qu'on a un débat vivant !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mme Odile Saugues et M. Bonrepaux en ont parlé, nous avons décidé, au CIES de juillet dernier, d'autoriser la SNCF à commander 604 locomotives de fret, ce qui représente un montant d'investissement de l'ordre de 8 à 9 milliards de francs.

Et M. Daubresse parle de stagnation des investissements !

M. Marc-Philippe Daubresse. Oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai, nous ne faisons rien : 9 milliards de francs, 604 locomotives, mais vous avez la formule juste, monsieur Daubresse, comme chaque fois que vous intervenez sur ces questions. *(Sourires.)*

M. Marc-Philippe Daubresse. Je ne parlais pas des locomotives, mais des infrastructures ferroviaires, en recul depuis dix ans !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Saviez-vous que les locomotives passent sur les infrastructures ?

Madame Saugues, vous avez également parlé de la dette. Jean-Jacques Filleul a insisté très fortement sur cet aspect. D'ailleurs, il n'a pas dit le fond de sa pensée sur cette question...

M. Francis Delattre. C'est qu'il est gentil !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... parce qu'il m'a parlé différemment en tant que président du conseil supérieur du service public ferroviaire. J'ai eu l'occasion de m'exprimer au moment des états généraux du fret ferroviaire. Vous connaissez ma position. Je suis favorable à un désendettement massif du système public ferroviaire, même si je ne vais pas jusqu'au chiffre très important que vous proposez.

C'est un problème important que nous devons résoudre, faute de quoi nous priverons notre système de progrès tout à fait importants.

M. Michel Bouvard. C'est exact !

M. Marc-Philippe Daubresse. Sur ce point, nous sommes d'accord avec vous !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je souhaite m'arrêter sur la décentralisation, dans l'ensemble des régions, des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Ce sera sans doute la grande étape de la décentralisation, en tout cas en termes qualitatifs, de cette législature. Je me suis attaché à accorder aux régions les moyens que nécessite cette réforme prévue par la loi SRU. Avec 1,5 milliard d'euros, la dotation versée aux régions pour assurer cette nouvelle compétence augmente, comme M. Filleul l'a souligné, de plus de 30 %. Elle intègre en particulier une contribution nouvelle de plus de 205 millions d'euros pour la modernisation du matériel roulant qui, monsieur Daubresse, n'était pas jusqu'alors pris en charge par l'Etat. Mais cela, vous ne voulez pas l'admettre parce que vous avez décidé qu'il ne se passait rien !

M. Marc-Philippe Daubresse. Ecoutez ce que disent les présidents de régions de la gauche plurielle !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ecoutez tout le monde, et regardez ! Le décret sera publié dans quelques jours et, je vous le garantis, sauf là où, en raison de petits calculs politiques, on souhaite son échec...

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est nous qui avons lancé cette réforme !

M. Francis Delattre. Nous en avons fait l'expérimentation !

M. Francis Delattre. Et M. Vauzelle ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... cette réforme sera couronnée de succès.

C'est pourquoi, du reste, je suis convaincu que de nombreuses régions, y compris celles qui sont dirigées par l'opposition, abandonneront ces petits calculs politiques pour s'intéresser à la mise en place de cette belle réforme.

L'importance de la dotation traduit la volonté de l'Etat de faire de la régionalisation un levier de l'amélioration des services offerts aux usagers des TER et elle est de nature à répondre à vos inquiétudes, madame Saugues, en tout cas je l'espère, ainsi qu'à celles de M. Proriol. Comme je l'ai dit, le décret correspondant sera signé dans les tout prochains jours, après l'avis favorable du Conseil d'Etat.

S'ajoute à cela un programme de rénovation des gares qui doit être élaboré et discuté au cours de l'année à venir, comme vous l'avez dit, monsieur Filleul. Mais nous devons rester vigilants, car le Parlement européen travaille à une libéralisation dans le cadre des obligations du service public. Nous devons continuer à agir pour préserver les intérêts de l'entreprise ferroviaire.

Monsieur Bonrepaux, vous avez évoqué la question de la dette du ministère de la défense à l'égard de la SNCF et je partage votre analyse. J'ai donc demandé à ce qu'en fin le ministère de la défense s'acquitte de cette dette qui pèse sur les comptes de la SNCF.

Concernant les transports collectifs, qui contribuent à faire progresser la mixité et l'urbanité, le projet de budget consolide la politique des transports collectifs que nous avons décidé de mettre en œuvre dès mon arrivée à ce ministère. Ainsi, depuis 1997, j'ai pris en considération dix-neuf projets de transports collectifs en sites propres en province. Ils ne l'avaient pas été auparavant.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** On avait fait des choses quand même !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ecoutez-moi bien, c'est un problème de gram-maire. (*Sourires.*) Si j'ai pris en considération dix-neuf projets de transports collectifs, cela signifie que vous ne l'aviez pas fait auparavant.

**M. Patrick Ollier.** Mais nous les avions conçus !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le Gouvernement a attribué à ces projets 470 millions d'euros...

**M. Michel Bouvard.** Il en manque encore !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... ce qui a permis une amélioration de l'offre puisque nous sommes passés de 196 à 317 kilomètres de lignes de transports collectifs.

Pour 2002, le budget prévu s'élève à 300 millions d'euros en autorisations de programme et 215 millions d'euros en crédits de paiement, consolidant ainsi le fort niveau atteint l'an passé, monsieur Bockel, puisque ces crédits ont augmenté de 60 % depuis 2000, notamment pour faire face à la montée en puissance des projets liés aux Plans de déplacement urbain (PDU). Pour 2002, je ne partage pas votre inquiétude, monsieur Bockel, car l'enveloppe 2002 a été précisément calculée pour tenir compte des opérations dont on sait aujourd'hui qu'elles seront prêtes à démarrer en 2002. Mais l'expérience nous a prouvé, vous le savez, que certaines opérations pouvaient prendre du retard et d'autres, nouvelles, s'y substituer. Quant à 2003, j'espère, comme vous, que la demande des collectivités territoriales se maintiendra, voire s'amplifiera. Mais nous en reparlerons l'année prochaine. (*Sourires.*)

La circulaire du 10 juillet dernier, que vous avez également évoquée, monsieur Bockel, améliore et simplifie le régime des aides attribuées au projet de transports collectifs de province et à la mise en œuvre des PDU.

S'agissant du budget des routes, celui-ci s'inscrit dans la ligne que nous avons définie il y a maintenant plus de quatre ans puisque l'entretien et la réhabilitation du réseau bénéficieront en 2002 de moyens augmentés de 28 % par rapport à 1997. Ainsi, les dotations d'entretien concernant l'entretien préventif et la réhabilitation des ouvrages d'art augmentent respectivement de 6,8 % et de 7 % en autorisations de programme pour préserver un patrimoine dont la reconstruction est évaluée à 122 milliards d'euros...

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... en accélérant les travaux de réparation des ouvrages d'art les plus urgents et engager un programme de réhabilitation des murs de soutènement dont l'évaluation systématique a été lancée cette année.

Par ailleurs, monsieur Coussain et monsieur Bonrepaux, plus de 26 millions d'euros permettront de poursuivre l'action de sécurisation des tunnels engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc dans le cadre d'un programme pluriannuel de travaux, que nous compléterons après avoir tiré tous les enseignements de l'accident du Gothard en Suisse. Cependant, nous avons déjà pris une mesure majeure suite à cette catastrophe puisque nous avons proposé le sens unique alterné, comme l'a rappelé M. Bouvard.

Concernant le tunnel du Mont-Blanc, je me félicite qu'un accord ait pu être trouvé avec mon homologue italien sur le principe d'une réouverture dans le cadre d'un alternat avec le Fréjus, ainsi que l'a dit monsieur Bonrepaux. Cette décision concilie les impératifs de sécurité et de fluidité des échanges internationaux avec l'Italie. Comme vous, je pense qu'il n'était pas possible de maintenir le Fréjus et la Vallée de la Maurienne, qui sont empruntés par 1,6 million de camions chaque année, dans une telle situation.

**M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres.** C'est bien vrai !

**M. Michel Bouvard.** On est bien d'accord ! Vous avez tout notre soutien sur ce point !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ceux qui disent qu'il ne faut rien faire et laisser les choses en l'état ne sont pas raisonnables.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait ! Ce sont des irresponsables !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pour la traversée des Alpes, le ferroutage concernera 300 000 camions sur la ligne historique à l'horizon 2005-2006. Cependant, la ligne nouvelle Lyon-Turin, qui sera opérationnelle, non pas en 2015, comme je l'ai entendu dire, mais en 2012 - en tout cas, nous ferons tout pour qu'elle fonctionne le plus tôt possible - portera ce chiffre à un million de camions. Alors, à ceux qui nous reprochent de parler sans agir, je réponds : que ne l'avez-vous fait plus tôt ?

**M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur pour avis.** C'est exact !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pardonnez-moi, monsieur le président, d'allonger les débats...

**M. Félix Leyzour.** C'est intéressant !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... mais, dans un livre écrit en 1946, M. Jouffroy, s'il n'utilise pas le terme de ferroutage, explique comment procéder pour faire voyager les camions sur des wagons.

M. Jean-Luc Warsmann. C'était un visionnaire !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Quel drame que l'on n'ait pas cru au ferroviaire !

M. Michel Bouvard. Mme Voynet n'y croyait pas le 8 février 1999. Elle disait, ici même, que c'était trop cher et pas au point ! Cela figure au *Journal officiel* !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne laisserai pas mettre en cause mon ancienne collègue. Elle a approuvé les schémas de service qui vous ont été présentés...

M. Michel Bouvard. Elle disait qu'il n'y avait pas 60 milliards à mettre là-dedans !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... l'an dernier et qui confirment le choix du ferroviaire.

Pour en revenir au tunnel du Mont-Blanc, je m'engage, monsieur Bouvard, à ce que les modalités de la mise en œuvre du sens unique alterné soient étudiées avec les professionnels des transports et les élus locaux. On ne fera donc pas n'importe quoi, on agira au mieux.

Monsieur Bonrepaux, vous avez parlé du tunnel de Foix.

M. Augustin Bonrepaux, *rapporteur spécial*. Eh oui ! Il est toujours fermé et nous voulons l'ouvrir !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Sa sécurité a été, vous le savez, considérée comme insuffisante pour qu'il soit ouvert aux poids lourds. Ce n'est pas moi, mais la Commission nationale d'évaluation des tunnels routiers qui le dit. Cependant, dès 2002, les travaux nécessaires permettront cette réouverture.

En matière d'investissements, l'accent est mis sur les opérations contractualisées dans le cadre des contrats de plan Etat-région tandis que sont poursuivis sur le budget général les grands programmes d'aménagement du territoire financés auparavant par le FITTVN. Seront financées dans le cadre des contrats de plan Etat-région les mises à deux fois deux voies de la route Centre Europe-Atlantique, de la RN 10 entre Poitiers et Bordeaux et de la RN 19 entre Langres, Belfort et la Suisse.

A cette enveloppe s'ajouteront les crédits dégagés en loi de finances rectificative pour 2001 pour la contribution de l'Etat à la concession de l'A 28 Rouen-Alençon, que j'ai signée hier matin avec les élus normands.

S'agissant des autres modes de transport, l'accélération de la modernisation des ports, que le ministère a engagée depuis 1997 et confirmée dans le cadre des contrats de plan, doit non seulement contribuer au regain d'attractivité que connaissent actuellement les échanges maritimes mondiaux, mais être aussi pour les ports français une opportunité de regagner des parts de marchés conquises par la concurrence.

Aussi, le projet de budget pour 2002 comporte-t-il une revalorisation, vous l'avez dit, monsieur Daniel Paul, de 11,6 % des crédits d'investissement destinés aux ports maritimes, notamment pour poursuivre le financement des travaux de Port 2000.

Ces investissements permettront de soutenir le développement de nouveaux services comme le cabotage dont le programme d'aides que j'ai souhaité mettre en place est

en cours d'agrément par la Commission européenne. Ils doivent également permettre de soutenir le développement coordonné de nos ports. A cet égard, je souhaite dire à M. Lengagne que j'attache une importance particulière à ce que le rapprochement des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque se fasse au bénéfice des trois partenaires. J'y veillerai personnellement.

M. Guy Lengagne, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la mer*. Merci, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les mesures de soutien à la flotte de commerce prises depuis 1997 ont toujours été liées à l'emploi, et cette démarche nous est commune, monsieur le député Daniel Paul. Tel est le cas des mesures de remboursement des charges ENIM, pérennisées depuis cette année, et des mesures nouvelles, actées en 2000, qui prévoient le remboursement aux armements en situation de concurrence internationale des cotisations allocations familiales et ASSEDIC en contrepartie d'engagements concernant l'emploi et d'un accord entre les partenaires sociaux. Ce n'est pas du libéralisme, ça !

Par ailleurs, je souhaite que M. Daniel Paul et M. Lengagne sachent que je veillerai, ainsi que les services de mon ministère, à ce que les préoccupations relatives à la sécurité et aux conditions sociales soient prises en compte dans le cadre de la directive sur les services portuaires.

Enfin, les efforts réalisés depuis 1997 en faveur de la voie d'eau sont consolidés dans le projet de budget 2002, avec 80 millions d'euros, afin que soit poursuivi l'effort de modernisation du réseau. Au total, depuis 1997, les crédits consacrés à ce mode de transport auront augmenté de 60 %. Comme vous, monsieur Jean-Jacques Filleul, j'y attache le plus grand intérêt. La première étape de la réalisation du canal Seine-Nord est en cours dans le cadre du contrat de plan et des aménagements indispensables de la Seine, de l'Oise, et du canal Dunkerque-Escaut. La poursuite de l'aménagement progressif de la liaison centrale, inscrite maintenant dans les schémas de service transport, devra se faire dans le même cadre. Je souhaite que la décision concernant le tracé intervienne rapidement, j'allais vous dire avant la fin de l'année mais je ne veux pas prendre d'engagement sans être sûr de les tenir.

S'agissant enfin du transport aérien, l'aménagement du territoire passe par l'octroi de subventions, à hauteur de 15,5 millions d'euros, aux entreprises de ce secteur. C'est ce dispositif, que vous voulez supprimer, monsieur Gilbert Gantier, qui permet à des lignes contribuant à l'aménagement du territoire de poursuivre leur activité.

Vous êtes contre le FIATA...

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie*. Même la gauche est contre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'opposition est divisée.

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. La Cour des comptes est d'accord avec moi !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous êtes d'accord avec la Cour des comptes, mais vous ne l'êtes pas avec vos amis de l'opposition...

M. Francis Delattre. Le dialogue républicain !

M. Michel Bouvard. C'est nous qui avons créé le FIATA !

M. Patrick Ollier. J'étais le rapporteur de la loi !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... ni avec moi. Car je crois à la politique d'aménagement du territoire et au rôle utile du FIATA. Vous, monsieur Gantier, vous voulez le supprimer et c'est votre droit. Mais allez donc le dire aux aéroports concernés, ils seront enchantés de connaître votre position !

M. Bockel a soulevé la question de l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. J'ai abordé le sujet de façon constructive avec le Président de la Confédération helvétique, M. Moritz Leuenberger. Notre dernière rencontre, le 18 septembre dernier, a notamment été l'occasion d'affirmer la nécessité de mettre en service à l'horizon 2010 une nouvelle infrastructure qui permettra une desserte ferroviaire directe de cette plate-forme aéroportuaire. Afin de lancer les études de faisabilité dans les meilleurs délais, j'ai demandé au préfet de région de constituer un comité de pilotage associant les différents partenaires, ainsi que les collectivités transfrontalières concernées. Une première réunion sera organisée avant la fin de cette année.

Mesdames et messieurs les députés, comme bien d'autres pays, nous sommes confrontés aux questions de sécurité que, tous, vous avez évoquées. Vous avez parlé du Mont-Blanc, de ce qui s'est passé, encore hier, à New York - même si l'hypothèse de l'accident est en train de prévaloir - de l'Erika et d'autres drames terribles.

Ce projet de budget comprend de nouvelles avancées dans le domaine de la sécurité, dont nous faisons une priorité.

Je souhaite, vous le comprendrez aisément, aborder le problème de la sécurité des transports par la question de la sûreté et de la sécurité aériennes.

Depuis le 11 septembre, le secteur aérien connaît une crise grave qui, j'en suis convaincu, ainsi que tous les experts, est conjoncturelle. Je ne sais pas quand, mais je suis sûr que nous sortirons de cette crise. Certes, le coup est rude ; mais à terme le besoin de transport aérien ne se réduira pas, au contraire. J'en veux pour preuve le formidable succès du programme d'Airbus A 380, qu'a évoqué M. Asensi, puisque vingt-deux appareils ont fait l'objet d'une commande ferme et dix d'options. A cela s'ajoutent trois commandes fermes d'A 330 et huit lettres d'intention concernant l'A 340-600, que nous sommes en train de réaliser.

Comme la reprise des vols commerciaux du Concorde, ces quarante-trois commandes témoignent de la confiance dans le transport aérien à un moment où certains auraient tendance à dire que c'est fini, que ce n'est plus la peine de construire des aéroports.

**M. Francis Delattre.** Ce sont les Verts qui disent ça, pas nous !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il faut savoir raison garder. L'avenir du transport aérien est assuré, notamment parce que, et on ne le dit pas assez, on a plus de risque d'avoir un accident quand on va à Roissy en voiture qu'en prenant l'avion.

Fort de cette conviction, il faudra déterminer sans tarder le choix de l'implantation de la troisième plate-forme aéroportuaire dans le grand bassin parisien. Vous m'avez dit, monsieur François Asensi, comme souvent M. Blazy...

**M. Jean-Pierre Blazy.** Je n'ai encore rien dit !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... que tant qu'aucun engagement ne sera pris à propos du troisième aéroport, vous n'aurez pas confiance dans notre volonté de maintenir le niveau des

nuisances à celui qui existait en 1997. Eh bien, la troisième plate-forme devrait être celle de l'environnement, comme Orly et Roissy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Très bien ! Nous attendons la décision.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je suis sûr que M. Gantier qui, lui, propose cent millions de passagers à Roissy, ou deux cents millions... Quel est le chiffre, monsieur Gantier ?

**M. Jean-Pierre Blazy.** Il propose le déplafonnement !

**M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.** Je n'ai pas prononcé de chiffre !

**M. Jean-Pierre Blazy.** M. Bussereau a dit quatre-vingts millions !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** A combien pensez-vous ?

**M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, m'autorisez-vous à vous interrompre ?

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

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier, avec l'autorisation du ministre.

**M. Gilbert Gantier.** Vous avez dit pendant des années qu'il fallait limiter à 45 millions le nombre de passagers à Roissy. Or moi j'ai toujours considéré que ce plafond n'avait pas grand sens.

**M. Francis Delattre.** Non, 55 millions !

**M. Gilbert Gantier.** D'abord parce qu'aujourd'hui les avions sont plus gros et moins bruyants. Et ensuite parce qu'il faut prendre en compte la concurrence de l'aéroport d'Amsterdam, qui est destiné, lui, à accueillir 90 millions de passagers.

**M. Francis Delattre.** Il est vrai que les avions ne survolent pas le 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris !

**M. Gilbert Gantier.** A aucun moment, je n'ai prononcé le chiffre de 100 millions que vous m'imputez à présent. Je n'ai même pas cité de chiffre du tout. J'ai simplement dit qu'un chiffre ne voulait rien dire, c'est tout.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Peut-être citeriez-vous des chiffres si les avions survolaient le 16<sup>e</sup> arrondissement !

**M. le président.** Reprenez, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je vous remercie, monsieur Gantier, d'avoir précisé que vous n'avez pas cité de chiffre. Mais vous avez estimé tout à l'heure qu'une troisième plate-forme n'était pas nécessaire car on pouvait développer Roissy.

**M. Francis Delattre.** C'est inconséquent !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Tels sont exactement vos propos. Or ceux qui pensent que l'on n'a pas besoin d'une troisième plate-forme et que l'on peut développer Roissy ne peuvent pas s'en tenir à la limitation des nuisances que j'ai fixée lorsque la décision de construire deux pistes supplémentaires a été prise. C'est votre droit, monsieur Gantier. Vous n'êtes d'ailleurs pas seul dans ce cas, ne vous inquiétez pas. Je ferai simplement observer qu'ici même, un membre alors de votre groupe que je ne citerai pas, mais que je vois assis près de vous, juste en face de moi, a été amené à dire sur ce sujet qu'il n'était pas d'accord avec la proposition faite par un autre responsable de sa famille politique...

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Absolument !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... et a quitté ce groupe.

M. Francis Delattre. C'est exact ! (*Sourires.*)

M. Marc-Philippe Daubresse. Et nous soutenons sa position !

M. Francis Delattre. *Perseverare diabolicum !*

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cette croissance, il ne faut pas se contenter de l'attendre et de l'espérer. Il faut redonner les moyens au transport aérien de sortir de la crise en le soutenant et en redonnant confiance aux passagers. C'est pourquoi j'ai été heureux de participer au redémarrage de l'aventure du Concorde. J'avais promis que j'agirai dans ce sens, dès lors que les conditions d'empêcher l'enchaînement qui a provoqué la catastrophe seraient réunies. Il faut tout faire pour que les mesures concernant la sûreté et la sécurité dans le transport aérien – les aéroports et les avions – soient prises, au-delà de l'application du plan Vigipirate.

Il s'agit notamment de renforcer le contrôle des passagers et des bagages à main, mais aussi d'accélérer le programme de contrôle des bagages en soute. A cet égard, ce qui était prévu pour 2003 sera fait dès 2002.

Je signale au passage à l'opposition qui pourrait être tentée de critiquer le Gouvernement...

M. Marc-Philippe Daubresse. Non, je n'ai pas critiqué ce point-là !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... que l'ensemble de ces mesures visant à favoriser la sécurité et l'environnement impliquent la création de 3 200 emplois.

M. Marc-Philippe Daubresse. Je n'ai pas critiqué cela !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Toutes ces mesures, d'un coût de 300 millions d'euros, seront financées à la fois par le budget de l'Etat et par le passager. Mais celui-ci ne verra pas son billet augmenter de plus de 2,3 euros, soit 15 francs. C'est correct s'agissant de dépenses pérennes de sécurité, qui ont toujours été financées – au contraire de Vigipirate qui a vocation à être transitoire – par les passagers aériens.

Les crédits dégagés serviront également pour financer les mesures adaptées et ciblées de soutien au secteur aérien pour compenser en particulier les surcoûts des compagnies aériennes liés au renforcement des mesures de sûreté, à la fermeture de l'espace aérien américain. C'est ce qui a été décidé lors du dernier conseil des ministres européens des transports, M. Asensi l'a rappelé. Ces compensations destinées aux compagnies aériennes, contrairement à ce qu'a dit M. Gantier, s'élèveront à près de 100 millions d'euros, soit 650 millions de francs. Elles seront versées aux compagnies aériennes, notamment sous forme de subvention accordée par le budget annexe alimenté en loi de finances rectificative de fin d'année. Je m'étonne d'ailleurs, monsieur Gantier, que vous qui êtes un libéral convaincu, considériez que cela est insuffisant, quand j'ai dû convaincre vos collègues européens, lors du dernier conseil des ministres des transports.

Un amendement, qui sera présenté par Mme la secrétaire d'Etat au budget, proposera une augmentation des taxes d'aéroport qui permettront de faire prendre en charge une partie de l'ensemble de ces dépenses à hauteur de 80 millions d'euros.

Les autres dépenses seront couvertes par la taxe d'aviation civile, par le biais d'une augmentation de 35 millions d'euros et de la modification du partage de cette taxe entre le budget annexe, dont les dépenses vont également augmenter, et le FIATA. Il est également prévu d'ouvrir de nouveaux crédits budgétaires en loi de finances rectificative sur la ligne « Subventions au budget annexe de l'aviation civile » dont j'ai souligné tout l'intérêt à ce

qu'elle ne soit pas supprimée et par des ressources tirées des recettes en capital de l'Etat.

Pour les petits aéroports, j'ai souhaité limiter la hausse des taux plafonds de sorte que le total des augmentations de taxes ne dépasse pas 2,3 euros, soit 15 francs. C'est pourquoi une partie importante des dépenses dans ces petits aéroports – 16 millions d'euros – sera financée par le système de péréquation du FIATA.

M. Michel Bouvard et M. Marc-Philippe Daubresse. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. En moyenne, plus des trois quarts des dépenses seront ainsi pris en charge par le dispositif de péréquation nationale pour les aéroports de moins de 85 000 passagers par an. Dans certains cas, la prise en charge par le FIATA peut même représenter jusqu'à 90 % des dépenses. C'est ce dispositif FIATA que certains veulent supprimer...

M. Patrick Ollier. Dispositif que nous avons créé ! C'est même moi qui ai introduit dans la loi l'article visant à l'instituer !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... alors qu'il permet d'aider les petits aéroports à faire face aux impératifs de renforcement de sûreté par la solidarité nationale. C'est une démarche de solidarité et d'aménagement du territoire.

M. Patrick Ollier. C'est pour cela que nous l'avons créé !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. S'agissant d'Air France, monsieur Asensi, je suis persuadé comme vous que si, aujourd'hui, la situation est difficile pour toutes les compagnies, Air France, du fait de notre politique, a les moyens de rebondir peut-être plus vite et mieux que ses concurrents.

Vous avez également abordé la question des assurances. C'est un problème très important.

J'ai demandé au dernier conseil des ministres des transports que, dans le cas où le marché se révélait incapable de répondre dans les conditions économiques acceptables aux besoins des compagnies aériennes, la possibilité de créer un fonds européen soit étudiée.

S'agissant des autres compagnies françaises – vous avez cité Air-Liberté, mais il y a aussi Air-littoral – qui ont été affectées par une gestion calamiteuse des anciens actionnaires...

M. Pascal Clément. Oui, il n'y en avait pas qu'un !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... mais pas uniquement de Swissair. Il y avait d'autres actionnaires, dont Marine Wendel.

M. Jean-Pierre Blazy. Le baron !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oui, il était effectivement question de M. Seillère.

Tout sera fait pour que ces compagnies, Air-Lib et Air-Littoral, se maintiennent. Il serait injuste en effet qu'elles soient obligées de cesser leur activité. Nous devons tout faire pour qu'elles se développent, car il s'agit aussi de répondre à une demande de transport aérien régionale vers les DOM et qui relève plus directement de ces compagnies.

S'agissant du plan de reclassement des salariés, je précise que, comme l'a indiqué M. Asensi, ce plan est non pas remis en cause, mais simplement suspendu jusqu'au retour à une situation normale. A ce propos, je me félicite qu'Air-France ou EADS ne réduisent pas leurs effectifs, ne licencient pas, alors que des entreprises du même

type n'hésitent pas à le faire ailleurs. C'est un acte responsable et raisonnable. Donc le plan qui était prévu pour le reclassement des personnels est décalé dans le temps et non pas abandonné.

S'agissant des investissements d'Aéroports de Paris, auxquels certains ont fait allusion dans la discussion, les réunions de concertation entre les compagnies et la société viennent à peine de commencer et je ne doute pas qu'elles parviennent à se mettre d'accord avec notre aide et celle du ministre des finances, tant sur le programme d'investissement que sur les redevances.

Avec la même volonté de soutien à ce secteur, les crédits de paiement prévus pour la construction aéronautique civile augmentent de 10 % et passent à 267 millions d'euros. Plus des trois quarts des crédits prévus sont destinés à des avances remboursables pour l'investissement, qui permettent, dans le respect des accords internationaux - M. Asensi l'a rappelé -, de soutenir les projets déjà lancés et de développer de nouveaux programmes. L'Airbus A 340 version 500 et 600 continuera ainsi à être soutenu à hauteur de 25 millions d'euros tandis que 185 millions d'euros seront consacrés au futur A 380.

S'agissant de la sécurité routière, M. Baeumler a beaucoup insisté sur le bilan gouvernemental, je me bornerai donc à souligner, après M. Biessy, que nous avons véritablement engagé en la matière une politique visant à faire bouger les choses. Et ce n'est pas facile. C'est un travail permanent. Comme M. Baeumler l'a dit, il faut travailler sur le comportement, mais aussi sur le contrôle et la sanction, quand on ne respecte pas les règles du jeu.

Les crédits consacrés à la communication ont triplé et ceux consacrés à l'action locale quadruplé. M. Proriot a parlé de baisse des crédits, je ne sais comment il peut dire une chose pareille. Notre objectif est de mobiliser l'ensemble de la société pour améliorer le partage de la route et lutter contre la vitesse, première cause de mortalité. La sécurité routière disposera d'un budget de près de 100 millions d'euros en moyens d'engagement, en augmentation de 8,3 % par rapport à l'année dernière et de 45 % par rapport à 1997. Comment peut-on parler de baisse ?

Dans ce cadre, le comité interministériel à la sécurité routière du 25 octobre 2000 - nous en avons tenu trois depuis 1997, alors qu'il ne s'en était tenu aucun de 1994 à 1997 - avait décidé de recruter 230 inspecteurs du permis de conduire sur trois ans : 77 sont actuellement en formation et 2002 verra l'embauche, pour la deuxième année consécutive, de 77 nouveaux inspecteurs et délégués du permis de conduire.

Puisque vous avez évoqué la question de l'amnistie, monsieur Baeumler, je réaffirme ici que je suis opposé à toute mesure d'amnistie touchant les infractions au code de la route qui mettent en cause la sécurité des personnes. Ainsi, le stationnement dangereux ou sur des emplacements réservés aux handicapés devrait, à mon sens, être exclu de toute amnistie.

Par ailleurs, le Gouvernement s'engagera à ce que soit poursuivie la politique d'assainissement du secteur du transport routier, qui doit s'inscrire dans la réglementation mise en place par le décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. Vous avez souligné l'importance de l'accord européen sur la durée du temps de travail, messieurs Biessy et Filleul, cela en fait partie. Les entreprises de ce secteur doivent pouvoir se développer dans un environnement respectueux des règles sociales, de concurrence et de sécurité. C'est l'un des enjeux de la décision prise d'augmenter les montants

des capacités financières des entreprises et de renforcer les moyens de contrôle. Les nouvelles technologies y contribueront, tel le chronotachygraphe électronique.

Enfin, la sécurité routière passe également par la sécurité des infrastructures. Le projet de loi que vous avez examiné en première lecture sera d'ailleurs soumis la semaine prochaine à l'examen d'une commission mixte paritaire dans le cadre de la procédure d'urgence. Ce projet s'attache à définir une démarche systématique de prévention des risques, de la conception à la mise en service pendant toute la durée de l'exploitation.

L'objectif recherché par la loi sur la sécurité quotidienne, qui vient d'être adoptée par le Parlement, est bien de renforcer la sécurité dans les transports, messieurs Daubresse et Proriot. D'autres mesures ont déjà été aussi mises en œuvre par la SNCF et la RATP sur mon initiative et j'ai nommé un haut fonctionnaire à la sécurité qui est chargé précisément de suivre l'application de ces mesures avec les deux entreprises publiques.

La sécurité en mer, qui vise à la fois à protéger des vies humaines, comme l'a dit M. Daniel Paul, et à sauvegarder le littoral, reste également une priorité. Après une hausse des moyens d'engagement de plus de 60 % en 2001, les crédits de paiement en faveur de la sécurité maritime augmenteront à nouveau de 23 %, en 2002. Ils concerneront principalement la modernisation des moyens des CROSS, les centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance en mer et le renforcement du contrôle de la sécurité des navires, ainsi que la poursuite des programmes d'équipement pluriannuel en moyens nautiques. Il faudra d'ailleurs, j'en suis d'accord avec vous, monsieur Daniel Paul, que nous associons mieux les collectivités locales dans nos programmes d'équipement.

Un effort particulier a été réalisé pour doubler en deux ans le nombre d'inspecteurs afin d'assurer un meilleur contrôle tant qualitatif que quantitatif des navires entrant dans les ports français et de se rapprocher de l'objectif d'un taux de contrôle des navires de 25 %. Le budget 2002 verra la création de 34 postes d'inspecteurs pour les centres de sécurité des navires, portant ainsi leur nombre total à 104. Je suis sûr que vous vous en êtes réjoui comme moi, monsieur Lengagne.

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** Tout à fait !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Les mesures prises pour refondre les concours et les statuts de ces personnels ont porté leurs fruits. En effet, ce n'était pas aussi évident que cela en avait l'air : on pouvait ouvrir des postes, mais on n'avait pas de candidats.

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Tous les postes ouverts sont maintenant pourvus, ce qui correspond à 24 recrutements entre 2000 et 2001, et un cycle modernisé de formation de ces inspecteurs est en place depuis le 1<sup>er</sup> septembre à Nantes. Les recrutements statutaires s'accompagnent de recrutement de contractuels dont l'habilitation est accélérée. De ce fait, 15 nouveaux inspecteurs, recrutés ces dernières années, seront habilités d'ici à 2002. Les taux de contrôles français seront donc sensiblement redressés dès l'année prochaine. Mais pour éradiquer les navires dangereux, ce qui est notre objectif commun, monsieur Daniel Paul, il faudra poursuivre cette action pendant les années qui viennent.

En ce qui concerne la solidarité, il est évident que celle-ci doit s'effectuer en premier lieu vers les plus démunis, et dès 2002, en application de la loi S.R.U., les

bénéficiaires de la couverture maladie universelle accèderont aux transports collectifs d'Ile-de-France à un coût réduit de moitié.

Depuis 1997, j'ai fait de l'amélioration de la protection sociale des marins un de mes objectifs prioritaires tant le retard de leur régime sur le régime général était important. En 2002, la subvention de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine intégrera non seulement l'incidence en année pleine de la réforme de l'invalidité adoptée en 2001, permettant d'améliorer considérablement les pensions de réversion des veuves de marins invalides, mais aussi un montant nécessaire à la création en 2002 d'un mécanisme de cessation anticipée d'activité pour les marins ayant été fortement exposés à l'amiante.

Par ailleurs, dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale, j'ai obtenu que les personnels de manutention des ports exposés à l'amiante aient droit, comme les dockers, au bénéfice de cette cessation anticipée d'activité.

**M. Daniel Paul.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** C'était une revendication légitime.

Autre domaine, le droit aux vacances pour tous sera renforcé par la croissance des bourses solidarité vacances. Dans le cadre de la lutte contre l'exclusion, elles offriront à nouveau des moyens d'accueil et de transport à destination de nos concitoyens les moins favorisés. La participation du secrétariat d'Etat au tourisme se montera cette année à 1,2 million d'euros.

Mais la solidarité passe aussi, bien sûr, par le logement. Comme vous l'a expliqué Mme Lienemann, le 5 novembre, les principales orientations de ce budget passent par un renforcement de l'aide à la pierre ainsi que par un effort accru en faveur du renouvellement urbain. Je me bornerai donc sur ce sujet à ne rappeler que deux ou trois points qui me tiennent à cœur.

Dès 2001, le Gouvernement a lancé un plan de relance de la construction locative sociale en cohérence avec les objectifs de mixité sociale énoncés dans la loi SRU. Cette année, ce plan bénéficie à nouveau d'un effort budgétaire important puisqu'il progresse de presque 10 %, équivalant à 457,5 millions d'euros, et doit permettre la réalisation, effective cette fois, de 55 000 logements en 2002.

De plus, la consolidation de l'effort de solidarité envers les plus modestes se traduira également par la mise en œuvre de la deuxième étape de la réforme des aides personnelles au logement pour un montant de 244 millions d'euros. Ainsi plus de 4,5 millions de ménages locataires bénéficieront-ils de cette mesure et 75 % d'entre eux verront leur aide au logement augmenter en moyenne de 274 euros pour l'année, sans que cela soit pris sur les autres bénéficiaires de l'APL.

Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, voilà les éléments que je voulais porter à votre connaissance. Ce budget participe, à l'évidence, de l'ambition du Gouvernement d'aller vers le plein emploi, d'accroître les solidarités et de répondre aux exigences de sécurité et de développement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. Daniel Paul.** C'est un très bon budget !

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

Mes chers collègues, je vous rappelle que si nous voulons lever la séance vers une heure, il faudrait respecter le délai de deux minutes imparti à chaque question et que, si possible, le ministre en fasse autant pour la réponse.

La parole est à M. Pascal Clément, pour le groupe Démocratie libérale et Indépendants.

**M. Pascal Clément.** M. le ministre doit être extrêmement fatigué après cet immense discours !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous êtes jaloux, monsieur Clément !

**M. Pascal Clément.** Monsieur le ministre, c'est en tant qu'élu de la Loire que je pose cette question. Dans ce département, vous le savez, nous aurions dû déjà avoir inauguré depuis plus de quinze ans, deux autoroutes, l'A 45 Saint-Etienne-Lyon et l'A 89 Bordeaux-Genève, autoroute qui aurait été la seule transversale française et que vous avez, malheureusement, transformée en Bordeaux-La Tour-de-Salvagny, une bourgade située à l'ouest de Lyon, et qui se termine en cul-de-sac.

Certes, je n'ignore pas que les temps ont changé et je sais que la Commission européenne ne veut plus aujourd'hui que les sociétés d'autoroute concessionnaires puissent s'adosser sur les recettes des tronçons bénéficiaires pour financer la construction des sections réputées déficitaires.

J'observe que si l'on avait simplement tenu les délais – rien n'a été fait pendant les gouvernements Rocard et Bérégovoy alors que la décision avait été prise sous le premier gouvernement Chirac entre 1986 et 1988 – l'autoroute serait déjà inaugurée et nous ne serions pas confrontés à de tels problèmes.

Aujourd'hui, la portion de l'autoroute A 89, longue de cinquante kilomètres, est estimée à un peu plus de 6 milliards de francs, si les informations du centre d'études techniques de l'équipement sont exactes.

Là, stupéfaction absolue, vous estimez, monsieur le ministre, vous qui êtes membre du gouvernement de M. Jospin, que l'Etat et le concessionnaire mettraient chacun 2 milliards au pot, et que les 2 milliards restants seraient répartis entre la région Rhône-Alpes et les départements du Rhône et de la Loire.

Vouloir que le département de la Loire, dont j'ai la responsabilité, participe à ce projet pour un montant compris entre 700 millions et 1 milliard de francs, revient à demander à un salarié payé au SMIC d'emprunter un million de francs. C'est tout simplement impossible !

Monsieur le ministre, vous vous êtes félicité d'avoir un budget en augmentation et vous avez égrené une litanie de chiffres. Mais, que faites-vous de l'argent ? (*Sourires.*) Jusqu'à preuve du contraire, les autoroutes sont de la compétence de l'Etat, et en aucun cas des conseils généraux ou des conseils régionaux. J'observe d'ailleurs que le conseil général du Rhône n'a toujours pas dit oui. Bien pire, le conseil régional Rhône-Alpes veut bien payer si les départements l'y aident.

Vous suivez le même raisonnement, s'agissant du TGV Lyon-Turin qui coûte, me dit-on, dix fois plus qu'une autoroute.

Monsieur le ministre, je ne parle pas simplement pour vous, mais pour le Gouvernement que vous représentez, je n'ai jamais vu, durant ma longue vie parlementaire, un gouvernement aussi financièrement irresponsable. Je vous le dis sincèrement.

Comment demander, je le répète, à des gens qui gagnent le SMIC, d'emprunter plus d'un million de francs ? Quel homme sérieux pourrait exiger une chose pareille ?

Vous pourriez toujours dire : « comme le président du département de la Loire ne veut pas apporter sa contribution, alors le projet ne verra pas le jour ». Mais je ne

tomberai pas dans ce piège. Je préférerais me ruiner jusqu'au dernier franc plutôt que de renoncer à ce projet. Mais je veux dire au monde entier que nous avons affaire à un gouvernement financièrement irresponsable.

Mais la question n'est pas que financière. Elle est aussi juridique.

**M. le président.** Monsieur Clément, veuillez conclure.

**M. Pascal Clément.** J'ai bientôt terminé, monsieur le président. Reconnaissez que je suis nettement moins long que le ministre.

**M. Félix Leyzour.** Vous n'êtes pas ministre !

**M. Pascal Clément.** Monsieur le ministre, sur le plan juridique, pouvez-vous m'expliquer comment nous pourrions obtenir un avis favorable du Conseil d'Etat pour une concession alors que les deux tiers du financement de cette autoroute seront assurés par des subventions publiques ? En droit public, c'est une nouveauté. (*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 ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, à l'évidence vous restez sur une vision ancienne des choses. Vous en avez le droit.

**M. Pascal Clément.** On n'avait jamais vu ça auparavant !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous vous êtes exprimé, laissez-moi vous répondre.

Vous n'avez pas vu que le système de l'adossement qui prévalait antérieurement, et que je ne critique pas, n'a plus cours.

**M. Pascal Clément.** Je l'ai dit !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Effectivement, vous l'avez dit, et je vous le confirme. Mon prédécesseur avait donné son accord quant à la réalisation de l'autoroute A 86 Ouest. Les décisions avaient été prises, le projet était estimé à 9 milliards de francs environ. Les ouvriers devaient commencer à percer. Mais le Conseil d'Etat a considéré que ce projet n'était pas conforme à la légalité.

Auparavant, les collectivités et même l'Etat s'endettaient par le biais des SEMCA, qui sont des entreprises publiques, pour réaliser des prolongements ou des autoroutes sur la base d'un adossement. Désormais, la législation française et européenne nous l'interdit.

**M. Pascal Clément.** Je l'ai dit.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Oui, mais laissez-moi développer.

**M. Francis Delattre.** Les règles de concurrence n'étaient pas observées !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur Clément, je pourrais vous dresser la liste des présidents de conseils généraux et régionaux de l'opposition qui ont compris que pour réaliser des projets, il fallait non seulement que l'Etat mette la main à la poche, si je puis dire, mais aussi que les collectivités territoriales apportent leur contribution.

**M. Pascal Clément.** Mais la loi ne le permet pas ! On n'a pas les moyens !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** C'est comme cela que le projet de TGV Est-européen a pu voir le jour. Si on ne l'avait pas vraiment voulu ensemble, alors le projet n'aurait jamais pu être

concrétisé. Et c'est vrai maintenant pour toutes les réalisations de grandes infrastructures. On aurait pu se contenter de promettre avant chaque élection. Mais j'ai entamé des discussions. L'Etat s'est engagé à hauteur plus de 8 milliards de francs, les départements et les villes apportant leurs contributions. Et j'ai obtenu une participation du Luxembourg. Au total, nous sommes parvenus à un plan de financement de 23 milliards de francs. Sans cela, le TGV-Est européen ne serait encore qu'un vague projet. La réalisation de tous les grands projets implique aujourd'hui un cofinancement.

*Grosso modo*, c'est la règle qui prévaut aujourd'hui pour l'ensemble des réalisations, l'Etat prend en charge 50 % des subventions publiques. Le reste est financé par les collectivités territoriales concernées, et elles le font en fonction de leurs propres moyens et après discussion. Mais il est des cas où les subventions publiques ne sont pas nécessaires. Le viaduc de Millau, par exemple, n'en a pas besoin puisque le paiement du péage permet à l'entreprise qui le réalise de s'autofinancer. D'autres infrastructures nécessitent, par contre, des subventions publiques.

S'agissant de l'autoroute A 28,...

**M. Pascal Clément.** Je n'en ai pas parlé !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous auriez pu ! Cette autoroute traversera la Basse-Normandie. On me dit que M. Alain Lambert, qui est UDF, est tout à fait d'accord pour participer à son financement. J'ai signé hier la convention avec tous les élus.

**M. Pascal Clément.** Je parle pour la Loire !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Lorsque je vous dis que vous avez une vision du passé, vous me répondez que vous parlez pour la Loire !

**M. Pascal Clément.** Je sais simplement qu'une telle réalisation relève de la compétence de l'Etat, pas de celle du département. Le département de la Loire n'en a pas les moyens !

**M. le président.** Monsieur Clément, laissez M. le ministre vous répondre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur Clément, je vous explique que c'est la règle actuelle.

**M. Pascal Clément.** Je conteste la règle parce que le département de la Loire ne peut pas le faire. C'est irréaliste !

Monsieur le ministre, vous manquez de bon sens !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous n'avez pas entendu ma réponse. J'ai voulu répondre avec précision à vos questions. Concernant l'A 45 et l'A 89 entre Balbigny et Lyon, pour ne pas retarder les débats, je vous ferai parvenir par écrit une réponse détaillée.

**M. le président.** Je signale que nous avons consacré dix minutes à cette première question. A ce rythme, on en a encore pour quatre heures !

La parole est à M. Jean Proriol à qui je demande d'être bref.

**M. Jean Proriol.** Ma question sera courte, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'associe mon collègue et ami Jean Rigaud, député du Rhône, à cette question que nous avons rédigée ensemble.

Nul ne peut contester la saturation de l'autoroute A7 entre Lyon et Orange. Sa fréquence, en croissance continue, est source de danger. Il est donc urgent de réagir.

Récemment, la presse s'est fait l'écho d'un projet qui consisterait à passer l'autoroute A7 à deux fois cinq voies. Ce projet coûteux et générateur de nuisances ne me semble pas la meilleure réponse. Il est souhaitable que l'on examine avec soin l'hypothèse envisagée dans les années 80 : l'autoroute A7 *bis* qui prolongerait l'autoroute de liaison A 40 Lyon-Genève, A 43 Lyon-Grenoble, passant par l'aéroport Saint-Exupéry vers le sud de la France en parallèle à la liaison TGV-Méditerranée. Cette mixité existe déjà dans la région parisienne : liaison Paris-Ouest, Sud-Ouest et Paris-Sens. Elle réduit les zones de nuisances et son prix de revient est moindre.

Monsieur le ministre, avez-vous prévu d'inscrire au budget 2002 les crédits nécessaires à une étude de faisabilité de ce projet et de sa comparaison avec le dossier de l'élargissement de l'autoroute A 7 actuelle à deux fois cinq voies ?

**M. Stéphane Alaïze.** Ce sont encore les départements qui devront payer !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, les schémas de services collectifs de transports, adoptés par le Gouvernement lors du CIADT du 9 juillet dernier, ont retenu, d'une part, la nécessité de dégager des solutions à la saturation du nœud de trafic ferroviaire de la traversée de Lyon par un contournement fret à l'est de Lyon, d'autre part, le principe d'un contournement routier à l'ouest de Lyon pour écarter les trafics de transit de la zone urbaine, dans le respect des contraintes environnementales.

La traversée de Lyon constitue, en effet, un des goulets d'étranglement majeurs qui limite aujourd'hui le développement de l'utilisation du réseau ferroviaire pour les marchandises. Ne croyez pas, monsieur le député, que je ne réponde pas à votre question. S'il y a un goulet d'étranglement à Lyon, la situation se répercute sur le développement des circulations voyageurs dans le nœud lyonnais pour les TER et les TGV, ainsi que sur la répartition des marchandises entre la route, le fer ou la voie d'eau dans la vallée du Rhône, en fonction des capacités et des performances de chacun.

La commission nationale du débat public a ouvert un débat du 15 octobre 2001, au 31 janvier 2002 qui porte à la fois sur les projets de contournement autoroutier ouest de Lyon et de contournement ferroviaire fret de l'agglomération lyonnaise. L'aménagement du territoire ne pouvant plus se concevoir mode par mode, sans apprécier les interactions et sans rechercher les synergies entre les projets, mon collègue de l'environnement Yves Cochet et moi-même avons conjointement saisi le président de la commission le 22 août dernier, pour lui proposer une approche globale du contournement de Lyon.

Dans le prolongement de cette phase de consultation du public, je vous confirme qu'un autre débat multimodal inscrit dans les schémas de services devrait être organisé à la fin de l'année 2002, sous l'égide de la commission nationale du débat public, afin de préciser les solutions à l'engorgement de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

**M. Pascal Clément.** Le ministre ne répond pas à la question !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je peux vous dire que ma préférence va aux modes alternatifs à la route, avec un potentiel intéressant de développement du transport combiné du ferroutage sur cet axe majeur de notre territoire.

**M. Stéphane Alaïze.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Contrairement à ce qu'a dit le président d'Autoroutes du Sud de la France, je ne fais pas miennes, ses déclarations et je ne suis pas favorable à l'élargissement de l'autoroute A7 dans les conditions telles qu'elles étaient proposées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Pierre Blazy.** Voilà une sage décision !

**M. le président.** Nous en venons au groupe socialiste. La parole est à Mme Jacqueline Lazard.

**Mme Jacqueline Lazard.** Monsieur le ministre, je souhaite tout d'abord souligner la constance de votre intérêt pour le monde maritime et votre volonté marquée de donner des réponses concrètes aux inquiétudes et revendications des marins.

Le budget 2001 a vu une revalorisation des pensions d'invalidité et des pensions de réversion. Aujourd'hui, je souhaite appeler votre attention sur la situation spécifique des marins-pêcheurs au regard de leur protection sociale.

Vous connaissez les réalités de la politique communautaire des pêches qui, pour préserver la ressource halieutique de la surexploitation, a mis en place des outils de gestion de la capacité de capture. Ceux-ci, et plus particulièrement la succession au fil des ans des POP ; les plans d'orientation pluriannuels, ont eu pour conséquence une baisse significative du nombre d'unités de pêche sur nos côtes.

En dix ans, on a constaté une réduction de plus d'un tiers du nombre de marins embarqués. A ces emplois perdus viennent aujourd'hui s'ajouter des difficultés de recrutement. Les raisons sont doubles. D'une part, un avenir incertain avec une ressource qui se raréfie et un équilibre économique des entreprises de pêche plus difficile à trouver – mais c'est l'affaire du ministre de l'agriculture et de la pêche. D'autre part, la très mauvaise image du métier qui ne correspond plus aux attentes de la jeunesse : trop d'éloignement, trop de risques, un salaire incertain, une certaine précarité sociale. Ceci explique donc qu'aujourd'hui les générations ne se renouvellent plus : moins de 20 % des élèves des écoles maritimes sont fils de pêcheurs.

Les réponses à donner sont multiples, mais elles plaident toutes pour un rapprochement des conditions de travail en mer avec ce qui existe à terre.

Un élément de réponse doit, semble-t-il, être trouvé au sein du régime de protection sociale du marin. Ce régime, l'ENIM, l'Etablissement national des invalides de la marine, qui dépend de votre ministère, repose sur un système de classement des marins par catégories. Le décret du 7 mai 1952 organise ce classement en fonction de la jauge des navires et de la composition de leur équipage. Les cotisations des marins et les contributions des armateurs sont fixées par voie réglementaire en fonction de ce classement établi il y a près de cinquante ans.

**M. le président.** Madame Lazard, posez votre question je vous prie !

**M. Jean-Pierre Blazy.** Elle peut prendre autant de temps que M. Clément !

**Mme Jacqueline Lazard.** Je termine, monsieur le président.

La modernisation des navires et de leur armement, l'adaptation nécessaire des techniques de pêche, l'évolution des normes et les moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité de l'équipage ont conduit progressivement à une réduction du nombre de marins embarqués par navire. Cette situation est particulièrement sensible pour les petites unités de pêche côtière.

Cette réduction d'effectif est d'ailleurs parfaitement admise par les textes régissant les embarquements et les autorisations de naviguer. Un toilettage de ce texte semble donc impératif aujourd'hui.

La rétrogradation de catégorie pour certains marins à la suite d'une réduction de l'effectif du navire doit être supprimée de ce texte. Une catégorie acquise doit l'être sans retour en arrière.

**M. le président.** Madame Lazard, posez votre question !

**Mme Jacqueline Lazard.** Je la pose, monsieur le président.

Sur les vingt catégories que compte ce classement, la première et la deuxième ne sont d'ores et déjà plus attribuées par les services des affaires maritimes. Il me semble important que la troisième et la quatrième catégorie soient rénovées et rehaussées. Il doit y avoir là un effort de solidarité.

Monsieur le ministre, où en sont les travaux du Conseil supérieur de l'ENIM qui a été saisi sur ce sujet ? Quel est votre sentiment sur ces deux questions ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Madame la députée, vous m'avez déjà signalé les aménagements nécessaires à apporter au classement des marins, notamment lorsque, à la pêche, la catégorie du patron ou du mécanicien dépend du nombre de marins embarqués, voire de leur âge, plus ou moins dix-huit ans.

Le texte relatif au classement des marins, le décret du 7 mai 1952, avait jusqu'ici fait l'objet de mises à jour et de modifications partielles, qui ont effectivement montré leurs limites.

Le Conseil supérieur de l'ENIM, qui rassemble les partenaires sociaux de la pêche et du commerce, armateurs et marins, travaille activement à une actualisation d'ensemble du classement, pour tenir compte des réalités techniques et économiques des différents secteurs d'activité. La commission de classement du Conseil supérieur a entrepris un toilettage de la liste des fonctions, qui consiste à intégrer les nouveaux métiers exercés à bord et à supprimer les fonctions désuètes. Ce toilettage va entraîner des conséquences.

Dans ce cadre, je puis vous assurer que la situation des mécaniciens que vous évoquez a d'ores et déjà été prise en compte.

Cette commission doit se réunir très prochainement pour finaliser ses propositions au Conseil supérieur, qui prendra position sur un projet de décret modificatif lors de sa session en décembre. On est donc dans le vif du sujet. Ce texte réglementaire devra donc pouvoir être signé et publié au tout début de l'année prochaine. Il permettra d'améliorer les prestations servies aux marins, notamment les plus modestes comme vous le souhaitez.

Je peux vous dire, madame la députée, que, depuis 1997, j'ai rapproché le régime de l'ENIM du régime général, notamment sur l'amiante, et sur l'indemnisation des accidents du travail.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Monsieur le ministre, samedi 10 novembre, dix mille manifestants ont défilé à Paris pour que l'engagement que vous avez pris en 1997 de maintenir le trafic passager de Roissy à 55 millions de passagers soit tenu et que soit prise la décision relative au troisième aéroport. J'ai d'ailleurs bon espoir que tel soit le cas dans quelques jours.

Lors de cette manifestation, j'ai aussi beaucoup entendu de slogans sur la maîtrise des nuisances sonores. Je sais que le Gouvernement a avancé sur cette question mais, si je constate avec satisfaction que certains engagements ont été tenus – je pense plus particulièrement à l'institution de l'ACNUSA –, d'autres ne le sont pas encore, et d'autres, enfin, sont attendus à la suite des recommandations de l'ACNUSA émises depuis le 18 avril dernier. A ce propos, monsieur le ministre, où en êtes-vous de la définition d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en LDEN, *level day, evening and night* ? Quand pourrions-nous réviser en conséquence les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore ?

Une zone D est maintenant obligatoire pour les neuf principaux aéroports, mais le décret correspondant n'est pas encore publié. Le sera-t-il prochainement ?

Je souhaite aussi que vous puissiez me dire où en est le décret sur les hélicoptères. Ces deux derniers sujets concernent la loi de 1999 et je m'étonne que, plus de deux ans après, ces décrets n'aient pas encore été publiés.

Sur le problème plus particulier des vols de nuit, j'aimerais obtenir des précisions sur l'avenir de la proposition de loi qu'Yves Cochet, devenu, depuis, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, nous avait présentée ici même et qui, reprenant une proposition de l'ACNUSA, tendait à interdire les avions émettant plus de 85 dB(A), proposition relevant d'ailleurs, selon moi, plus du règlement que de la loi.

Je suis favorable, pour ce qui me concerne, au couvre-feu total sur tous les aéroports. Pour Roissy, en particulier, je propose, dès maintenant, un couvre-feu partiel dans la tranche horaire de minuit à cinq heures du matin, en attendant le troisième aéroport, le redéploiement du fret à Vatry et l'arrêt du développement de Fed'Ex.

Il faudra prendre ces mesures très vite, car le troisième aéroport ne sera pas mis en service avant plusieurs années, et nous devons tenir l'engagement de ne pas dépasser le plafond de 55 millions de passagers sur Roissy. Pour terminer, permettez-moi d'exprimer un regret et une incompréhension.

Mon regret concerne l'affaire des anciens salariés d'UTA. Un livre récent, *Plan de vol pour un détournement*, nous raconte cette troublante aventure juridico-financière de la fusion inversée d'UTA et d'Air France. Je regrette que vous n'ayez pas voulu aider à la recherche d'une solution amiable comme je vous l'avais proposé à plusieurs reprises dans l'intérêt des intéressés.

Mon incompréhension ensuite est relative à votre empressement à faire revoler le Concorde qui contraste avec le peu de sollicitude témoignée à l'égard des riverains traumatisés. Je veux bien que la force du mythe sauve le supersonique, mais que l'on tienne au moins les engagements pris, il y a seulement quelques jours, par le directeur général de l'aviation civile, à l'égard des Gonessiens. Je vous signale qu'un Concorde a survolé Gonesse le 9 novembre dernier à son retour de New York. Cela s'est de nouveau produit, aujourd'hui encore, dans les mêmes conditions.

La confiance, monsieur le ministre, requiert le respect des engagements. Vous l'avez également constaté à l'occasion du dossier des couloirs aériens en Ile-de-France puisque l'ACNUSA vient de refuser de donner un avis positif tant que vous n'aurez pas pris les dispositions qu'elle recommande.

Je souhaite sur tous ces points, monsieur le ministre, obtenir des précisions utiles.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, la confiance suppose aussi que l'on évite les procès d'intention.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je vous le dis avec grande mesure, mais comme je le ressens.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous semblez considérer que je prends à la légère les préoccupations des riverains ; je vous en prie !

**M. Michel Bouvard.** Tout le monde n'est pas aussi modéré que les élus alpins !

**M. Patrick Ollier.** M. Blazy est fréquemment excessif !

**M. Michel Bouvard.** Il faut que les élus soient raisonnables de temps en temps, M. le ministre a raison !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Certes je ne suis pas, moi, candidat dans cette circonscription, mais, au titre de ma responsabilité ministérielle, je crois avoir autant que vous le souci des riverains des aéroports, je crois prendre en considération autant que vous les problèmes de sécurité, je crois être fidèle autant que vous au respect de la parole donnée.

**M. Jean-Pierre Blazy.** La preuve, ce sont les faits !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je tenais à vous présenter ces observations en fonction des propos que vous avez tenus. Je vais maintenant répondre aux huit questions que vous avez posées, et non pas une seule, sans faire de procès d'intention, car telle n'est pas mon habitude.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Répondez, répondez !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je voulais d'abord apporter ces précisions pour que vous sachiez ce que j'ai considéré comme relevant d'un procès d'intention dans vos propos.

La question de la maîtrise de l'urbanisme a été longuement évoquée lors du débat public à propos de la nouvelle plate-forme aéroportuaire. Le Gouvernement examine actuellement les propositions présentées par le président de la commission nationale du débat public sur ce sujet. Elles complètent les recommandations de l'ACNUSA formulées en avril dernier.

Sur le principe de l'adoption de l'indice LDEN, le Gouvernement est d'accord et il a engagé les études d'impact dès que l'ACNUSA a formulé ses propositions.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Le 18 avril !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** A ce propos vous avez souligné que l'ACNUSA n'avait pas à approuver. Je pourrais utiliser la même formule en la retournant et en vous répondant que l'ACNUSA n'a pas désapprouvé, mais je ne veux pas utiliser un tel artifice. La réalité est que l'ACNUSA a dit qu'elle ne pouvait pas approuver dès lors que les recommandations qu'elle avait faites n'avaient pas encore été prises en compte. Voilà la formule exacte.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Regardez les textes !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Si vous voulez jouer aux effets de tribune, je peux vous montrer que je sais aussi le faire !

**M. Jean-Yves Besselat.** On s'en est aperçu.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je pourrais donc vous dire, monsieur le député, que l'ACNUSA n'a pas désapprouvé. Néanmoins je ne veux pas agir ainsi, car je ne m'amuse pas sur des questions aussi graves, à ne pas respecter les réalités.

S'agissant de la révision du PEB, les dispositions d'anticipation prévues par la loi de 1999 ont été utilisées pour les aéroports de Lyon et de Bâle-Mulhouse et elles le seront prochainement pour l'aéroport de Toulouse.

Quant à l'instauration de la zone D, elle pourra être effectuée à l'occasion de l'adoption de ce fameux indice LDEN.

La mise au point du décret relatif aux hélicoptères dont vous avez parlé devrait être achevée prochainement. Il convient que soient auparavant définies, comme le prévoit la loi de 1999, des zones à forte densité de population afin d'éviter, de façon incontestable, les contentieux qui pourraient découler de l'application des sanctions administratives.

Par ailleurs, une première étude d'impact réalisée après l'adoption par l'Assemblée nationale en première lecture de la proposition de loi Cochet avait identifié les difficultés de mise en œuvre pratique du dispositif, en particulier celles liées aux conditions de mesure et à la localisation des points de mesures. Dès lors que le dépassement de certains seuils peut entraîner une sanction administrative, les modalités techniques doivent être les moins contestables possible afin d'éviter les contentieux. C'est une banalité.

Le Gouvernement est donc favorable à ce qu'une suite soit donnée à cette proposition de loi.

Sur le troisième aéroport, vous connaissez ma position : je suis contre l'hypertrophie des aéroports de Roissy et d'Orly et favorable à une décision rapide, y compris pour le maintien de l'engagement que j'ai pris concernant la limitation des nuisances au niveau qu'elles avaient en 1997.

La détermination d'un couvre-feu ou d'une limitation des mouvements sur une plage nocturne nécessite préalablement une concertation approfondie avec tous les acteurs concernés permettant d'apprécier les perspectives de développement et les conséquences qui pourraient en découler, mais cela mérite d'être regardé.

Pour ce qui est du survol de Gonesse par Concorde, vous m'apprenez que cela a encore été le cas aujourd'hui, alors que la mise en œuvre de la consigne doit être absolument respectée, aussi bien pour les atterrissages que pour les décollages.

**M. Jean-Pierre Blazy.** Plusieurs fois en sept jours.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je l'apprends ce soir. Si vous m'aviez appelé ce matin, je l'aurais su plus tôt. Peut-être avez-vous appelé l'aviation civile ?

Je puis seulement vous assurer que l'on veille à ce qu'aucune entorse ne soit apportée au respect des principes arrêtés quant aux départs et aux atterrissages, sauf contrainte particulière toujours possible pour les trajectoires d'arrivée.

Pour ce qui est des couloirs aériens, je compte discuter, dans les jours qui viennent, avec le président de l'ACNUSA pour la mise en œuvre des dispositions complémentaires avant de rendre ma décision.

**M. le président.** Nous en venons au groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Patrick Ollier.

**M. Patrick Ollier.** Monsieur le ministre, la traversée des Alpes par fer ou par route, les transports européens concernant l'arc alpin, ne peuvent être abordés qu'au travers d'un plan global concerté de franchissement du massif alpin.

J'ai appelé votre attention à de nombreuses reprises avec mon collègue Michel Bouvard sur le développement inacceptable du trafic des poids lourds sur toutes les routes de montagne, notamment pour le transport de matières dangereuses par des cols culminant à plus de 2 000 mètres d'altitude, dans les Hautes-Alpes par exemple.

La fermeture du tunnel du Mont-Blanc a aggravé cette situation. Vous le savez, car je n'ai pas manqué de vous le rappeler plusieurs fois depuis. Or le système alternatif qui va être mis en place risque d'aggraver la situation dans les Hautes-Alpes.

A l'issue de la réunion de concertation en vue de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, qui s'est tenue à Lyon le 2 octobre dernier, je vous ai proposé d'appréhender le problème à travers un plan global concerté afin d'associer l'ensemble des acteurs concernés - élus, socio-professionnels, population - à la mise en œuvre de ces solutions.

Je profite d'ailleurs de l'occasion, monsieur le ministre, pour vous remercier de votre écoute et des réponses que vous nous avez apportées à Turin. Mon collègue Michel Bouvard s'associe à ces remerciements.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait ! M. le ministre est très attentif à nos préoccupations !

**M. Patrick Ollier.** S'agissant des Hautes-Alpes, une initiative complémentaire à la réalisation de la liaison Lyon-Turin paraît indispensable dans le cadre de ce plan. À cet égard, la percée ferroviaire franco-italienne sous le col du Mont-Genève serait la solution la mieux adaptée à un trafic régional incluant les transferts européens, y compris pour l'axe Barcelone-Milan.

Toutefois, la réalisation de ce tunnel ne pourra être envisagée qu'à la condition que son principe soit d'abord approuvé au cours du prochain sommet franco-italien qui doit se tenir le 27 novembre prochain à Périgueux. Or vous avez indiqué, le 17 octobre dernier, lors de l'examen de vos crédits par la commission de la production et des échanges, que vous alliez faire procéder à l'inscription de ce projet à l'ordre du jour de ce sommet. Monsieur le ministre, pouvez-vous aujourd'hui me confirmer que tel sera bien le cas ?

Il conviendra ensuite de choisir les modalités de percement et d'établir un calendrier de financement et de mise en œuvre des travaux. Quelles perspectives raisonnables êtes-vous en mesure de nous annoncer quant à la mise en place de cet échéancier des mesures techniques et financières ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous avez pris l'engagement, et je vous en remercie, de limiter le tonnage des poids lourds dans le col du Mont-Genève et de décider l'interdiction de transport de matières dangereuses sur ce col dès la réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds. Un comité de pilotage local a été mis en place, afin d'émettre des propositions avant la fin de cette année.

De même, vous avez confié un certain nombre d'études à la direction des routes, à la direction de la sécurité routière et à la direction des transports terrestres. Êtes-vous en mesure de nous dévoiler ce soir les premières conclusions de ces études ?

Je vous remercie des éléments de réponse que vous pourrez nous apporter, car ce projet de tunnel ferroviaire sous le Mont-Genève, qui permettra de mettre en place le ferroutage, facilitera le franchissement des Alpes et aidera au développement du transport combiné en résolvant ce problème, que vous savez très lourd, du trafic des poids lourds dans le département des Hautes-Alpes.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, au lendemain de la table ronde du 2 octobre 2001 sur la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, j'ai souhaité vous informer personnellement de l'importance que j'accorde à l'amélioration de la sécurité et de l'environnement dans le franchissement du Mont-Genève.

Comme je l'ai déjà indiqué, le franchissement du Mont-Genève s'inscrit dans une démarche d'études intermodales relatives à l'amélioration des transports terrestres entre la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et l'Italie. Ces études seront conduites dans le cadre du comité de concertation sur les transports dans les Alpes du sud, en associant étroitement la commission intergouvernementale des Alpes du sud pour les questions internationales. Nous l'avons mise en place récemment alors que, jusqu'à présent, il n'existait de CIG que pour les Alpes du nord, d'autant que les liens entre les deux zones sont évidents, puisqu'il y a des reports entre tous les itinéraires de traversée.

S'agissant du Mont-Genève, les études déjà réalisées pour le compte des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Piémont, puisque ce travail a été fait, pourront être examinées et complétées, dans un contexte qui intègre l'ensemble de l'itinéraire entre la France et l'Italie. Dans ce cadre, le seul tunnel pouvant être envisagé devrait être réservé au mode ferroviaire et au ferroutage. Il faut d'emblée partir avec cette démarche.

**M. Patrick Ollier.** Nous sommes d'accord !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** J'ajoute que je présenterai effectivement ce dossier dans le cadre du sommet franco-italien de Périgueux, qui se tiendra prochainement.

**M. Patrick Ollier.** Merci !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous savez qu'il est aujourd'hui question d'infrastructures de transports qui doivent coïncider entre les deux côtés des Alpes, avec la priorité accordée par la France au ferroviaire. C'est l'objet de la CIG des Alpes du sud. Il faut qu'elle y travaille. Je présenterai cette proposition lors du sommet.

Monsieur Ollier, vous avez également évoqué la limitation du tonnage des poids lourds sur la route du col du Mont-Genève. Les études nécessaires pour cette route sont actuellement en cours ; elles n'ont pas tout à fait abouti, mais je peux vous confirmer qu'elles s'orientent vers la limitation du tonnage des poids lourds dans ce col, à l'horizon de la fin de cette année.

**M. Patrick Ollier.** Merci, monsieur le ministre !

**M. Michel Bouvard.** Il est attentif aux questions d'environnement !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Besselat.

**M. Jean-Yves Besselat.** Monsieur le ministre, je voudrais rapidement, dans le cadre de la défense de la filière maritime, aborder la question de la taxe au tonnage, mais je formulerai au préalable trois considérations rapides.

D'abord on ne saurait se contenter, comme objectif, de la stagnation de la flotte française à 211 navires, ce qui nous classe au vingt-cinquième rang mondial des flottes de commerce, alors que nous étions au quatrième rang il y a vingt-cinq ans. Je pense, monsieur le ministre, que vous serez d'accord avec cette affirmation.

Ensuite, la taxe au tonnage existe au Pays-Bas, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Norvège et en Finlande. Elle vient d'être adoptée par l'Espagne et va l'être par la Belgique. La France va-t-elle une fois de plus être au dernier rang des décideurs en matière d'innovation ?

Enfin, le transport militaire connaît, en raison de la récession mondiale, des difficultés : baisse de trafic, réduction des taux de fret et augmentation des primes d'assurance. Cette conjonction de facteurs défavorables justifie à nos yeux l'adoption de mesures efficaces.

L'économie de la mesure, je vous le rappelle, est de substituer au régime général de l'impôt sur les sociétés une taxation calculée sur la base d'un revenu forfaitaire au tonnage. Cette procédure est simple, de lecture facile et permet aux armateurs d'avoir une bonne lisibilité de leur action puisque cette taxe fait que l'impôt payé chaque année par les armateurs est stable.

A propos de l'intérêt pour les pouvoirs publics, monsieur le ministre, vous avez fait une déclaration que nous approuvons, car nous partageons le credo européen que vous avez prononcé. Je tiens cependant à ajouter que la Commission européenne a encouragé la taxation au tonnage dans le cadre de mesures prises en 1997. Vous devriez donc reconnaître que la France ne peut pas rester en dehors de ce mouvement général d'harmonisation fiscale, alors que cette mesure a permis une relance significative des flottes européennes sous pavillon national des pays qui ont adopté ces dispositifs. Ainsi la flotte de commerce de l'Allemagne a augmenté de 17 % depuis 1997. Ce taux a été de 39 % pour les Pays-Bas, de 9 % pour la Norvège et le nombre de marins de nationalités allemande, hollandaise et norvégienne a augmenté dans des proportions importantes.

**M. le président.** Poser votre question, monsieur Besselat.

**M. Jean-Yves Besselat.** J'y arrive, monsieur le président, mais elle est suffisamment importante pour que j'applique la dérogation de M. Lengagne.

Le maintien de la situation fiscale actuelle dans un ensemble européen en voie d'unification conduira nécessairement les entreprises françaises à se développer à partir de filiales implantées hors de France. Parallèlement, des armateurs étrangers seraient dissuadés de développer leur activité à partir d'un territoire français, ce qui serait une source d'activité et d'emploi.

Enfin, le coût budgétaire de cette mesure serait limité. Il devrait être de 100 millions de francs par an pour une mesure d'une efficacité indiscutable.

Monsieur le ministre, je termine en faisant deux remarques : d'abord, j'ai entendu dire, dans cet hémicycle, que, si la France adoptait ce dispositif, elle serait un pays privilégié qui offrirait à la fois à ses armateurs un GIE fiscal et une taxe au tonnage : heureux pays qui, pour une fois, favoriserait sa marine ! Il n'en est rien : si nous adoptions cette disposition, nous ne ferions que nous aligner – quasiment les derniers – sur nos concurrents européens.

En effet, dans les principaux pays maritimes qui nous entourent, outre la taxe au tonnage, les Etats proposent à leurs armements, soit un allègement des charges sociales des employeurs, soit la défiscalisation partielle des revenus des navigants, soit le *leasing* fiscal sur les navires, soit la combinaison de ces trois mesures. Cela se passe de commentaire.

Enfin, monsieur le ministre, le 11 janvier 2001, en réponse à mon interrogation sur cette taxe, vous m'indiquiez que le comité interministériel de la mer demandait

que soient examinés, pour la fin de l'année 2000, les dispositifs fiscaux existant en France comme à l'étranger applicables au secteur de la flotte de commerce.

Je pense que cette réflexion que vous avez menée n'a pu qu'aboutir à une conclusion positive : je vous incite, dans le cadre du credo européen que vous avez prononcé, à passer aux actes.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, je confirme la réponse que je vous ai faite en janvier 2001 : le comité interministériel de la mer de juin 2000 a décidé de réaliser une étude afin d'évaluer avec précision l'impact qu'aurait la mise en place d'une taxe au tonnage sur la flotte de commerce française et sur l'emploi des marins français. Cette étude est en cours. J'espère que nous en connaissons les conclusions prochainement.

Je vous fais toutefois remarquer que deux dispositifs ont déjà été mis en œuvre.

Premièrement, nous avons mis en place le GIE fiscal qui fonctionne relativement bien même si un problème d'assurances se pose pour les pétroliers puisque ce sont les banques qui, dans le cas d'un GIE fiscal, sont propriétaires du bateau.

Deuxièmement, nous avons mis en place des allègements de charges. La taxe au tonnage doit être analysée dans le cadre des dispositifs mis en œuvre ou en cours de mise en œuvre en faveur de la flotte de commerce sous pavillon français : remboursement de charges armatoriales, modernisation du registre des terres Australes et Antarctiques françaises.

Voilà où nous en sommes. Je ne dis ni oui ni non. Je veux que l'étude d'impact soit conduite jusqu'à son terme.

Je tenais à rappeler que nous avons d'ores et déjà pris des mesures en faveur de la flotte de commerce sous pavillon français et de l'emploi des marins.

Pour votre information, je vous indique que j'avais demandé que soit créé un pavillon européen. Je ne l'ai pas obtenu, parce que les pays libéraux, que vous avez cités, monsieur Besselat, ne l'ont pas voulu. C'est dommage pour notre flotte !

**Mme Jacqueline Lazard.** Eh oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Cela aurait été bénéfique pour le développement de l'emploi et pour notre flotte, et aurait été un élément de garantie sociale et de concurrence loyale.

**M. Félix Leyzour.** Les libéraux ne veulent pas l'Europe !

**M. Jean-Yves Besselat.** N'esquivez pas la question, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Charropin.

**M. Jean Charropin.** Monsieur le ministre, ma question, à laquelle j'associe mon collègue de l'Ain, M. Lucien Guichon, concerne le prolongement de l'antenne autoroutière d'Oyonnax en direction du département du Jura, l'A 414.

Ce projet de prolongement de l'antenne autoroutière A 404 a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de prise en considération des départements de l'Ain et du Jura. C'est le préfet de l'Ain qui a été chargé par vos soins, monsieur le ministre, de coordonner ce chantier. Il est vrai que nous sommes dans un contexte procédural particulier, du fait de la faible longueur de ce projet, qui est de cinq kilomètres.

Ce prolongement autoroutier présente un intérêt majeur pour l'activité économique et le développement touristique du Haut-Jura, qui est caractérisé par un intense tissu industriel.

Il est donc nécessaire d'obtenir une réponse claire de la part de l'Etat. En effet, les industriels manifestent crainte et irritation devant la lenteur avec laquelle avance le projet. Les élus, eux, s'inquiètent des délais, car, s'ils s'allongeaient trop, ils pourraient conduire à des délocalisations d'entreprises.

Ainsi, c'est une partie de l'avenir économique de cette région qui se joue.

De plus, pour des raisons évidentes de sécurité et des considérations d'aménagement du territoire et de désenclavement, ce projet de contournement de Dortan par une portion d'autoroute de cinq kilomètres, en remplacement d'une portion de nationale très dangereuse, me paraît indispensable.

J'ai sollicité votre attention, monsieur le ministre, et celle de vos services déjà à plusieurs reprises sur ce projet. Je vous serais reconnaissant de m'indiquer l'état d'avancement de ce dossier, en faveur duquel se sont mobilisés les élus et les acteurs économiques des deux départements concernés, l'Ain et le Jura. (*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.*)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, le prolongement de l'antenne d'Oyonnax jusqu'à Dortan a été retenu dans le projet de schéma de services collectifs de transport, arrêté par le Gouvernement le 9 juillet 2001, dans la perspective d'améliorer, comme vous le souhaitez, la desserte du Haut-Jura.

Les études préalables engagées début 1999 ont donné lieu, fin 2000, à une réunion d'information des élus de l'Ain et du Jura, à laquelle vous participiez. Des compléments d'étude sont actuellement menés afin de comparer les différents aménagements possibles, et étudier les modes de financement envisageables, compte tenu du fait que la technique de l'adossement n'est plus possible.

Sur cette question, je tiens à ce que les élus nationaux et locaux soient associés et consultés. Cela devrait se faire dans le tout début de l'année prochaine.

Donc, les décisions ne seront définitivement arrêtées qu'après concertation et discussion avec vous, monsieur le député.

M. Jean Charroppin. Merci, monsieur le ministre.

M. Michel Hunault. Bonne réponse !

M. le président. Nous en venons au groupe communiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, l'intérêt pour la question des transports en commun en banlieue parisienne s'est renforcé ces derniers mois, notamment avec les pics de pollution de l'air liés à la circulation automobile, et le retour à l'emploi de travailleurs modestes pour lesquels l'achat de la carte orange représente une dépense importante.

Dans ce contexte, le zonage tarifaire de la proche banlieue parisienne est devenu un sujet de débat et, pour être précis, de mécontentement, comme j'ai pu le constater dans ma ville de Montreuil. En effet, la commune est coupée en deux. L'ouest est en zone 2 - avec une carte orange pour Paris à 291 francs - et l'est en zone 3 - avec

la même carte à 385 francs - la limite de zone se situant juste après le terminus du métro, à Mairie-de-Montreuil, en plein centre-ville.

C'est ainsi que les habitants les plus éloignés de Paris, qui ne bénéficient pas de la desserte par le métro, paient plus cher que ceux qui en profitent. Cette situation incohérente n'est pas propre à Montreuil, mais se retrouve dans d'autres communes.

Mais il existe des inégalités, puisque certaines communes sont favorisées et se trouvent intégralement en zone 2. Il s'agit de communes habitées plutôt par des privilégiés comme Neuilly ou Levallois. Or vous conviendrez avec moi que rien ne justifie de privilégier ceux qui sont déjà nés avec une cuillère d'or dans la bouche.

M. Michel Hunault. Quelle caricature !

M. Jean-Pierre Brard. Il est normal que vous protestiez, cher collègue, puisque vous êtes le fondé de pouvoir de ces gens-là. Moi, je défends les gens modestes, qui n'ont pas de stock-options et ne comptent pas sur les revenus du capital, mais vivent de leur salaire, quand ils ne sont pas condamnés aux minima sociaux.

M. le président. Posez votre question, monsieur Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Je poursuis donc, monsieur le président, sur votre incitation bienveillante.

Monsieur le ministre, ce qui est bon pour Neuilly doit l'être aussi pour Montreuil et l'Est parisien. C'est même encore plus justifié.

M. Patrick Ollier. On peut savoir pourquoi ?

M. Jean-Pierre Brard. Le zonage va-t-il être corrigé pour mettre fin aux injustices tarifaires au sein des communes de la première couronne parisienne,...

M. Patrick Ollier. Ça va être difficile !

M. Jean-Pierre Brard. ... injustice qui freine l'utilisation des transports en commun, auxquels vous êtes, tout comme nous, attaché. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, monsieur le député, pour vous exposer ma démarche générale concernant la lutte contre l'arbitraire et les inégalités, je suis de ceux qui pensent que ce ne sont pas les premières classes qu'il faudrait supprimer mais les secondes. Ainsi tout le monde serait en première !

M. Jean-Pierre Brard. Je suis d'accord, je suis pour qu'on roule tous en Rolls ! (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il n'y aurait pas de jaloux. Et tout le monde aurait droit aux meilleurs morceaux ! C'est ainsi que je vois la justice.

M. Francis Delattre. Il n'y a plus de première classe dans le métro depuis belle lurette. On voit que vous ne l'avez pas pris depuis longtemps !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. N'oubliez pas que je suis cheminot, monsieur Delattre ! Mais vous n'avez pas compris.

M. Jean-Pierre Brard. C'est trop difficile pour lui !

M. le président. Nous perdons du temps !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On a supprimé les premières classes alors que j'aurais préféré que l'on supprime les secondes. Je voulais vous expliquer que ma philosophie est différente.

Vous avez raison, monsieur Brard, de poser le problème de la desserte de nos banlieues par le métro. Par définition, tout zonage crée des difficultés d'appréciation

et des risques d'arbitraire. Je ne vous dis pas que la situation est facile à régler mais, après votre intervention, je pense que ce serait une bonne chose, et je vais demander au syndicat des transports d'Ile-de-France de regarder de très près la question.

Nous avons déjà veillé à ce que les évolutions tarifaires qui ont eu lieu depuis trois, quatre ans ne pénalisent pas les banlieusards qui se rendent quotidiennement à Paris. Les augmentations tarifaires et les différenciations qui ont été décidées montrent qu'une démarche avait déjà été engagée.

Mais vous soulevez un vrai problème et je vais demander au syndicat des transports d'Ile-de-France d'engager une réflexion pour donner une suite positive à votre demande afin de mettre fin à l'arbitraire et aux injustices.

**M. Jean-Pierre Brard.** Parfait !

**M. le président.** La parole est à M. Félix Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger sur la mise en œuvre du contrat de plan Etat-région en Bretagne, non pas par défiance envers votre action mais, au contraire, en raison de l'intérêt que vous avez déjà marqué pour le transport ferroviaire et routier en Bretagne.

Premier point, le volet ferroviaire. L'on sait que la modernisation de la desserte ferroviaire de la Bretagne qui permettra de gagner du temps sur le trajet entre Paris et cette région passe par la réalisation d'une nouvelle ligne TGV du Mans jusqu'à Rennes et par une amélioration des lignes à l'intérieur de la péninsule par la suppression des passages à niveau et la pendulation des trains.

Le volet ferroviaire du contrat de plan Etat-région porte précisément sur cette amélioration à l'intérieur de la Bretagne : suppression des passages à niveau, électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo et déplacement de la gare de Saint-Malo, enfin, création d'une plate-forme multimodale à Rennes.

Des études ont été faites fin 2000 concernant les passages à niveau à supprimer mais le dossier traîne actuellement. Il semblerait que le retard pris par la mise au point du train pendulaire se répercute sur la réalisation du plan de suppression des passages à niveau alors que nous allons arriver à mi-parcours du plan.

J'aimerais savoir ce qu'il en est exactement.

Second point : le volet routier. Au rythme actuel, la réalisation du plan risque de s'étaler sur huit ans au lieu des sept prévus.

À l'intérieur de la dotation prévue pour la Bretagne dans le contrat de plan, la route A 84 est privilégiée par rapport aux autres routes nationales. On peut comprendre qu'il y ait une volonté d'achever cet axe important qui relie par l'Ouest de la France le Nord au Sud de l'Europe. Mais celui-ci ne fait que tangenter la Bretagne, d'où la nécessité de ne pas prendre de retard sur les liaisons Est-Ouest à l'intérieur même de la Bretagne et en particulier sur la RN 164 qui joue un rôle de désenclavement et d'aménagement, notamment de la partie la plus centrale de la région.

Or j'observe que les autorisations de programme globales sont passées de 75 millions en 2000, dont 42 pour l'Etat, à 82 millions en 2001, dont 46 pour l'Etat, et la prévision pour cette année est de 37 millions, dont 21 pour l'Etat.

**M. le président.** Il va vous falloir conclure, monsieur Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** J'arrive à ma conclusion, monsieur le président.

On ne peut qu'être surpris par ce ralentissement. J'aimerais donc avoir votre sentiment sur ce sujet, monsieur le ministre car, si aujourd'hui on vote le budget, il conviendra demain d'ajuster la mise en place des crédits.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, je commencerai par le volet routier.

S'il est exact que la dotation prévue au budget pour le volet routier des contrats de plan en 2002 n'est pas encore arrivée au niveau du septième, qui constituerait un palier symbolique puisque les contrats de plan sont prévus sur sept ans, cette dotation s'inscrit en progression continue par rapport aux années 2000 et 2001. Quatre budgets ultérieurs viendront la compléter et permettront, j'en suis convaincu, à l'Etat, aux régions et aux collectivités locales de réaliser entièrement les contrats de plan signés.

La programmation régionale faite par le préfet de Bretagne avec les collectivités répartit ces moyens en fonction de l'avancement administratif et technique des opérations, ce qui explique les variations d'une année sur l'autre entre les départements d'une même région.

L'achèvement de l'A 84 Caen-Rennes a mobilisé une part importante des crédits en début du plan, ce qui explique que le département des Côtes-d'Armor soit légèrement en retrait par rapport à l'ensemble de la région, je le reconnais bien volontiers.

Les travaux pour terminer l'aménagement de la RN 164 à deux fois deux voies avec échangeurs dénivelés sont lancés. Je vous annonce d'ailleurs que j'ai anticipé l'affectation de 5 millions de francs sur cet axe dès la fin de 2001. Ainsi, dès 2002, trois opérations importantes seront mises en service, monsieur le député : la déviation du Moustoir ; la déviation de La Pie et l'aménagement de la section Prennessaye-Loudéac.

De plus, et je suppose que cela va vous faire plaisir, la dotation des Côtes-d'Armor pour 2002 sera en autorisations de programme de 80 millions de francs, ce qui correspond à près du double du chiffre qui vous a été communiqué.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, le Gouvernement a toujours cherché à s'appuyer sur les ressources offertes par l'utilisation des infrastructures existantes. C'est une démarche normale. C'est dans cette perspective que des investissements conséquents sont programmés dans le cadre des contrats de plan pour permettre la modernisation et le développement du réseau classique, en complément à la réalisation progressive de nouvelles lignes à grande vitesse. Cette politique a été déclinée à l'échelle de la région Bretagne. La précédente génération des contrats de plan a été l'occasion de réaliser l'électrification de la ligne Plouaret-Lannion, comme vous le savez, monsieur Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Eh oui !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Le contrat de plan actuel prévoit, pour la période 2000-2006, une augmentation substantielle des crédits consacrés à la modernisation des lignes existantes avec un montant d'investissement d'environ 1,6 milliard de francs, soit environ 240 millions d'euros.

Ce contrat prévoit notamment l'électrification de la ligne Rennes - Saint-Malo, dont le programme des travaux a déjà fait l'objet d'une approbation ministérielle et va désormais pouvoir être engagé.

De plus, il est prévu une enveloppe de travaux de 132 millions d'euros destinée aux modernisations des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. RFF vient d'achever les études préliminaires permettant de définir les investissements à prévoir. Ces études concluent notamment à la nécessité, pour atteindre les gains de temps recherchés, de supprimer certains passages à niveau, ce qui aura également un impact positif sur la sécurité des usagers de la route. Les scénarios d'investissement dégagés par RFF sont également compatibles avec l'utilisation ultérieure de matériel roulant pendulaire.

Ces projets de modernisation du réseau ferroviaire en Bretagne complètent ainsi avantageusement le projet de ligne nouvelle Bretagne-Pays de Loire qui vise à réaliser une infrastructure nouvelle de 225 kilomètres, prolongeant le TGV Atlantique du Mans jusqu'à Rennes, et dont la réalisation de la première phase est envisagée à l'horizon 2010. La réalisation complète de l'ensemble de ces projets permettra, à terme, un temps de parcours de trois heures sur les relations Paris-Brest et Paris-Quimper, avec l'utilisation d'un matériel pendulaire.

**M. le président.** Nous en revenons au groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Monsieur le ministre, notre collègue Blazy a évoqué la manifestation de samedi dernier à Paris sur la troisième plate-forme aéroportuaire. Le défilé était conduit par M. Strauss-Kahn, M. Huchon, président de la région, et quelques autres. J'étais de ceux qui ont dit aux riverains que, dans la chaîne de décision, vous étiez pratiquement le seul sur lequel on pouvait un peu compter. En effet, depuis trois ans au moins, vous n'avez jamais changé de discours et vous semblez disposé à respecter votre signature dans les accords passés avec les collectivités et les riverains sur la capacité d'accueil maximum de Roissy. Sur ce plan, il faut vous rendre hommage.

J'ajouterai, à l'adresse de mon collègue Gantier, que 55 millions de passagers, ce n'est pas un chiffre en l'air. Pour tous les riverains, c'est quelque chose comme 500 000 mouvements d'avions par an et nous n'en sommes déjà pas loin.

Nous savons tous qu'il faudra compter un minimum d'années - une dizaine - avant de voir implantée une troisième plate-forme. En attendant, il faudra bien vivre. Quand seront prises les décisions définitives sur les nouveaux couloirs, indispensables d'ici là ? N'oublions pas que ce sont deux millions d'habitants en zone urbaine dense qui seront quotidiennement survolés par les avions.

Lorsque nous nous battons pour défendre la nécessité d'une troisième plate-forme, c'est bien parce que nous voyons que les dix années à venir seront difficiles. Des aéroports qui connaissent 800 000 ou un million de mouvements d'avions par an, il n'y en a guère plus de trois au monde ; et dans un ciel parisien déjà bien encombré, nous courons un risque réel.

Une date pour la décision du troisième aéroport a-t-elle vraiment été arrêtée, monsieur le ministre ? Nous sommes prêts à vous aider dans les arbitrages, d'autant que nous connaissons bien la position des uns et des autres sur le terrain. Et qu'en est-il des couvre-feux ? Ces 2 millions des riverains ont légitimement droit à un minimum de repos, comme c'est le cas autour de neuf et dix des grands aéroports européens. Quelle est votre position sur ce point, monsieur le ministre ? Envisagez-vous d'imposer un couvre-feu ? Pouvez-vous avancer une date approximative ? Compte tenu de la « bourgétisation » d'Orly, il est clair que la plate-forme de Roissy se retrou-

vera à accueillir l'essentiel de l'accroissement du trafic. Pouvez-vous connaître les délais de réalisation afin de pouvoir en tirer toutes les conclusions pour les zones directement concernées ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, la décision de principe d'implanter une troisième plate-forme a été proposée dans le cadre des schémas de services en octobre 2000. Le débat public conduit par M. Zémor s'est achevé à la mi-octobre. Les premières conclusions que l'on peut en tirer, c'est que personne ne conteste les prévisions de trafic aérien avancées par le Gouvernement pour les quinze à vingt ans à venir. Et la contre-expertise menée par un cabinet anglais à la demande des associations - c'est nous qui l'avons financée - allait même plus loin en prévoyant une augmentation encore plus forte, même si elle en concluait qu'un troisième aéroport n'était pas obligatoire... Après tout, il est possible d'accueillir 80, 100, 120 millions de passagers à Roissy, de supprimer le couvre-feu à Orly, etc., sans avoir à créer un troisième aéroport. C'est ce que pensent certains, mais ce n'est pas la position du Gouvernement.

La position du Gouvernement s'inscrit, je le répète, dans la démarche indiquée par les schémas de services. Je vous confirme, monsieur le député, que les limitations environnementales d'Orly et de Roissy sont et resteront celles sur lesquelles le Gouvernement s'est engagé : 250 000 mouvements annuels pour Orly ; pour Charles-de-Gaulle, un plafonnement global du bruit, de jour et de nuit, à sa valeur de 1997 et 55 millions de passagers par an maximum. Je sais bien que ce chiffre n'est guère significatif : un avion fait toujours autant de bruit avec dix ou cent passagers... C'est plutôt le nombre de mouvements, vous en avez parlé, qu'il faut retenir, et le bruit ainsi occasionné que nous devons cantonner à un certain niveau.

**M. Francis Delattre.** Et le couvre-feu ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je suis de ceux qui considèrent que la réalisation de la troisième plate-forme est finalement un moyen de travailler à l'amélioration de l'environnement autour de Roissy et d'Orly. Je n'exclus aucune possibilité, celle de couvre-feux limités par exemple. L'idée du troisième aéroport participe également à une démarche de respect de l'environnement.

S'agissant des couloirs aériens, je rencontrerai justement M. Léron demain, qui me présentera l'état des réflexions et des intentions sur la mise en œuvre des recommandations de l'ACNUSA. La décision sur les couloirs interviendra avant la fin du mois.

**M. Francis Delattre.** C'est-à-dire bientôt !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** En fait, elle devrait même être prise dès cette semaine et aller, je l'espère en tout cas, dans le sens que vous souhaitez.

Certains estiment que, compte tenu de la crise qui sévit aujourd'hui dans le transport aérien, nous n'aurions plus besoin de ce troisième aéroport. Mais ce ralentissement est conjoncturel, ce n'est pas une crise structurelle. Ajoutons que certaines prévisions étaient peut-être excessives. Pour ma part, j'avais retenu une hypothèse de seulement 3 % de croissance annuelle pour les quinze ou vingt ans à venir, nettement plus basse que ce que nous avons finalement connu...

**M. Francis Delattre.** En effet, elle a été de 6 à 8 % ces trois dernières années.

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

Et si j'ai retenu des hypothèses volontairement basses, c'est parce que j'ai intégré d'autres facteurs, à commencer par le développement des TGV vers Marseille et ailleurs, qui prend un peu de trafic sur le transport aérien, et celui des plates-formes régionales, dont nous avons tout autant besoin que d'un troisième aéroport dans le grand Bassin parisien.

**M. Francis Delattre.** Satolas, par exemple.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Saint-Exupéry en effet, Notre-Dame-des-Landes pour la Bretagne, et les autres. Certains opposent les deux démarches ; c'est une erreur. Il faut considérer l'ensemble. Et dans certains secteurs, on pourra plus rapidement faire face à l'accroissement du trafic en prenant sur les possibilités déjà existantes.

**M. le président.** La parole est à M. François Rochebloine, pour le groupe UDF.

**M. François Rochebloine.** Monsieur le ministre, par courriers du 17 avril 2000 et du 6 mars 2001, je m'étais permis d'appeler votre attention sur l'insuffisance de l'enveloppe financière prévue pour la requalification de l'A 47 entre Saint-Chamond et Givors dans le contrat de plan Etat-région, alors que nous avons cru comprendre que cette liaison à grande circulation devait faire l'objet d'un engagement significatif de la part de l'Etat.

J'avais joint à ces courriers un tableau rapportant le nombre d'accidents qui se sont produits, année par année, et ce depuis 1997 et selon leur degré de gravité.

Les années passent et je constate avec désappointement que la requalification de l'A 47 prend un retard inquiétant. Il est regrettable que les propositions de vos services n'aient pu être retenues au cours des derniers arbitrages du contrat de plan.

Aussi, dans un souci de sécurité sur le secteur de Rive-de-Gier, j'avais sollicité le déblocage d'un crédit complémentaire, notamment pour la requalification de l'échangeur du lieu-dit le Sardon. Or, dans votre réponse du 4 juillet dernier, vous m'indiquez qu'il n'est pas envisageable de dégager d'enveloppe complémentaire, ajoutant toutefois que cette question pourra être réexaminée à l'occasion du bilan intermédiaire du contrat de plan prévu en 2003.

Monsieur le ministre, la sécurité n'attend pas. Il ne suffit pas seulement de prendre des mesures contre la vitesse qui, elles, ne coûtent pas cher, mais de se donner les moyens nécessaires pour éliminer les points noirs qui sont la cause d'accidents mortels ou de blessés graves. Ce sont les dizaines de milliers d'usagers qui fréquentent quotidiennement cet axe autoroutier qui le demandent.

Les crédits sont nettement insuffisants, monsieur le ministre, et vous le savez. Seulement 101,5 millions de francs, dont 50 % à la charge des collectivités territoriales, sont consacrés à l'A 47 pour la Loire, alors qu'il en faudrait presque trois fois plus. Pouvons-nous espérer, monsieur le ministre, qu'une enveloppe complémentaire soit dégagée avant 2003 ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je comprends bien votre question, monsieur le député ; chacun sait que ni le ministre ni le Gouvernement ne sont insensibles à l'argument de la sécurité routière... Bien sûr, il faut s'attaquer aux points noirs. Mais je vous ferai remarquer que c'est sur les routes de montagne, les plus périlleuses, que l'on compte le moins d'accidents.

**M. François Rochebloine.** Celle dont je vous parle est classée autoroute !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pardonnez-moi d'insister sur ce point, monsieur le député. Je vis au quotidien les problèmes de l'insécurité. Je sais à quel point des routes devenues bien droites après que les virages ont été rectifiés deviennent le théâtre des chocs frontaux particulièrement sévères. Regardez aussi ce qui se passe dans des pays comme l'Angleterre, où l'on ne peut pas dire que le réseau routier soit d'une qualité nettement meilleure que le nôtre : on se tue deux fois moins sur les routes anglaises. J'en appelle à la responsabilité de tous, même si je reconnais qu'il peut se poser des problèmes de points noirs et d'infrastructures. Si je vous parle ainsi, c'est parce que je le ressens fortement.

Il est exact que la requalification de l'A 47, autoroute déjà ancienne, est inscrite au contrat de plan Etat-région Rhône-Alpes pour une centaine de millions de francs. Il s'agit d'une première tranche de protection, notamment acoustique, des riverains et des aménagements de sécurité, en particulier au niveau du virage de Corbeyre, particulièrement dangereux...

**M. François Rochebloine.** La vitesse est limitée à 70 kilomètres à l'heure sur une autoroute !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... pour un montant de 24,5 millions de francs. Mais la gestion du trafic est également de nature à favoriser la sécurité.

Compte tenu du nombre des opérations prioritaires souhaitées par les collectivités locales, vous avez regretté que vos propositions n'aient pas été acceptées. Mais c'est le résultat de la négociation...

**M. François Rochebloine.** Parce qu'il n'y avait pas plus de crédits, monsieur le ministre ! Les départements étaient prêts à mettre davantage !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Les crédits se partagent, tout comme les programmes régionaux. Les négociations du CPER menées du manière déconcentrée n'ont donc permis d'inscrire qu'une partie des crédits nécessaires à la requalification de l'A 47. Cela dit, je reconnais que votre raisonnement est juste. C'est pourquoi je suis favorable à un réexamen de cette demande à l'occasion du bilan intermédiaire, de la clause de « revoyure », comme l'on dit, prévue en 2003. En attendant commençons par faire ce qui est déjà prévu.

**M. Jean Auclair.** Vous ne serez plus là en 2003 !

**M. le président.** Nous en venons au groupe Radical, Citoyen et Vert.

La parole est à M. Guy Lengagne.

**M. Guy Lengagne.** Monsieur le ministre, il y a quelque temps, en sortant de l'Assemblée nationale, je suis tombé, pas très loin de chez moi, sur une très belle affiche des années 1900. Et j'ai été à deux doigts de l'acheter pour l'offrir à mon ministre préféré... Elle montrait une vue de Boulogne-sur-Mer sous laquelle était écrit : « Boulogne-sur-Mer, vingt-quatre liaisons par jour ; Paris-Boulogne en deux heures quarante ». C'était vraiment une bonne affiche pour le ministre des transports ! Il y a quelques mois de cela en effet, j'étais allé accueillir votre directeur de cabinet à Boulogne. J'ai récupéré le malheureux au milieu de la matinée épuisé, décomposé, vert... Il venait de passer plus de trois heures dans le train pour effectuer la même liaison ! Ainsi, entre 1900 et 2000, on a tout simplement perdu vingt minutes sur le trajet ! Peut-être me répondrez-vous, monsieur le ministre, que le TGV passe maintenant par Fréthum, Calais et Lille. Mais

regardez ce petit dépliant : si la SNCF, dans sa grande mansuétude, nous octroie un TGV par jour dans chaque sens, elle a réussi ce tour de force de ne même pas indiquer qu'il arrive à Boulogne !

**M. Stéphane Alaïze.** C'est scandaleux et ce n'est pas nouveau !

**M. Guy Lengagne.** Vous devinez bien ma question, monsieur le ministre : que faut-il faire pour au moins retrouver l'heureux temps des années 1900, vingt-quatre trains par jour et deux heures quarante de trajet ? On pourrait même penser à aller plus vite... Le problème est que si Paris-Amiens est électrifié, le courant électrique ne réussit pas à franchir Boulogne-Amiens... Et pourtant, nous ne sommes pas bien loin de la centrale de Gravelines !

**M. le président.** Pouvez-vous conclure ?

**M. Guy Lengagne.** J'ai récemment parlé de cette affaire avec le directeur de RFF. L'électrification, outre le fait qu'elle permettrait d'aller un peu plus vite entre Paris et Boulogne, aurait également l'avantage d'ouvrir un axe de dégagement vers le Sud pour les frets en provenance de nos ports, Rouen, Le Havre ou Dunkerque. La région Nord - Pas-de-Calais est d'accord pour participer à cette opération sur son territoire, c'est-à-dire jusqu'à Rang-du-Fliers. Il semblerait que la région Picardie soit disposée à faire de même chez elle. Il ne reste plus qu'à obtenir l'accord de la SNCF, sous l'amicale pression du Gouvernement ! Pouvez-vous et souhaitez-vous nous aider ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** S'il ne s'agissait que d'une affaire de volonté, monsieur le député, il y a belle lurette que ce projet serait réalisé - en tout cas depuis quatre ans... Encore faut-il en créer les conditions. Quoi qu'il en soit, vous avez tout à fait raison.

Vous avez relevé les temps de parcours et calculé qu'ils étaient devenus plus longs que ce qu'ils étaient au début du siècle dernier. J'ai eu peur de vous entendre dire que cela s'était aggravé depuis 1997 ! Ce qui n'est pas le cas, à ceci près que la SNCF n'a pas mentionné Boulogne sur son dépliant. Le lui avez-vous signalé ?

**M. Guy Lengagne.** Bien sûr !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pour moderniser les infrastructures existantes, l'étude des conditions de l'électrification de la ligne du littoral au sud de Boulogne a été lancée. Cette étude permettra en particulier de préciser les enjeux financiers liés à l'électrification de la ligne et l'évolution prévisible des trafics sur cette partie du réseau. Sur la base de ces estimations, les différents partenaires au niveau régional pourront alors apprécier l'intérêt d'intégrer cette opération dans les contrats de plan Etat-région. Vous avez raison de parler de la région Nord - Pas-de-Calais et de la région Picardie puisque ce sont les deux qui sont concernées. La décision devrait, en principe, être prise en compte dès 2003. En tout cas, l'Etat y sera favorable.

Ce projet d'électrification s'inscrit dans la perspective d'une modernisation progressive de l'itinéraire Calais-Amiens-Reims-Dijon qui constitue un axe alternatif, d'une part, à l'artère Nord-Est, et, d'autre part, à la traversée de la région parisienne. A ce titre, le contrat de plan en région Picardie a retenu une première phase d'investissements sur les sections Amiens-Abbeville et Amiens-Tergnier.

Par conséquent, vous le voyez, le travail est en cours et nous nous acheminons vers une décision plus concrète.

**M. le président.** Nous revenons au groupe socialiste.

La parole est à M. Armand Jung.

**M. Armand Jung.** Monsieur le ministre, je vous poserai une question, puis je formulerai un souhait et prendrai un engagement devant cette assemblée.

Chaque fois que j'en ai eu l'occasion depuis 1997, j'ai tenté de dénoncer l'indifférence quasi générale devant la délinquance routière. Les accidents de la route ne provoquent que rarement des manifestations ou des pétitions massives, comme si, au fond de nous-mêmes, nous avions intégré, comme un mal endémique, le nombre de morts, de handicapés et de blessés sur nos routes.

Monsieur le ministre, vous avez eu le courage de vous attaquer au tabou de la vitesse. Je me souviens encore des réactions mitigées ou dubitatives, ici, de certains de nos collègues. La nouvelle réglementation concernant le délit de très grande vitesse n'a pas encore produit tous ses effets, loin de là, et notamment dans les agglomérations.

Pour ma part, je pense que nous ne ferons pas l'économie de mesures plus radicales pour endiguer ce fléau. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande - car il existe une méthode radicale - si vous êtes prêt à faire étudier la mise en place, en France, du bridage des moteurs, seule mesure qui permettrait d'obtenir des résultats appréciables.

Et, comme la mise en œuvre d'une telle mesure demande à peu près dix ans, comme pour le ferroutage, il faudrait en poser le principe dès maintenant.

Je suis persuadé que, tôt ou tard, nous devons adopter cette solution, d'autant que, techniquement, elle est possible, que beaucoup d'associations la demandent et que beaucoup d'élus vous le suggèrent avec insistance.

Mon souhait concerne le budget de la sécurité routière. Même si vous avez prévu, cette année encore, une augmentation de plus de 8 % de ce budget, qui passe de 600 millions de francs à 650 millions de francs, dont 80 millions de francs consacrés au volet communication, contre 78 millions de francs l'année dernière, je constate que la progression, qui reste importante, semble ralentir, et notamment en ce qui concerne précisément la communication.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Jung.

**M. Armand Jung.** Enfin, je prends ici devant vous l'engagement - il en a été question à plusieurs reprises durant cette séance - de ne jamais, quelle que soit ma place, dans la majorité de cette assemblée ou dans l'opposition de la suivante, voter une loi d'amnistie qui comporterait des mesures de clémence concernant les infractions à la sécurité routière.

J'ai cru comprendre que, à titre personnel, vous aviez la même position, monsieur le ministre.

En tout cas, j'invite, chacun de mes collègues, à faire comme moi lorsque le moment se présentera.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, je suis favorable au bridage des moteurs mais une telle mesure relève du niveau communautaire. Pour ce qui est du limiteur de vitesse, nous avons obtenu que la limite pour les poids lourds passe de 7,5 tonnes à 3,5 tonnes.

Pour le reste, nous continuerons à débattre au niveau communautaire. J'ai pour ma part proposé un limiteur de vitesse modulable, s'adaptant aux caractéristiques de chaque pays. Voilà ce pour quoi je me bats à l'échelle européenne.

S'agissant de l'amnistie, je l'ai redit tout à l'heure, personnellement, je ne suis favorable à aucune amnistie pour toutes les infractions au code de la route. Sans quoi on

laisse penser que l'on peut contrevenir aux règles sans être dangereux, y compris par le stationnement dangereux et le stationnement sur les emplacements réservés aux handicapés.

Je me félicite d'ailleurs que le conseil national de la sécurité routière, dans sa première séance, le 26 octobre, ait demandé aux candidats de renoncer à toute décision d'amnistie, afin d'enrayer le relâchement qui apparaît à la veille de chaque échéance présidentielle.

En outre, une disposition a été votée – et le Parlement a été très efficace puisqu'elle devrait être applicable dans les jours qui viennent – qui donne désormais aux forces de l'ordre la possibilité de procéder à la rétention immédiate du permis de conduire en cas d'excès de vitesse supérieur de quarante kilomètres à l'heure à la vitesse autorisée. Cette rétention était déjà possible mais seulement en présence d'un membre du corps préfectoral. A présent les forces de police n'auront plus besoin d'être assistées. C'est extrêmement dissuasif, même pour les propriétaires de très grosses voitures qui ayant de gros moyens, se moquaient bien de l'amende, même d'un niveau élevé.

Pour ce qui est du budget, ce n'est pas seulement dans les crédits consacrés à la sécurité routière qu'il faut voir les avancées. Dans un « jaune », nous avons regroupé les crédits mobilisés, outre ceux de mon budget, pour la sécurité routière.

Cela dit, c'est la mobilisation de tous sur le terrain, comme vous le suggérez, qui fera avancer les choses.

Enfin, je reviens sur le bilan de cet été que certains ont qualifié de négatif. Les chiffres de juillet et août confirment l'amélioration de l'année passée où plus de trois cents vies avaient été sauvées par rapport aux années 1998 et 1999 ; cette année, la sécurité est restée au même niveau. Mais en septembre, la situation s'est dégradée. Octobre montre à nouveau une meilleure sécurité, avec un recul de 2,5 % du nombre de tués. Cette amélioration reste très fragile. La mobilisation ne doit donc pas faiblir.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Alaïze.

**M. Stéphane Alaïze.** Monsieur le ministre la politique française des transports a longtemps privilégié la route au détriment d'autres modes de déplacement. Cette tendance a commencé à s'inverser en 1997. Malheureusement, les grands opérateurs publics de transport privilégient les logiques d'aménagement lourdes. Je pense ici aux travaux exploratoires pour la création d'un nouvel aéroport international, à la mise en service du TGV Méditerranée qui a entraîné une désorganisation inacceptable de tous les autres services SNCF, dont ceux des TER en Rhône-Alpes. Ainsi, depuis 1997, ils ont régressé dans le secteur Drôme-Ardèche. Je pense aussi au projet d'élargissement de l'autoroute A 7 au profit du transport routier.

Tout cela se fait au détriment de réponses plus modestes parfaitement adaptées aux attentes et les résultats pourraient se révéler décevants voire inopérants.

L'exemple de la traversée de la vallée du Rhône est très symptomatique de cette tendance au gigantisme. Nous pouvons réfléchir à d'autres solutions : le ferroutage, le fleuve par exemple. Encore faut-il en avoir la volonté – je sais que vous l'avez, monsieur le ministre – et qu'elle soit partagée par les opérateurs.

Pourquoi ne pas traiter avec la même considération les solutions autoroutières nouvelles et les solutions s'appuyant sur l'existant, notamment par le recalibrage du réseau routier national, qui peut constituer une solution adaptée ? Je pense, par exemple, que dans la vallée du

Rhône, les nouveaux tracés – l'autoroute Grenoble-Sisteron, l'A 88, l'autoroute qui traverse le Massif central – auront forcément des incidences.

En outre, quand exigera-t-on de l'opérateur public de transport de voyageurs ferroviaires – la SNCF – de traiter avec la même considération les dessertes intrarégionales et les grandes dessertes nationales, ce qui évitera d'aggraver lourdement l'enclavement très préoccupant des rares secteurs déjà situés à plus d'une demi-heure d'un axe majeur d'échanges ? C'est un objectif de la loi d'aménagement du territoire.

**M. le président.** Pouvez-vous conclure, monsieur Alaïze ?

**M. Stéphane Alaïze.** Monsieur le président, la vitesse peut provoquer des accidents !

Je signale, au passage, que certains secteurs de la Drôme et de l'Ardèche sont éloignés de près de trois quarts d'heure d'une gare TGV. C'est inacceptable.

Enfin, où en est-on de la mise en œuvre par la SNCF de la desserte voyageurs sur la rive rhodanienne de l'Ardèche ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, je ne suis pas de ceux qui opposent les investissements nécessitant des financements très lourds destinés à des infrastructures qui serviront à plusieurs générations – il en faut – aux investissements moins lourds nécessaires à des dessertes locales et à des améliorations plus fines du territoire. Les deux sont indispensables. Tout cela est à étudier au regard des besoins, au cas par cas.

S'agissant de la traversée du Rhône, sachez que je m'apprete à approuver une fiche d'itinéraire de la RN 104 entre Lorient et Aubenas, laquelle prévoit un aménagement progressif adapté et, à terme, un nouveau pont sur le Rhône pour remplacer celui du Pouzin qui va devoir faire l'objet de travaux de remise en état urgents.

L'Etat a démontré dans le cadre des discussions sur les contrats de plan, qu'il était décidé avec les régions à faire plus pour l'aménagement du réseau routier national, ce qui s'est traduit par une augmentation de près de 30 % des enveloppes prévues dans les précédents contrats de plan.

L'aménagement du réseau routier national et la construction d'autoroutes sont pertinentes quand ils répondent aux besoins.

Vous avez aussi évoqué les conséquences de la mise en service du TGV Méditerranée sur les dessertes régionales en Rhône-Alpes. Ce nouveau service TGV ne pouvait manquer, dans un premier temps, de modifier les services que les voyageurs connaissaient et appréciaient. La région Rhône-Alpes s'est attachée à mettre en place des dessertes régionales recomposées pour qu'elles puissent satisfaire aux besoins des usagers dans des conditions au moins aussi bonnes qu'auparavant.

**M. Stéphane Alaïze.** Ce n'est pas le cas !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Mais la région Rhône-Alpes est décidée à faire le nécessaire !

A cet égard, il convient de préciser que la loi SRU a prévu que l'Etat pourrait participer financièrement aux incidences de ces recompositions de desserte dès lors qu'elles seraient consécutives à la mise en œuvre d'un moyen de transport nouveau, en l'occurrence le TGV Méditerranée. Ce sera donc le cas en Rhône-Alpes.

Plus généralement, je vous rappelle que l'offre ferroviaire régionale s'est trouvée renforcée dans les sept régions qui ont expérimenté le transfert de compétences. Je pense que vous trouverez en la SNCF un partenaire qui aura à cœur de créer les conditions pour poursuivre le développement du transport régional.

En ce qui concerne les dessertes sur la rive rhodanienne de l'Ardèche - je déplore moi aussi qu'il n'y ait pas de trains de voyageurs - il me semble que doivent être recherchées des solutions adaptées, tant par le recours à une offre routière de rabattement sur les services voyageurs assurés sur la rive gauche que par une offre ferroviaire sur la rive droite, qui devrait être envisagée par la région et les autres collectivités intéressées.

En tout cas, monsieur le député, le grand débat public multimodal sur la vallée du Rhône doit aussi être, en 2002, l'occasion d'examiner différentes possibilités.

**M. le président.** Nous en revenons au groupe RPR. La parole est à M. Michel Hunault.

**M. Michel Hunault.** Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur le problème des personnes handicapées. Leur pleine intégration dans notre société nécessite la totale accessibilité à tous les domaines de la vie et en particulier aux différents modes de transports.

Or de nombreuses gares leur sont encore inaccessibles, sans parler des trains. Dans le TGV, un seul emplacement est réservé aux personnes handicapées. Il est impossible à une personne en fauteuil roulant d'accéder au métro, au RER ou de prendre l'avion.

Bien que nous soyons en train de débattre de questions budgétaires, il me paraissait bon d'évoquer ces difficultés. Nous pourrions être, en la matière, beaucoup plus ambitieux, en agissant éventuellement par voie réglementaire.

Vous le savez en tout cas, vous pouvez compter sur le concours des collectivités locales, en particulier les régions qui seront, à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain, autorité organisatrice des transports, pour améliorer les choses.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, vous avez raison, l'accessibilité des logements et des moyens de transport pour les personnes à mobilité réduite, est une question majeure et c'est un devoir pour les pouvoirs publics d'y répondre.

En ce qui concerne l'accessibilité aux transports urbains, je crois qu'il convient de saluer les initiatives des collectivités locales mais l'Etat doit jouer son rôle.

Comme pour le logement, il faut penser aux aménagements nouveaux pour l'avenir, mais surtout à l'adaptation de l'ancien, qui n'a pas été pensé en fonction des besoins des handicapés.

La circulaire n° 2001-51 du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province précise les modalités de l'intervention de l'Etat, dont l'objectif est d'encourager nos concitoyens à emprunter davantage les transports en commun. Cela peut être aussi le cas pour les personnes à mobilité réduite à condition que l'on améliore l'accessibilité des matériels et les services aux handicapés.

C'est pourquoi la circulaire du 10 juillet 2001 prévoit que, pour être éligibles aux aides de l'Etat, les projets de transports collectifs doivent désormais « être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, que les difficultés éprouvées soient d'ordre moteur, sensoriel ou mental ». Que ce soit pour les investissements - matériel

ou aménagement de voirie -, les études ou les services spécialisés, l'exigence d'accessibilité est ainsi affirmée. C'était très important.

Les normes en matière d'accessibilité sont très largement diffusées, soit par le centre d'études et de recherches sur les transports urbains, le CERTU, soit le comité de liaison pour l'accessibilité, le COLIAC, soit par la délégation ministérielle à l'accessibilité.

La SNCF a également entrepris de gros efforts pour faciliter l'accessibilité des handicapés.

Pour accélérer l'accès aux personnes handicapées, la SNCF a lancé un programme de mise en accessibilité des gares régionales qui permettra de proposer, sur chaque région SNCF, un certain nombre de gares désignées pour jaloner utilement chaque desserte.

Ces gares constitueront un maillage complémentaire des gares plus importantes qui sont déjà accessibles, car elles bénéficient d'équipements et d'infrastructures spécialisés déjà implantés. Ce maillage devra respecter une distance maximale de 50 kilomètres environ entre deux gares accessibles. Ce n'est pas la panacée mais il y a indiscutablement un effort de la SNCF.

Actuellement, l'espace dédié dans les trains aux personnes en fauteuil roulant est effectivement très restreint. Néanmoins, lors de la rénovation des matériels anciens ou de la mise en service de nouveaux concepts, des espaces mieux adaptés aux besoins des personnes handicapées vont être proposés par la SNCF.

Les matériels les plus récents mis en service proposent déjà des accès plus faciles ainsi que des espaces et des toilettes complètement accessibles, notamment aux personnes en fauteuil roulant. Leurs plate-formes d'accès sont généralement prévues pour permettre une entrée de plain pied avec des quais d'une hauteur de 55 centimètres.

A titre d'exemple, dans le cadre de la rénovation du matériel roulant, les nouveaux trains Corail, qui seront progressivement mis en service à partir de 2002, offriront des espaces pouvant contenir jusqu'à quatre fauteuils roulants, dans une voiture multiservices spécialement aménagée, avec élévateur embarqué et toilettes entièrement accessibles.

Les TGV Duplex vont également subir des modifications pour offrir un espace mieux aménagé et plus convivial aux personnes en fauteuil roulant et leur accompagnateur, avec la possibilité d'accueillir trois personnes en fauteuil par rame, dont deux prenant place sur un siège classique, leurs fauteuils étant repliés et stockés dans des rangements prévus à cet effet. Cette mesure sera également effective à partir de 2003 pour le TGV Atlantique.

Enfin, les nouveaux matériels TER, mis en service progressivement dans de nombreuses régions, seront également accessibles aux personnes handicapées avec des espaces étudiés pouvant accueillir plusieurs personnes en fauteuil et des toilettes totalement aménagées.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Monsieur le ministre, vous avez souligné, et c'était légitime, l'augmentation significative des crédits d'entretien routier dans votre budget pour 2002. C'est particulièrement vrai pour l'entretien préventif et la réhabilitation des ouvrages d'art. C'était nécessaire puisqu'on admet en général que l'état de la chaussée de quelque 40 % de nos routes nationales est médiocre ou mauvais et qu'un tiers environ de nos 22 500 ouvrages d'art nécessitent des travaux de réparation urgents.

Nous vous donnons acte de cet effort, mais qu'en est-il de l'entretien courant ? Ce n'est pas tellement le député de l'opposition qui vous pose cette question, c'est autant le citoyen attaché à l'image de son pays, qui, trop souvent, a honte lorsqu'il se promène à travers le pays, sur nos routes nationales, et voit l'état de nos bas-côtés : herbes sauvages pas coupées, papiers gras, bouteilles plastiques, papiers pas ramassés.

Toutes les semaines, j'ai honte lorsque je me rends à Paris. Avez-vous déjà regardé dans quel état est l'autoroute du Sud lorsque l'on arrive à Paris ou lorsqu'on en repart ? Depuis le début de l'année, les herbes n'ont pas été coupées. Depuis le mois de mai, au même endroit, à l'entrée de Paris, des sacs poubelles n'ont pas bougé d'un seul centimètre. Je souhaiterais donc savoir quels efforts vous entendez accomplir pour améliorer l'entretien, parce que la situation se dégrade de plus en plus ?

Il est aussi incroyable que, dans un pays développé comme la France, dans de nombreux départements, les directions départementales de l'équipement n'aient pas suffisamment de moyens pour éclairer les carrefours. Dans mon département, le Haut-Rhin, le conseil général a dépensé 800 000 francs pour éclairer les carrefours et un certain nombre de rocade qui sont des routes nationales, au moins jusqu'à minuit. Nous en sommes réduits à éteindre les lumières entre minuit et cinq heures du matin !

Telle est malheureusement la réalité quotidienne que nous vivons, et j'aimerais donc savoir si, dans votre projet de budget pour 2002, un effort est également prévu pour l'entretien courant.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Oui, monsieur le député, un effort est prévu dans mon budget pour l'entretien courant. Cela dit, c'est aux sociétés d'autoroutes de nettoyer, vous le savez. Ne nous faites pas faire leur travail.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Ce n'est pas une concession, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Vous parliez de l'autoroute du Sud !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Celle qui mène à Orly, et qui n'est pas concédée !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Nous avons vécu pendant trop d'années avec l'idée qu'il fallait réduire les moyens de l'équipement, notamment pour l'entretien et l'exploitation. On a supprimé des emplois chaque année, et certains députés étaient fiers de dire : « Vous voyez, on gère bien, on ne dépense pas pour le fonctionnement. » J'en connais qui me disent encore que je dépense trop pour le fonctionnement.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Ce n'est pas mon cas !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** C'est votre famille ! Parlez à vos collègues, vous verrez !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Cela fait cinq ans que vous êtes ministre ! Il ne faut pas nous renvoyer la balle à chaque fois !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Avant, on supprimait 1 000 emplois chaque année, notamment pour l'entretien. Moi, j'ai inversé la tendance. L'an dernier, il n'y a pas eu de suppression d'emplois, il y a même eu une création de poste et, cette année, il y a davantage de postes créés pour 2002, 300 à l'équipement, sans compter la réduction de la vacance,

qui représente la couverture de 1 500 postes supplémentaires, d'hommes et de femmes. Près du tiers d'entre eux vient à l'entretien. Je pense, en effet, comme vous, qu'il faut s'occuper de l'entretien.

Pour le programme de réhabilitation des chaussées, il y aura 66 millions d'euros.

Au total, ce sont 429 millions d'euros qui seront proposés en 2002 pour l'entretien courant, soit une augmentation de 5,2 % par rapport à l'an dernier. Cela permettra d'accélérer le renouvellement des équipements de sécurité et d'augmenter les moyens de l'entretien préventif des chaussées.

Dans votre département, l'éclairage des autoroutes est une particularité, qui représente un effort financier important.

Je peux vous annoncer, mais vous le savez peut-être, que c'est sur les autoroutes alsaciennes et en région Rhône-Alpes que se fera le plus gros programme de réhabilitation des chaussées dans les trois prochaines années.

**M. Jean-Luc Warsmann.** L'Alsace a de la chance !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Pour les ouvrages d'art – ponts, murs de soutènement, tunnels –, 88 millions d'euros d'autorisations de programme pour 2002, en progression de 7 % par rapport à l'an dernier, permettront la poursuite des opérations de réparation les plus urgentes. Plus d'une centaine d'ouvrages répartis sur l'ensemble du territoire seront ainsi traités en 2002.

Au total, depuis 1997, les crédits consacrés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau auront augmenté de plus de 28 %, ce qui permet de combler progressivement les insuffisances que vous avez fort justement relevées, et que la Cour des comptes avait d'ailleurs également relevées.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Poignant.

**M. Serge Poignant.** Monsieur le ministre, lors de l'audition du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement en commission de la production et des échanges, je l'avais interpellé sur les moyens prévus pour la lutte contre la pollution maritime, ou plutôt sur l'absence de crédits dans son budget. Il m'a répondu qu'il fallait interroger le ministre des transports.

Il y a près de deux ans maintenant que l'*Erika* sombrait, occasionnant la marée noire catastrophique que nous connaissons, dont les effets se font encore sentir à ce jour. Tous les ministres avaient alors pris l'engagement solennel de faire de la sécurité maritime une de leurs priorités.

Au mois de février dernier, la coordination des collectifs marée noire du littoral atlantique interpellait le Gouvernement sur les moyens budgétaires à prévoir. Qu'en est-il donc aujourd'hui des réponses aux différentes questions posées ? En voici quelques-unes.

Quels moyens sont prévus pour renouveler les équipements de sécurité et en créer d'autres, notamment des phares et des balises ?

Quels moyens pour recruter des contrôleurs compétents et assurer la formation des personnels de contrôle et de surveillance ?

Quels moyens pour anticiper sur la mise en œuvre des directives européennes concernant les obligations des ports, le contrôle et la surveillance du trafic maritime, à la constitution de banques de données accessibles et l'élimination des navires sous normes ?

Quels moyens pour construire ou acheter de nouveaux navires, avions spécialisés, hélicoptères, pour assurer la sécurité, la surveillance et le sauvetage en mer et prévoir le renouvellement de la flotte existante ?

Quels moyens de fonctionnement, crédits et personnel, pour les services assurant la sécurité maritime et quels moyens pour remettre à niveau les plans POLMAR terre et mer ?

Dans votre budget, monsieur le ministre, je n'ai pas trouvé beaucoup de moyens qui puissent répondre aux engagements pris. Pouvez-vous clairement les identifier ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Nous sommes aujourd'hui un mois après l'anniversaire du naufrage du *Jevoli Sun*, un mois avant le deuxième anniversaire de celui de l'*Erika*. Un porte-container s'est échoué hier à Molène, heureusement sans conséquences graves pour le moment, mais mes services restent très vigilants tant que toutes les opérations de mise en sécurité ne sont pas terminées.

En matière de sécurité maritime, il y a indiscutablement une volonté. Le projet de budget dont vous discutez en témoigne. Après une hausse des moyens d'engagement de plus de 60 % en 2001, ce qui n'est pas rien, les crédits de paiement en faveur de la sécurité maritime augmentent à nouveau fortement, de 23 %, dans le projet de loi de finances pour 2002.

S'agissant des emplois, je rappelle que quarante-deux postes nouveaux seront consacrés à la sécurité et aux contrôles. Je l'ai dit dans mon intervention générale, je ne développe pas ce point.

Les CROSS, pour leur part, doivent faire face à l'extension de leurs missions ainsi qu'à la multiplication de leurs interventions. Leur dotation augmentera de 40 % en crédits de paiement, de manière à renouveler notamment les radars et à améliorer la couverture radio actuelle. Cette évolution est là encore importante.

La signalisation maritime bénéficie d'une augmentation de 50 % en crédits de paiement, permettant la poursuite du plan de modernisation des phares et balises et la livraison du grand baliseur océanique de Brest, après celle du baliseur côtier du Havre intervenue en 2001 et avant celle du baliseur océanique de Dunkerque prévue pour 2003. De plus, un second patrouilleur de haute mer sera également livré en 2002. Je ne vous parle pas des vedettes, pour lesquelles un programme a déjà été engagé.

Les moyens de lutte contre la pollution, particulièrement les barrages flottants POLMAR, ont été complétés. Le linéaire disponible sera porté de 37 000 mètres avant l'*Erika* à 50 000 mètres.

Indépendamment des aspects budgétaires, je signale la refonte des plans POLMAR afin de tirer les enseignements de l'*Erika*.

Le système Equasis, que nous avons proposé, a été repris par la Commission.

Les moyens en hélicoptères et avions sont prévus dans le budget de la défense et dans celui du ministère des finances. Cela ne concerne pas ce budget.

Enfin, je rappelle le succès récent de la conciliation sur le paquet des directives Erika I, ainsi que l'élimination accélérée des navires à simple coque, qui découlent directement des efforts français au niveau européen et au niveau de l'OMI.

**M. le président.** Nous revenons au groupe UDF.

La parole est à M. Marc Reymann.

**M. Marc Reymann.** Monsieur le ministre, la Commission européenne vient de transmettre au Parlement européen une proposition de décision visant à modifier la décision n° 1692/96 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

La proposition de modification de la liste qui avait été arrêtée lors du Conseil européen des 9 et 10 décembre 1994 à Essen ignore le projet de TGV Rhin-Rhône, pourtant largement aussi avancé dans ses procédures de mise en œuvre que d'autres opérations y figurant.

Cette proposition, qui a nécessairement été formulée après une étroite concertation avec les plus hautes autorités françaises, ignore le caractère européen d'un équipement majeur destiné à améliorer les relations entre les espaces rhénans et méditerranéens sur l'un des principaux corridors de transports du continent.

Elle est surprenante car la réalisation de cette infrastructure, et notamment de son barreau sud, atténuera, en supprimant un goulet d'étranglement, les difficultés qui ne manqueront pas d'apparaître à terme pour le fret sur ce corridor du fait de l'abandon du canal à grand gabarit.

Si la liste proposée devait finalement être arrêtée en l'état, les collectivités alsaciennes pourraient être amenées à douter de la volonté réelle du Gouvernement de voir aboutir dans un délai raisonnable le projet de TGV Rhin-Rhône, lequel suppose, pour sa concrétisation, un financement important de l'Union européenne.

C'est d'autant plus vrai que nous attendons maintenant depuis plus de trois mois, de la part de l'Etat, un projet de convention visant à permettre de lancer dès le début de l'année prochaine les études d'avant-projet définitif de ce projet dans la continuité d'une déclaration d'utilité publique que nous osons espérer pour la fin de l'année.

Devant toutes ces inquiétudes, je souhaiterais connaître, monsieur le ministre, votre position.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, nous étions favorables à l'inscription du TGV Rhin-Rhône au RTE, nous l'avons encore demandée lors du dernier sommet franco-allemand qui s'est tenu à Fribourg en juin. Je puis vous assurer que j'interviendrai de nouveau auprès de la Commission européenne en ce sens. La Commission, jusqu'à présent, a rejeté cette demande sans concertation.

Cela ne signifie cependant pas que l'Union européenne ne finance pas le projet. Elle dispose d'une ligne pour les autres projets que ceux inscrits, mais c'est une ligne annuelle et il faut chaque fois renouveler les demandes, d'où l'intérêt de faire inscrire le projet au RTE.

On me parle parfois du TGV Rhin-Rhône en ne le voyant que comme le doublement en quelque sorte du TGV Est européen, qui desservira lui aussi l'Alsace, mais, s'il doit relier Mulhouse Belfort, Besançon, Dole, Dijon et Paris, il y aura aussi une branche sud qui ira vers le Rhône. Cette nouvelle ligne à grande vitesse libérera autant de sillons pour faire passer du trafic marchandise sur la ligne classique, vous avez tout à fait raison de le souligner.

Cette opération est la plus avancée du point de vue des études. Nous attendons la déclaration d'utilité publique pour la fin de l'année ou le tout début de 2002 : ce n'est donc pas renvoyé aux calendes grecques. Nous avons engagé une mission pour optimiser le coût du projet. Le bouclage du financement est en cours avec les collectivités territoriales, l'Union européenne, la Suisse. Tout est en place pour permettre le démarrage des travaux de la branche est du TGV Rhin-Rhône. Il a été choisi, pour plus d'efficacité, de commencer au nord par le tronçon Auxonne-Petit-Croix, en 2004. Nous n'attendons donc pas l'achèvement des travaux du TGV Est européen. La mise en service aura lieu en 2008.

Nous avons créé les conditions de financement qui n'existaient pas antérieurement pour de tels projets : le fonds de développement de l'intermodalité, dont j'ai parlé tout à l'heure, et les dividendes autoroutiers bénéficieront aussi à ce projet. Par ailleurs, nous tirons les conséquences du débat public tenu sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône qui sera une ligne mixte voyageurs-fret. Enfin, le débat public sur le contournement de Lyon est en cours avec le contournement est pour le fret et ouest pour la route.

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

**M. Dominique Caillaud.** Monsieur le ministre, vous connaissez l'intérêt que je porte au développement des systèmes d'information géographique et je me félicite que l'IGN ait été reconnu comme la cheville ouvrière du programme de mise en œuvre du référentiel à grande échelle – RGE – et l'intégrateur des différentes données émanant des autres ministères, notamment de la DGI. Vos ambitions dans ce domaine sont clairement annoncées dans ce projet, mais, si les crédits de fonctionnement progressent de 4,2 %, les crédits d'investissement se réduisent de 11 %, et je suis inquiet pour l'avenir de ces ambitions. Un coup de frein pourrait en effet être donné à la mise en œuvre du référentiel à grande échelle, au moment même où la loi SRU constitue une exceptionnelle occasion d'avancer vers la production cohérente par l'IGN de documents graphiques numérisés et d'éviter la dispersion des documents utilisés, voire de revenir aux plans papier.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre du RGE, un accord a été conclu entre l'IGN et le service du cadastre. Pouvez-vous me préciser si un accord financier a été trouvé avec le ministère de l'agriculture et de la pêche, qui s'appretait à engager un programme d'orthophotos aériennes similaire à celui que l'IGN réalise ? Chacun, ici, comprendrait quel effet désastreux aurait ce gaspillage de deniers publics dû à une incapacité à s'entendre.

Enfin, ma dernière demande concerne le CNIG – le Conseil national de l'information géographique – dont le rôle et l'influence se sont considérablement accrus ces dernières années, tant auprès des producteurs de données géographiques publiques et privées que des utilisateurs. Le vœu de ses membres serait de voir le CNIG disposer d'une ligne budgétaire identifiée, dont chacun espère qu'elle pourrait se conforter.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, il est vrai que cette question est très importante. Vous savez que, après les résultats comptables déficitaires pour les exercices 1996 et 1997, un retour à l'équilibre a pu être constaté à partir de 1998, et que 2001 a vu la subvention de fonctionnement de l'IGN revalorisée de 1 % par rapport à 2000. Elle augmentera de 4 % pour 2002, ce qui, je crois, traduit le soutien de l'Etat à l'institut.

Pour ce qui est de l'évolution de cet établissement à la suite du rapport, présenté par M. Guy Lengagne en septembre 1999, sur les perspectives d'évolution de l'information géographique et leurs conséquences pour l'IGN, le Premier ministre a confirmé, en février de cette année, les missions de l'IGN en matière de référentiel géographique de base et d'information.

Par ailleurs, une mission ambitieuse, portant sur l'élaboration et la gestion d'un référentiel à grande échelle de précision métrique, lui a été confiée. Sur la base de ces

missions ainsi redéfinies, un nouveau contrat d'objectif couvrant 2002 à 2005 devrait pouvoir être signé au début de 2002.

Enfin, le Conseil national de l'information géographique, instance interministérielle créée en 1985 et placée auprès de mes services, a pour objectif de contribuer à promouvoir le développement de l'information géographique et à améliorer les techniques correspondantes, en tenant compte des besoins exprimés par les utilisateurs publics ou privés. Ses objectifs principaux pour les cinq années à venir comprennent notamment l'accompagnement de la mise en œuvre des décisions interministérielles dans le cadre, par exemple, du RGE, confié à l'IGN à la suite du rapport de M. Guy Lengagne. Le CNIG étant amené à intervenir pour suivre et stimuler le développement de l'information géographique, je suis prêt à soutenir un réexamen de ses moyens de fonctionnement afin de renforcer son caractère interministériel. Vous voyez donc, monsieur le député, que la baisse des crédits d'investissement ne signifie pas une remise en cause du projet RGE, et que leur évolution sera examinée dans le cadre du contrat de gestion.

Il n'y a pas, pour l'instant, d'accord financier avec le ministère de l'agriculture, mais l'IGN y travaille.

**M. le président.** Nous revenons au groupe socialiste. La parole est à M. Yvon Abiven.

**M. Yvon Abiven.** Monsieur le ministre, le développement de la circulation routière induisant des effets négatifs, tout le monde convient qu'il est nécessaire de mieux équilibrer les rôles respectifs du rail et de la route. Plusieurs mesures annoncées par le Gouvernement vont dans ce sens et je m'en félicite. Toutefois, des retards ou des dysfonctionnements préoccupants peuvent mettre en question la volonté affichée.

Parmi ces mesures, la régionalisation ferroviaire, généralisée par la loi SRU pour le 1<sup>er</sup> janvier 2002, offre des perspectives intéressantes pour le développement ferroviaire, puisque les régions deviendront des acteurs essentiels du développement ferroviaire. A la lecture du budget, il apparaît que les subventions aux transports par fer au titre de la régionalisation augmenteraient sensiblement, ce qui est bien, mais il faudra, à l'avenir, se montrer vigilant quant à la pérennité des dotations versées à ce titre.

Comme, tout à l'heure, Félix Leyzour à propos de la Bretagne, je souhaiterais souligner les retards pris dans la réalisation du volet ferroviaire des contrats de plan Etat-région, sans entrer dans le détail, puisqu'il semble qu'un peu moins de la moitié des programmes pour 2001 soit réalisée à ce jour. De son côté, le volet routier est loin d'enregistrer de tels retards, même si, dans le centre de la Bretagne, notamment, des programmes sont toujours à la traîne. Là encore, la priorité affichée pour le ferroviaire ne se retrouve pas tout à fait dans les chiffres. Monsieur le ministre, quelles mesures entendez-vous prendre pour remédier à ces retards ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le député, il est vrai qu'on parle de retard à propos du ferroviaire. Mais quel est le contexte ? Nous avons, dans les contrats de plan, multiplié par huit les dépenses prévues par rapport aux contrats précédents. La volonté et l'effort du Gouvernement et des régions sont indiscutables, et c'est bien une mutation de la politique des transports qui apparaît dans les contrats de plan.

Mais il est vrai que, du fait même de cette multiplication par huit, de nombreuses études ont été lancées pour des projets qui démarrent à peine.

Mes services avaient préparé une réponse. J'aurais dû vous dire que le nombre de projets sur lesquels travaillent les régions, RFF, la SNCF et mes services est très important, que toutes les études sont en cours et que les réalisations vont pouvoir être engagées. Mais, parlons franchement, je n'en suis pas si sûr. Nous devons veiller à ce que tous les moyens soient mis en œuvre pour qu'il n'y ait pas de retard, pour qu'un défaut d'ingénierie ne compromette pas les délais de réalisation des projets. Traditionnellement, nous privilégions souvent le projet routier par rapport au projet ferroviaire, c'est vrai. Mais il nous appartient de rendre effective cette multiplication par huit.

**M. le président.** Nous revenons au groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jean-Luc Warsmann.

**M. Jean-Luc Warsmann.** Monsieur le ministre, je voudrais insister à nouveau cette année sur la nécessité d'accélérer les travaux de l'autoroute A 34. Quelques dizaines de kilomètres d'autoroute manquent sur un axe qui relierait Rotterdam à Marseille et permettrait de désengorger les autoroutes A 1 et A 31, qui sont particulièrement chargées. Sur l'autoroute A 31, entre Nancy et Luxembourg, on observe même de fréquents accidents.

C'est aussi un axe essentiel pour le département des Ardennes, à forte tradition industrielle, mais qui connaît un chômage beaucoup plus élevé que la moyenne nationale. Tous les élus ardennais sont conscients que l'achèvement de cette autoroute est une condition, certes insuffisante, mais totalement indispensable au désenclavement et au redémarrage économique du département.

Monsieur le ministre, je vous poserai donc deux questions très concrètes. La première porte sur le tronçon Charleville-Reims. Les travaux ont été financés au contrat de plan Etat-région. Quelles informations pouvez-vous nous donner sur le rythme d'engagement des crédits afin que ce tronçon soit achevé le plus rapidement possible ?

La seconde question concerne la branche ouest, c'est-à-dire le prolongement de l'autoroute vers la Belgique et le raccordement aux travaux autoroutiers effectués par nos amis belges. Quels engagements de délai pouvez-vous prendre sur la réalisation de ce dernier tronçon manquant ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** L'autoroute A 34 et son prolongement vers la Belgique permettront d'offrir une solution de rechange aux autoroutes A 1 et A 6 pour les flux en provenance du Benelux à destination du Sud-Est. Cette nouvelle infrastructure permettra en outre à la région Champagne-Ardenne de mieux s'ouvrir aux marchés européens et confortera sa vocation logistique.

Le prolongement de l'autoroute A 34 vers Rocroi et la Belgique a été inscrit dans le projet de schémas de services collectifs de transport, adopté le 9 juillet dernier, comme je l'ai dit à plusieurs reprises. L'aménagement de l'A 34, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, est déjà bien engagé pour la partie Reims-Charleville : sur les 116,5 kilomètres que compte cette section, 74,3 kilomètres sont aujourd'hui en service. L'avancement des études et des procédures sur les autres sections permet d'envisager une mise en service complète en 2003.

Pour la partie Charleville-Belgique, un débat public a été mené au cours du dernier trimestre 2000. La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique devrait pouvoir être engagée d'ici à 2003. Pour faciliter cette opération et dans la perspective d'une participation à parité du conseil régional et du conseil général, l'Etat a inscrit une enveloppe de 100 millions de francs de crédits FEDER pour le financement des travaux de l'A 34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge : 300 millions devraient ainsi pouvoir être mobilisés pour engager une première tranche fonctionnelle de travaux, une fois les études et procédures achevées.

Vous le voyez, monsieur le député, l'Etat et le Gouvernement accordent une grande importance à la réalisation de l'A 34. Cependant, si le dossier de cette autoroute avait été pris en compte plus tôt, nul doute qu'il serait aujourd'hui plus avancé.

**M. Jean-Louis Dumont.** Il faudra faire un tronçon vers la Meuse !

**M. le président.** La parole est à M. Jean Auclair.

**M. Jean Auclair.** Force aujourd'hui est de faire un triste constat. Depuis que vous êtes ministre, la mise à deux fois deux voies de la RN 145 ou route Centre Europe Atlantique - RCEA - n'a pas avancé au rythme indispensable et espéré. Ne dites pas que vous n'aviez pas les moyens d'affecter des crédits, car nous savons tous que la croissance a généré des produits importants et que les rentrées fiscales vous ont permis de disposer d'une cagnotte exceptionnelle.

Pour la énième fois, je vous interpelle sur l'absolue nécessité d'accélérer les travaux de cet axe, de plus en plus fréquenté et particulièrement meurtrier, en apportant des financements exceptionnels.

Je vous rappelle qu'en 1994 l'actuel Président de la République avait fait débloquer une enveloppe exceptionnelle de 190 millions de francs parce qu'il avait conscience de l'urgence des travaux. Vous, votre unique réponse, c'est zéro franc, zéro centime. Le contrat de plan en est la preuve : malgré les effets d'annonce, les crédits alloués sont en baisse. Comme vous devez le savoir, d'ici à la fin décembre, les autorisations de programmes auront été engagées à plus de 90 % et les crédits de paiement consommés.

Ma question est simple : le rythme des autorisations de programme en 2002 sera-t-il de même niveau qu'en 2001 ? L'Etat apportera-t-il les 100 millions nécessaires et allouera-t-il une enveloppe exceptionnelle ? Et ne me parlez pas, comme tout à l'heure à M. Rochebloine, de la « clause de revoyure » en 2003.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je dirai ce que je voudrai !

**M. Jean Auclair.** Vous savez très bien que vous ne serez plus là en 2003.

**M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial.** Ça, vous n'en savez rien ! D'ailleurs, vous non plus vous ne serez peut-être plus là.

**M. Jean Auclair.** Si, aujourd'hui, tout est fait pour favoriser la circulation de l'information dans le monde, il faut savoir que les véhicules circulent toujours aussi mal sur la RN 145 et que, à cause de votre inaction, le seul sort qui nous soit réservé est d'y mourir tranquillement. Des parents de victimes vous ont d'ailleurs écrit pour vous faire part de leur colère lorsqu'ils voient le nom de leurs enfants s'ajouter à la liste si longue des morts de la RN 145. Il est navrant que la politique de sécurité routière en France se contente de dresser des silhouettes

noires au bord des routes ou de prononcer de beaux discours. Ce sont des raisons d'espérer dont nous avons besoin, non de nouvelles raisons d'avoir peur.

Monsieur le ministre, à l'occasion du vote de votre budget, je vous demande d'affecter immédiatement une enveloppe financière importante permettant l'avancée des travaux de la RN 145 dans le département de la Creuse.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'ignore, monsieur le député, si vous étiez là quand, tout à l'heure, j'ai parlé du lien entre les différentes conditions de la sécurité.

M. Jean Auclair. Oui, j'étais là.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Votre raisonnement est un peu facile. Je vous répéterai donc ce que j'ai dit.

Vous avez évoqué les efforts de l'actuel Président de la République. C'est bien. Dans le précédent contrat de plan, l'Etat avait mis 1,3 milliard. Le Gouvernement consacrera 2,32 milliards, un peu plus de deux fois plus, dans le nouveau contrat de plan.

M. Jean Auclair. Sur une année de plus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Lorsque c'était deux fois moins, vous applaudissiez et vous ne parliez pas des morts ! Je suis d'ailleurs sûr que, dans le département de la Creuse, on a compris ce qu'il fallait changer pour dépasser ce type d'analyses et de propositions.

Je vous répète, monsieur le député, que l'enveloppe concernant la RCEA pour la période 2000-2006 est de 2,320 milliards, quand elle était de 1,300 milliard sous le contrat de plan précédent.

M. Jean Auclair. Mais sur combien d'années ? Cinq, et maintenant c'est sept !

M. Jean-Yves Caillet. Doublement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais vous n'avez aucune mémoire, monsieur le député !

M. Jean Auclair. Allez faire ce cinéma ailleurs, mais pas à moi ! C'est du baratin !

M. Jean-Yves Caillet. Il n'y avait pas un centime dans les caisses quand on est arrivé !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement M. le député dit – sans doute pour le voir imprimé dans le *Journal officiel* – que le précédent contrat de plan a duré cinq ans ; je lui explique qu'il a duré six ans, puisque Juppé l'a allongé d'un an.

M. Jean Auclair. Et le vôtre, c'est sept !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et le nôtre, c'est sept. Nous consacrons 2,3 milliards sur sept ans, quand vous avez mis 1,3 milliard pour six ans. Et, à l'époque, vous ne parliez pas du nombre de victimes et de morts. Vous applaudissiez.

M. Jean Auclair. J'applaudissais les morts ? C'est n'importe quoi !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je ne vous demande pas de m'applaudir, monsieur le député, mais de reconnaître la réalité.

Sur ces 2,320 milliards, 500 millions vont au Limousin, région dans laquelle les travaux sont de loin les plus avancés, puisqu'un peu plus de 50 % du linéaire est déjà aménagé alors que le taux ne dépasse pas 25 % dans les autres régions.

Sur la RN 145, dans la Creuse, que vous connaissez bien – on a examiné attentivement la situation de ce département – la mise en service du doublement de la déviation de Guéret fin 2002 permettra d'offrir aux usagers 61 kilomètres en continu à deux fois deux voies.

En outre, les travaux de la section RD 990-Gouzou débiteront fin 2001.

Le taux d'avancement du volet RCEA en région Limousin est, en part Etat, de 42,6 % fin 2001. Il sera porté à 57,7 % fin 2002, et même à 62,8 % – ça vous intéresse – pour la RN 145 dans la Creuse, ce qui traduit la volonté de l'Etat d'accélérer la réalisation de la RCEA dans le Limousin.

S'agissant de la RN 141 est, qui relie Limoges au département du Puy-de-Dôme en traversant entièrement la Creuse, d'ouest en est, un programme d'aménagements qualitatifs est prévu. Une enveloppe de 50,6 millions, 100 % Etat, est inscrite à ce titre au contrat de plan Etat-région Limousin. Une première section entièrement située dans la Creuse, Bourgneuf-Pontarion, sera aménagée dès 2002.

En outre, trois opérations d'aménagements de sécurité ont été sélectionnées au plan régional. L'une d'elles, dont le projet est actuellement en cours de finalisation, a fait l'objet d'un financement par l'Etat de 2,6 millions de francs sur la ligne réservée à cet effet au contrat de plan. Les travaux seront réalisés au cours du premier semestre 2002. Les deux autres opérations seront financées en même temps que les aménagements qualitatifs évoqués plus haut. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Monsieur le ministre, vous connaissez les difficultés que traverse actuellement la Basse-Normandie en raison de la situation de Moulinex. Nous devons faire des efforts importants de réindustrialisation, lesquels seraient utilement accompagnés d'une accélération du désenclavement, en particulier de mon département de l'Orne et du bassin d'Alençon.

Nous avons, avec bonheur, signé hier la convention de financement de la section A 28 Rouen-Alençon. A ce propos, j'aimerais que vous nous donniez des nouvelles du scarabée pique-prune car le redémarrage de la section Ecomoy-Tours dépend de la Commission de Bruxelles qui doit décider si les efforts consentis pour protéger cette charmante petite bête sont suffisants. Je rappelle, à l'intention de ceux qui intentent des recours de ce type, qu'une personne par mois meurt sur cette portion de route. Quand on retarde ainsi un projet, il faut en mesurer les conséquences.

Par ailleurs, la région Basse-Normandie vous sollicitera pour le projet d'électrification de la section Mézidon-Le Mans de la ligne SNCF Caen-Tours, qui contribuerait à un désenclavement fort utile au fret ferroviaire et aux liaisons voyageurs. J'espère que vous accueillerez favorablement cette demande.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comme vous le savez, monsieur le député, nous sommes favorables au développement du transport des marchandises et des voyageurs par le rail.

Concernant l'autoroute A 28, vous l'avez signalé, nous avons signé hier une convention concernant la réalisation du tronçon Rouen-Alençon, long de 125 kilomètres, qui sera mis en service en 2005. Il desservira Gacé, Broglie, Brionne, et contournera l'Île-de-France par l'ouest. Cet itinéraire est très satisfaisant. Nous avons mis beaucoup

de temps pour parvenir à cet accord mais il s'agissait d'une première dans le cadre des nouvelles dispositions que nous devons désormais appliquer.

Pour ce qui concerne la section Ecomoy-Tours de l'A 28, les procédures d'enquêtes parcellaires ont repris cette automne. Néanmoins, la démonstration devra être faite que le remembrement permet de préserver le scarabée pique-prune car cela est exigé par des conventions et des règles internationales...

**M. Michel Bouvard.** C'est bien le problème ! Et Natura 2000 n'arrangera rien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** ... et nous devons les respecter. Toutefois, j'espère, monsieur le député, que les premiers travaux pourront débiter à la fin de l'année prochaine.

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

#### Equipement, transports et logements

**M. le président.** J'appelle les crédits inscrits à la ligne : « Equipements, transports et logement ».

#### ÉTAT B

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

« Titre III : 40 381 859 euros ;

« Titre IV : moins 6 309 542 euros. »

#### ÉTAT C

#### Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

#### TITRE V - INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 1 723 546 000 euros ;

« Crédits de paiement : 746 582 000 euros. »

#### TITRE VI - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 2 910 981 000 euros ;

« Crédits de paiement : 1 287 440 000 euros. »

Je suis saisi de trois amendements n<sup>os</sup> 38, 37 et 144, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 38, présenté par M. Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, est ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B concernant l'équipement, les transports et le logement : I. - Services communs, réduire les crédits de 78 944 954 euros ».

L'amendement n<sup>o</sup> 37, présenté par M. Lengagne, rapporteur spécial, est ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement : IV. - Mer, majorer les crédits de 78 944 954 euros. »

L'amendement n<sup>o</sup> 144, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B concernant l'équipement, les transports et le logement : réduire les crédits de 77 010 769 euros ; majorer les crédits de 77 010 769 euros. »

Monsieur Lengagne, pouvez-vous présenter ensemble les amendements n<sup>os</sup> 38 et 37 ?

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** Oui, monsieur le président, puisque ces amendements sont liés.

Il s'agit en effet de prélever une partie des crédits de la section Services communs pour les affecter à la section Mer du budget de l'équipement, des transports et du

logement afin de maintenir dans cette dernière section les crédits de rémunération des agents des services chargés de la politique de la mer.

Il faut savoir qu'il existe deux catégories de personnel. La première regroupe les agents qui travaillent dans les ports, les services maritimes, et sont souvent rattachés aux DDE. Dans certains cas, comme pour Sète ou Boulogne, ce personnel relève déjà des services communs. Il peut être affecté à une DDE ou à un port. La seconde catégorie concerne le personnel plus spécifique des affaires maritimes ou les contrôleurs de navigation. Or, celui-ci, qui relevait jusqu'alors de la section Mer, doit être affecté aux services communs.

Cela pose deux problèmes.

Le premier est que dans le « bleu » budgétaire, il sera impossible de savoir où figure ce personnel, quelles sont sa spécificité et son utilité. Il s'agit donc d'un problème de lisibilité.

**M. Jean-Louis Dumont.** Tout à fait !

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** Le second problème, très important, est que cette mesure va au rebours du très long travail d'élaboration de la loi organique relative à l'examen des lois de finances, qui a modifié l'ordonnance de 1959.

J'ai très longuement discuté avec le ministre et ses collaborateurs pour connaître le motif de ce regroupement. La Cour des comptes a formulé une observation à ce propos et le ministère souhaite que son personnel accepte une certaine mobilité à l'intérieur de ses services. Cela, je le comprends bien : dans ma mairie, je fais en sorte qu'il en soit également ainsi. Pour autant, je ne crois pas qu'une telle mécanique soit nécessaire pour favoriser la mobilité.

Nous souhaitons, nous, parlementaires, être parfaitement au courant de ce qui se passe. Or, avec le regroupement que vous avez opéré, nous pourrions sans le savoir, voter la suppression de deux postes d'administrateur des affaires maritimes.

Par ailleurs, rien n'empêche le ministère de regrouper tout ce personnel, même s'il relève de « bleus » différents, à l'intérieur d'une même direction afin de le gérer comme il l'entend.

Outre la perte de pouvoir qu'elle représente pour le Parlement, cette mesure de regroupement est en contradiction avec la nouvelle loi organique, qui sera appliquée dans quelques années. C'est pourquoi la commission des finances a adopté à l'unanimité cet amendement que j'avais présenté.

**M. Michel Bouvard.** Tout à fait !

**M. Jean-Louis Dumont.** A l'unanimité !

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** Toutefois, je répète que, après nos longues discussions, j'ai bien compris les motivations du ministre qui ne semblait pas tout à fait d'accord avec cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 144.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Je souhaite donner mon avis sur les amendements qui viennent d'être soutenus avant de présenter celui du Gouvernement.

Le projet de budget prévoit, en effet, le transfert vers la section « services communs » des emplois inscrits jusqu'à présent sur la section « mer ». Je souligne que cette disposition a été acceptée par la majorité des personnels concernés, au vu des réels avantages qu'elle leur apporte en termes de gestion.

Monsieur le rapporteur, j'ai bien compris le souci que vous avez exprimé vis-à-vis du lien entre ce regroupement et l'évolution prévue par la loi organique. Vous exprimez là une position de principe d'ordre quasiment institutionnel concernant l'information du Parlement, sur laquelle je vous rejoins.

Cependant, je tiens à affirmer ma conviction que la politique de déplacement et ses évolutions imposera et impose déjà une approche multimodale des services de transports. Cela impose d'accroître la mobilité voulue par les personnels et leur pluridisciplinarité. C'est un axe fort de la politique de modernisation du ministère et la mesure de regroupement y contribue.

Votre commission des finances s'inquiète de la perte de lisibilité qui en résulte et a adopté deux amendements pour annuler ce transfert.

Je rappelle que le regroupement actuel dans la section « mer » présente lui-même des défauts puisqu'il ne décrit pas tous les emplois de l'équipement affectés à des missions marines.

Cela vous ne l'avez pas dit.

**M. Guy Lengagne, rapporteur général.** J'ai dit qu'il y avait deux catégories de personnel.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Il faudra donc revoir ces périmètres dans le cadre de la nouvelle loi organique.

En attendant ces évolutions, je conviens, monsieur le rapporteur, de la nécessité de maintenir le même niveau de lisibilité malgré le transfert.

Dans ce but, je propose de remplacer les amendements de la commission par un amendement du Gouvernement qui vise à créer, au sein de la section « services communs », quatre articles nouveaux qui reprennent les regroupements des emplois mer, aujourd'hui inscrits dans la section « mer ».

L'amendement que je propose porte sur un montant de crédits de 77 010 769 euros au lieu de 78 944 954 euros pour l'amendement de la commission des finances. La différence provient des crédits de vacation et de prestations sociales intégrées dans d'autres chapitres.

En complément, l'indication des emplois sera reproduite à partir de l'année prochaine dans le cadre des agrégats budgétaires dans le « bleu » de la section « mer » de façon à ce que ce dernier apporte toujours une vue d'ensemble du budget du ministère pour sa partie mer.

Ces dispositions me paraissent répondre aux souhaits que vous exprimez tout en permettant le regroupement auquel, je suis comme vous le savez, attaché.

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

**M. Guy Lengagne, rapporteur spécial.** La commission des finances n'ayant pas pu examiner votre amendement, monsieur le ministre, c'est donc à titre personnel que je m'exprime, même si, compte tenu du débat que nous avons eu en séance de commission, je crois pouvoir dire que ma position reflète celle de mes collègues.

Monsieur le ministre, nous nous rejoignons effectivement sur la nécessité d'assurer une certaine lisibilité. Mais, très sincèrement, je ne vois pas l'intérêt que présente votre amendement par rapport à la solution qui consiste tout simplement à revenir à la situation *ante*. Certes, il permettra au Parlement d'être informé *a priori* du nombre de postes affectés à la mer, en tout cas d'une partie d'entre eux. Mais il ne s'agit que d'articles de prévision, et l'inscription de ces crédits sur le même chapitre que les autres personnels du ministère de l'équipement

permettra des mouvements de crédits entre articles au sein de ce chapitre. Nous n'aurons donc pas la garantie du maintien des crédits budgétaires dans leur affectation d'origine, que seul le maintien de ces crédits dans les chapitres relatifs aux personnels de la section « mer » peut nous donner.

En ce sens, monsieur le ministre, nous ne pouvons pas être d'accord avec votre amendement. C'est pourquoi je suggère à notre assemblée d'adopter les amendements n<sup>os</sup> 38 et 37 qui ont été, je le rappelle, votés à l'unanimité par la commission des finances.

**M. Daniel Marcovitch.** Dans sa grande sagesse !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le président, je confirme l'avis défavorable du Gouvernement à ces deux amendements de la commission des finances.

**M. le président.** Le Gouvernement est défavorable aux amendements de M. Lengagne et la commission est défavorable à l'amendement du Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 38.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 37.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n<sup>o</sup> 144 du Gouvernement tombe.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix le titre III, modifié par les amendements adoptés.

*(Le titre III, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix la réduction de crédits du titre IV.

*(La réduction de crédits est adoptée.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V.

*(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.

*(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)*

#### Budget annexe de l'aviation civile

**M. le président.** J'appelle les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

« Crédits ouverts à l'article 33 au titre des services votés du budget annexe de l'aviation civile : 1 201 311 800 euros.

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 33 au titre des services votés.

*(Les crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** J'appelle les crédits ouverts à l'article 34 au titre des mesures nouvelles du budget annexe de l'aviation civile.

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 198 100 000 euros ;

« Crédits de paiement inscrites au paragraphe II : 216 389 687 euros. »

**M. Gantier, rapporteur spécial,** a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 128, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits ouverts au paragraphe I de l'article 34 de 10 millions d'euros ;

« Majorer les crédits ouverts au paragraphe I de l'article 34 de 10 millions d'euros. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. L'amendement n° 128 et l'amendement n° 127 sont en réalité deux frères siamois. Pour des raisons de présentation, un premier amendement a été divisé en deux parties.

En fait, l'amendement n° 128 ne modifie en rien les crédits prévus au chapitre 82-01 mais, pour des raisons de lisibilité, de clarté, il a été nécessaire de les distinguer selon leur objet.

En effet, le chapitre 82-01 du budget annexe de l'aviation civile présente l'inconvénient de retracer tout à la fois les opérations d'investissement relatives aux infrastructures aéroportuaires et les opérations d'investissement relatives à la sûreté. Or ce sont des opérations totalement différentes qui relèvent de concepts différents. Dans un cas, il s'agit de l'exploitation des aéroports et des avions, dans l'autre, il s'agit de la sûreté des personnels, des passagers et des appareils.

Ces dernières semaines, une polémique est née à propos du montant des crédits alloués à ces différentes actions et, en ma qualité de rapporteur spécial, j'ai été saisi de courriers en provenance des syndicats de pilotes et de gestionnaires d'aéroport dénonçant l'insuffisance des crédits consacrés à la sécurité. Ceux-ci sont en fait difficiles à apprécier dans la mesure où ils ne sont pas dissociés, comme je viens de le dire, des dépenses d'infrastructure.

C'est pourquoi j'ai demandé à la commission des finances de distinguer ces crédits. Celle-ci m'a suivi et a adopté les amendements nos 128 et 127.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je comprends le souci que vous exprimez à travers ces amendements mais, depuis la loi de finances pour 2000, donc depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les dépenses d'investissement et de sûreté – autorisations de programmes, crédits de paiement et mesures nouvelles – sont retracées au Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien. Le chapitre 82-01, Études et équipements, retrace les dépenses d'infrastructures aéroportuaires – 20,123 millions d'euros en autorisations de programme et 16,312 millions d'euros en crédits de paiement – ainsi que les crédits de paiement – 4,573 millions d'euros – relatifs aux opérations de sûreté ouvertes antérieurement au 31 décembre 1999 sur le budget annexe de l'aviation civile et nécessaires pour terminer lesdites opérations.

Pour en assurer le suivi, les crédits de paiement relatifs à la sûreté sont d'ores et déjà regroupés au niveau des articles d'exécution afin d'individualiser clairement les dépenses d'infrastructure et les dépenses de sûreté. Dans ces conditions, il ne m'apparaît pas opportun de créer un chapitre spécifique doté uniquement en crédits de paiement pour des opérations dont la quasi-totalité seront déclarées terminées en 2002.

Je suis donc défavorable à ces amendements. Je comprends votre souci, mais le mécanisme existe déjà.

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

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Monsieur le ministre, les crédits en question sont répartis entre le chapitre 82-01 et le FIATA. Or, alors que les opérations de sûreté revêtent maintenant un caractère psychologique, voire politique, il est important de savoir à combien ils s'élèvent exactement. Personnellement, j'ai été incapable de répondre aux syndicats qui m'ont demandé à combien s'élevaient les crédits consacrés à la sûreté dans le chapitre 82-01. Créer un chapitre supplémentaire afin de les

identifier ne me paraît pas présenter une difficulté particulière. Il s'agit non pas de modifier les crédits, mais simplement de préciser leur utilisation pour savoir ce qui est respectivement consacré à l'infrastructure aéroportuaire et à la sûreté.

M. Jean-Louis Dumont. Lisibilité et transparence !

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. La lisibilité du budget s'en trouvera accrue. Voilà les raisons pour lesquelles la commission des finances a adopté ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 128.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 34 au titre des mesures nouvelles, modifiées par l'amendement n° 128.

*(Les autorisations de programme, ainsi modifiées, sont adoptées.)*

M. le président. M. Gantier, rapporteur spécial, a présenté un amendement, n° 127, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits ouverts au paragraphe II de l'article 34 de 10 millions d'euros ;

« Majorer les crédits ouverts au paragraphe II de l'article 34 de 10 millions d'euros. »

Cet amendement a déjà été défendu.

Je le mets aux voix.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement inscrits au paragraphe II de l'article 34, au titre des mesures nouvelles, modifié par l'amendement n° 127.

*(Les crédits, ainsi modifiés, sont adoptés.)*

M. le président. J'appelle maintenant l'article 73 rattaché à ce budget.

#### Article 73

M. le président. « Art. 73. – Le 9<sup>o</sup> de l'article L. 12 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance est complété par les dispositions suivantes : "ou une allocation de cessation anticipée d'activité versée par la caisse générale de prévoyance des marins en faveur des marins exposés ou ayant été exposés à l'amiante". »

Je mets aux voix l'article 73.

*(L'article 73 est adopté.)*

M. le président. Nous avons terminé la discussion 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 suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu, le 13 novembre 2001, de M. Alain Vidalies un rapport, n° 3382, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux droits du conjoint survivant et des enfants adultérins et modernisant diverses dispositions de droit successoral.

3

**DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION**

M. le président. J'ai reçu, le 13 novembre 2001, de MM. Patrick Bloche et Jean-Pierre Michel un rapport d'information, n° 3383, déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales et la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur l'application de la loi n° 99-944 du 15 novembre 1999 relative au pacte civil de solidarité.

4

**ORDRE DU JOUR  
DES PROCHAINES SÉANCES**

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures quinze, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2002, n° 3262 :

M. Didier Migaud, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 3320).

Aménagement du territoire :

M. Alain Rodet, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 6 du rapport n° 3320) ;

M. Félix Leyzour, rapporteur pour avis, au nom de la commission de la production et des échanges (tome III de l'avis n° 3325).

Enseignement professionnel :

M. Jacques Guyard, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 17 du rapport n° 3320) ;

M. Yves Durand, rapporteur pour avis, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (tome V de l'avis n° 3321).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A 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 :

Services du Premier ministre : services généraux, SGDN, Conseil économique et social, Plan, budget annexe des journaux officiels :

Services généraux, Conseil économique et social, Plan, budget annexe des journaux officiels :

M. Georges Tron, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 39 du rapport n° 3320).

Secrétariat général de la défense nationale :

M. Pierre Hériaud, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 38 du rapport n° 3320).

Plan :

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (tome XVI de l'avis n° 3325).

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 14 novembre 2001, à une heure vingt.)

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

**ERRATUM****au compte rendu de la 2<sup>e</sup> séance du 11 octobre 2001**

(Journal officiel, débats de l'Assemblée nationale, n° 58, du vendredi 12 octobre 2001)

Page 5873, 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>er</sup> alinéa, 1<sup>re</sup> ligne, remplacer les quatre premières lignes par les mots : « II. – *Supprimé.* ».

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

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

Communication du 12 novembre 2001

N° E 1851. – Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen. – Programme d'action pour la réalisation du ciel unique européen et proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant le cadre pour la création du ciel unique européen (COM [2001] 123 final).

N° E 1852. – Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la réalisation du ciel unique européen. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (COM [2001] 564 final).

N° E 1853. – Proposition de décision du Conseil modifiant la décision 2001/549/CE du 16 juillet 2001 portant attribution d'une aide macrofinancière à la République fédérale de Yougoslavie (COM [2001] 618 final).

N° E 1854. – Proposition de décision du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1255/96 portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certains produits industriels, agricoles et de la pêche (COM [587] final).

N° E 1855. – Proposition de décision du Conseil portant approbation de la conclusion, par la Commission, de l'accord entre la Communauté européenne de l'énergie atomique et l'Organisation pour le développement énergétique de la péninsule coréenne (KEDO) (SEC [2001] 1349 final).

**ABONNEMENTS**  
(TARIFS AU 1<sup>er</sup> JANVIER 2001)

ÉDITIONS		TARIF abonnement France et outre-mer		FRANCE participation forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER participation forfaitaire aux frais d'expédition *	
Codes	Titres	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>							
03	Compte rendu..... 1 an	19,82	130	37,81	248	89,94	590
33	Questions..... 1 an	19,67	129	25,31	166	49,85	327
83	Table compte rendu.....	9,60	63	3,51	23	11,43	75
93	Table questions.....	9,45	62	2,59	17	7,47	49
<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>							
05	Compte rendu..... 1 an	18,14	119	28,97	190	73,63	483
35	Questions..... 1 an	17,99	118	17,53	115	41,47	272
85	Table compte rendu.....	9,60	63	2,90	19	4,57	30
95	Table questions.....	6,10	40	2,44	16	3,96	26
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>							
07	Série ordinaire..... 1 an	198,49	1 302	141,02	925	307,95	2 020
27	Série budgétaire..... 1 an	46,80	307	4,12	27	8,69	57
<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>							
09	Un an.....	190,41	1 249	117,54	771	244,99	1 607
<p>Les <b>DÉBATS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 03 : compte rendu intégral des séances ;</li> <li>- 33 : questions écrites et réponses des ministres.</li> </ul> <p>Les <b>DÉBATS du SÉNAT</b> font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 05 : compte rendu intégral des séances ;</li> <li>- 35 : questions écrites et réponses des ministres.</li> </ul> <p>Les <b>DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 07 : projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions ;</li> <li>- 27 : projets de lois de finances.</li> </ul> <p>Les <b>DOCUMENTS DU SÉNAT</b> comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.</p>							
<b>En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande</b>							
Tout paiement à la commande facilitera son exécution							
Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination (* ) Décret n° 2000-1130 du 24 novembre 2000							
DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84							

Prix du numéro : **0,69 b - 4,50 F**