

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 18 octobre 2005

(8^e jour de séance de la session)



www.senat.fr

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

1. **Procès-verbal** (p. 5941).
2. **Décision du Conseil constitutionnel** (p. 5941).
3. **Diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.** – Adoption définitive d'un projet de loi (p. 5941).

Discussion générale : Mme Nelly Olin, ministre de l'écologie et du développement durable ; M. Marcel Deneux, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan ; Mme Evelyne Didier, MM. Paul Raoult, Jean Bizet.

Mme la ministre.

Clôture de la discussion générale.

Articles 1^{er} et 2. – Adoption (p. 5949)

Articles 3 à 5 (*supprimés*) (p. 5950)

Article 6. – Adoption (p. 5950)

Article 7 (p. 5951)

Amendement n° 1 de Mme Evelyne Didier. – Mme Evelyne Didier, M. le rapporteur, Mme la ministre. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles 8 à 10. – Adoption (p. 5952)

Vote sur l'ensemble (p. 5953)

M. Jean Bizet, Mme Evelyne Didier, MM. Jean-François Le Grand, Paul Raoult.

Adoption définitive du projet de loi.

Mme la ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 5954)

PRÉSIDENCE DE Mme MICHÈLE ANDRÉ

4. **Conférence des présidents** (p. 5954).
5. **Rappel au règlement** (p. 5959).
- M. Claude Domeizel, Mme la présidente.
6. **Sécurité et développement des transports.** – Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 5959).

Discussion générale : MM. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ; Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Daniel Dubois, Daniel Reiner, Gérard Longuet, Michel Billout, Jean Desessard.

M. le rapporteur.

7. **Souhaits de bienvenue à une délégation de parlementaires allemands** (p. 5975).

8. **Sécurité et développement des transports.** – Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 5975).

Discussion générale (*suite*) : M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Clôture de la discussion générale.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques.

Suspension et reprise de la séance (p. 5977)

Question préalable (p. 5978)

Motion n° 25 de M. Michel Billout. – Mme Evelyne Didier, MM. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques ; le ministre, Daniel Reiner. – Rejet.

9. **Souhaits de bienvenue à une délégation de scientifiques** (p. 5979).

10. **Sécurité et développement des transports.** – Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 5979).

Demande de renvoi à la commission (p. 5980)

Motion n° 38 de M. Daniel Reiner. – MM. Daniel Reiner, Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. – Rejet.

Chapitre I^{er} (p. 5981)

Amendements n°s 39 de M. Daniel Reiner et 63 du Gouvernement. – MM. Daniel Reiner, le ministre, le rapporteur. – Rejet de l'amendement n° 39 ; adoption de l'amendement n° 63 modifiant l'intitulé.

Article 1^{er} (p. 5982)

Amendements n°s 47 de M. Michel Billout et 40 de M. Daniel Reiner. – MM. Michel Billout, Daniel Reiner, le rapporteur, le ministre. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 5983)

Amendements identiques n°s 41 de M. Daniel Reiner et 48 de M. Michel Billout ; amendement n° 62 du Gouvernement. – MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 62, les amendements n°s 41 et 48 devenant sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 5984)

Amendements identiques n^{os} 42 de M. Daniel Reiner et 49 de M. Michel Billout. – Devenus sans objet.

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 5984)

Amendements identiques n^{os} 43 de M. Daniel Reiner et 50 de M. Michel Billout. – Devenus sans objet.

Adoption de l'article.

Article 5 (p. 5985)

Amendements n^{os} 51 de M. Michel Billout et 44 de M. Daniel Reiner. – Devenus sans objet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 5 (p. 5985)

Amendement n^o 7 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article 6 (p. 5986)

M. Michel Billout.

Adoption de l'article.

Article 7. – Adoption (p. 5987)

Articles additionnels après l'article 7 (p. 5988)

Amendement n^o 59 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 29 du Gouvernement. – MM. le ministre, le rapporteur, Michel Billout, Daniel Reiner. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Suspension et reprise de la séance (p. 5989)

Article 8 (p. 5989)

Amendements n^{os} 8 à 10 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Reiner. – Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 9. – Adoption (p. 5990)

Article 10 (p. 5991)

Amendement n^o 11 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 10 (p. 5992)

Amendement n^o 12 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 11. – Adoption (p. 5992)

Article additionnel après l'article 11 (p. 5992)

Amendement n^o 13 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article additionnel avant l'article 12 (p. 5993)

Amendement n^o 52 de M. Michel Billout. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 12 (p. 5994)

Amendements identiques n^{os} 45 de M. Daniel Reiner et 53 de M. Michel Billout. – M. Daniel Reiner, Mme Evelyne Didier, MM. le rapporteur, le ministre, Bruno Sido. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 13 (p. 5996)

M. Michel Billout.

Amendements n^{os} 46 de M. Jean-Pierre Sueur, 54 de M. Michel Billout et 14 rectifié de la commission. – MM. Jean-Pierre Sueur, Robert Bret, le rapporteur, le ministre, Bernard Saugéy, Gérard Longuet, Bruno Sido, Daniel Reiner. – Rejet des amendements n^{os} 46 et 54 ; adoption de l'amendement n^o 14 rectifié.

Adoption de l'article modifié.

Article 14. – Adoption (p. 6002)

Article 15 (p. 6002)

Amendement n^o 55 de M. Michel Billout. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 15 (p. 6004)

Amendement n^o 15 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 16 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Division et articles additionnels
avant le titre III (p. 6004)

Amendement n^o 17 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant une division additionnelle et son intitulé.

Amendement n^o 19 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 32 rectifié de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 18 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 61 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 30 rectifié de M. Daniel Dubois. – MM. Daniel Dubois, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 27 rectifié de Mme Fabienne Keller. – MM. Bernard Saugey, le rapporteur, le ministre, Daniel Reiner. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 28 rectifié *bis* de M. Jean-François Le Grand. – MM. Jean-François Le Grand, le rapporteur, le ministre, Daniel Reiner. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 26 rectifié de Mme Christiane Hummel. – MM. Bernard Saugey, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 16 (p. 6009)

Amendement n° 56 de M. Michel Billout. – Mme Evelyne Didier, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 17 (p. 6010)

Amendements n°s 57 de M. Michel Billout et 20 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Retrait de l'amendement n° 20 ; rejet de l'amendement n° 57.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 17 (p. 6010)

Amendement n° 33 de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 60 rectifié de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 18 (p. 6011)

M. Robert Bret.

Amendement n° 21 rectifié *bis* de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Reiner. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 18 (p. 6013)

Amendement n° 58 de M. Michel Billout. – MM. Robert Bret, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 19. – Adoption (p. 6014)

Articles additionnels après l'article 19 (p. 6014)

Amendement n° 34 rectifié de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 22 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 35 de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 23 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Reiner. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 24 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 36 de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 31 de M. Yannick Texier. – MM. Yannick Texier, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Vote sur l'ensemble (p. 6018)

MM. Jacques Pelletier, Daniel Reiner, Michel Billout, Charles Guené.

Adoption du projet de loi.

11. Transmission d'un projet de loi (p. 6020).

12. Dépôt d'une proposition de loi (p. 6020).

13. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 6020).

14. Dépôt d'un avis (p. 6021).

15. Ordre du jour (p. 6021).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix heures cinq.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel, par lettre en date du 13 octobre 2005, le texte de la décision rendue par le Conseil constitutionnel sur le deuxième protocole facultatif se rapportant au pacte international relatif aux droits civils et politiques, visant à abolir la peine de mort, et sur le protocole n° 13 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales relatif à l'abolition de la peine de mort en toutes circonstances, adopté par les Etats membres du Conseil de l'Europe le 3 mai 2002.

Acte est donné de cette communication.

Cette décision du Conseil constitutionnel sera publiée au *Journal officiel*, édition des lois et décrets.

3

DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DE L'ENVIRONNEMENT

Adoption définitive d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (n°s 5, 13).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la ministre.

Mme Nelly Olin, ministre de l'écologie et du développement durable. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, votre assemblée est appelée à examiner ce matin un projet de loi dont l'objet est de contribuer à la transposition de plusieurs directives communautaires.

Ces textes, qui sont importants, concernent principalement les études d'impact, l'information environnementale, l'évaluation et la gestion du bruit, le traitement des déchets et la lutte contre l'effet de serre. Tous répondent, je le crois, à des attentes légitimes de nos concitoyens.

Leur intégration dans le droit interne permettra, en outre, à la France de se mettre en conformité avec ses obligations communautaires. En effet, ces directives accusent un retard de transposition de plusieurs mois, voire de plusieurs années, retard que nous ne pouvons tolérer et que je me suis engagée à rattraper d'ici à la fin de l'année : nous ne devons plus cumuler ainsi les risques de contentieux communautaires alors que nous savons pertinemment que ceux-ci sont susceptibles de déboucher sur de lourdes sanctions financières. Le présent projet de loi répond donc au souci de rattraper l'ensemble du retard législatif accumulé depuis plusieurs années.

Ces circonstances ont justifié que vous soyez saisis de ce projet de loi dès la reprise de vos travaux.

L'Assemblée nationale, en sa séance du 4 octobre dernier, a bien voulu adopter un texte que les amendements de son rapporteur ont contribué à très sensiblement clarifier et améliorer. Les dispositions législatives qui vous sont soumises visent donc à satisfaire tout à la fois aux impératifs de la transposition et aux exigences de l'intelligibilité de la loi. Elles doivent nous permettre – j'y reviens, car c'est essentiel –, d'une part, d'éteindre au moins quatre contentieux communautaires très préoccupants liés à nos retards de transposition et, d'autre part, de prévenir le risque de nouveaux contentieux.

L'article 1^{er} vise ainsi à combler une lacune dans la transposition de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Cette démarche fait suite à l'abrogation de la concertation interadministrative par l'ordonnance du 19 septembre 2003, qui a entraîné une insécurité juridique certaine pour tout projet d'aménagement et d'infrastructure soumis à étude d'impact, en particulier pour ceux des collectivités territoriales.

L'article 2 tend à transposer la directive 2003/4/CE, qui a pour objet de rendre compatibles avec la convention d'Århus les dispositions de droit communautaire relatives à l'accès du public aux informations environnementales. Cette directive devait être transposée avant le 14 février 2005.

Le présent projet de loi a donc pour objet de modifier les dispositions législatives nationales en vigueur. Le parti a été pris de compléter, dans le code de l'environnement, les dispositions générales du droit d'accès aux documents

administratifs instauré par la loi de 1978. L'adoption de l'article 2 du projet de loi permettra donc de remplacer l'article L. 124-1 du code de l'environnement par les articles L. 124-1 à L. 124-8, qui consacrent ces spécificités. Je tiens à préciser ici que, en cas de rejet de la demande, le bénéfice du recours à la commission d'accès aux documents administratifs, la CADA, est maintenu.

Ce projet de loi vise également à assurer le contrôle de certains produits chimiques. L'article 6 modifie donc le code de l'environnement, qui faisait référence à des dispositions abrogées en 2003.

Enfin, l'article 7 est consacré à la ratification de l'ordonnance du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Je rappelle que cette ordonnance pose le principe de la détermination de l'exposition des populations au bruit dans l'environnement, d'une information des populations sur le niveau d'exposition au bruit et de l'établissement de plans de prévention du bruit dans l'environnement recensant l'ensemble des mesures susceptibles d'être mises en œuvre pour réduire le niveau de bruit et préserver les zones de calme.

Elle définit par ailleurs les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, ainsi que le calendrier d'établissement de ces documents.

A l'occasion de cette ratification, plusieurs modifications destinées à assurer une meilleure lisibilité du texte et à mieux garantir son efficacité seront apportées à l'ordonnance.

Par ailleurs, le Gouvernement a tenu compte d'un certain nombre d'évolutions intervenues au cours des six mois qui ont séparé le dépôt du texte de sa discussion au Parlement.

Ainsi, la publication, le 28 juillet 2005, de l'ordonnance relative à l'adaptation du droit de l'environnement à Mayotte a rendu caduc l'article 3 du projet initial, qui ne concernait que l'accès à l'information. L'Assemblée nationale a bien voulu supprimer cet article et lui substituer par amendement un article 10 qui rend applicables à Mayotte l'ensemble des dispositions législatives contenues dans le présent projet de loi.

Cette mise à jour « en temps réel » nous a, en outre, conduits à présenter des amendements de suppression des articles 4 et 5 du projet de loi initial, la décision-cadre relative à la protection de l'environnement par le droit pénal ayant été annulée le 13 septembre dernier par la Cour de justice des Communautés européennes.

Nous avons également proposé de compléter la transposition de la directive concernant la mise en décharge de déchets. Cette directive de 1999 a introduit la distinction entre trois catégories de décharges : les décharges pour déchets dangereux, les décharges pour déchets non dangereux et les décharges pour déchets inertes. Elle prévoit que chaque installation doit être autorisée et fixe les conditions minimales que doit respecter l'exploitation des sites concernés.

Ce texte a été transposé en droit national par modification de la réglementation relative aux installations classées pour tout ce qui concerne les décharges pour déchets dangereux et pour déchets non dangereux. Les arrêtés ministériels régissant l'exploitation de ces installations ont été modifiés pour prendre en compte les dispositions de la directive.

Les décharges de déchets inertes, pour leur part, sont essentiellement des dépôts de terres et gravats issus du bâtiment et des travaux publics. Leur cas est plus complexe.

L'exploitation de ces sites entraîne, bien sûr, pour le voisinage de réels désagréments, qui toutefois ne présentent pas un niveau de gravité justifiant leur assujettissement au régime lourd d'autorisation des installations classées. Il n'a donc pas paru opportun de les soumettre à ce régime, en raison des sujétions excessives que cela entraînerait pour les exploitants.

Le régime de la déclaration au titre des installations classées n'est pas adapté non plus, car la directive prévoit une autorisation, avec possibilité de refus, si certaines conditions ne sont pas remplies.

Restait le régime de l'autorisation d'urbanisme. Or, le Conseil d'Etat a estimé le mois dernier que le code de l'urbanisme ne pouvait servir à régir le fonctionnement, dans la durée, d'une telle installation.

Il a donc suggéré au Gouvernement de satisfaire aux exigences de la directive par la création d'un régime d'autorisation *ad hoc*, qui appelle une disposition de nature législative modifiant le code de l'environnement.

L'article 8 résultant d'un amendement adopté à l'Assemblée nationale insère donc dans le titre IV « Déchets » du livre V du code de l'environnement un article prévoyant un régime spécifique d'autorisation pour ces installations. L'adoption de cette disposition devrait nous permettre de mettre fin à un contentieux communautaire préoccupant.

L'autorisation sera délivrée par le préfet dans des conditions que précisera un décret. Il est prévu de définir une procédure simple, permettant l'instruction des dossiers dans le délai de deux mois, ainsi qu'une sanction pénale en cas d'exploitation sans autorisation de ces installations, au travers de la modification de l'article L. 541-46 du même code.

Nous vous proposons également de transposer la directive 2004/101/CE qui établit un lien entre le système d'échange communautaire de quotas d'émission de gaz à effet de serre et les mécanismes mis en place par le protocole de Kyoto.

Ces dispositions sont très attendues par nos industriels qui y voient un élément de souplesse pour atteindre les objectifs qui sont les leurs dans le cadre du système européen d'échange de quotas. En effet, la directive autorise et définit les conditions dans lesquelles les détenteurs de certains crédits d'émission générés par les activités de projet prévues par l'article 6, avec une mise en œuvre conjointe, et par l'article 12, avec un mécanisme de développement propre, du protocole de Kyoto pourront les utiliser dans le système communautaire pour satisfaire à leurs obligations d'émissions domestiques.

La mise en œuvre conjointe concerne tous les pays ayant des engagements quantifiés de maîtrise de leurs émissions de gaz à effet de serre, tandis que le mécanisme de développement propre concerne essentiellement les pays en développement. La directive définit les critères et procédures que devront mettre en place les Etats membres pour que la cohérence dans la mise en œuvre des activités de projet soit assurée.

Attendue en France, la mise en œuvre de ces dispositions qui permettent de favoriser le développement d'investissements réduisant les émissions de gaz à effet de serre ou

séquestrant et captant des gaz à effet de serre, est également importante pour les principaux pays émergents que sont le Brésil, la Chine et l'Inde.

De tels investissements pourront se voir attribuer des unités, dont le montant équivaut aux réductions ou au stockage réalisés.

Ces unités sont négociables sur un marché international et utilisables pour satisfaire aux obligations au titre des politiques mises en place par l'Union européenne dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émission et, le cas échéant, par les Etats, pour lutter contre le changement climatique.

La directive 2004/101/CE doit être transposée en droit français au plus tard le 13 novembre 2005. Afin de respecter cette échéance, l'article 9 du projet de loi prévoit les quelques dispositions de nature législative nécessaires à la transposition. Elles devront être complétées par des dispositions de nature réglementaire.

Monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, ce projet de loi traduit l'effort du Gouvernement pour combler son retard dans la transposition de la législation communautaire en matière d'environnement. Il contribue en même temps à l'amélioration de la législation nationale dans ce domaine, dans l'intérêt premier de nos concitoyens.

A ce titre, il s'inscrit pleinement dans la mise en œuvre de la loi constitutionnelle du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.

Son adoption dans les meilleurs délais peut éteindre quatre contentieux communautaires susceptibles de déboucher sur de lourdes sanctions financières.

La résorption du retard de transposition actuel nous permettra enfin de mieux nous consacrer à l'application quotidienne comme à plus long terme du droit de l'environnement. Sur ce point, la tâche est immense. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. le rapporteur applaudit également.*)

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

M. Marcel Deneux, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui est soumis à notre examen a pour ambition de combler notre retard s'agissant de la transposition de directives dans le domaine de l'environnement.

Initialement composé de sept articles, ce texte, déposé en avril 2005, a été profondément remanié lors de son adoption par l'Assemblée nationale le 4 octobre dernier, afin de répondre aussi exactement que possible à cette ambition.

Selon les informations qui nous ont été transmises, à ce jour, treize directives restent à transposer dans le domaine de l'environnement : pour neuf d'entre elles, l'échéance de transposition est dépassée et, pour deux d'entre elles, elle est fixée au plus tard au 31 décembre 2005. Parmi elles, neuf font l'objet d'une procédure contentieuse au niveau communautaire qui a même donné lieu à une condamnation en manquement de la part de la Cour de justice des Communautés européennes, s'agissant de la directive du 7 juin 1990 concernant la liberté d'accès en matière d'environnement et de la directive du 16 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets. Sur cette dernière, la Commission, à la suite de cet arrêt en manquement prononcé le 15 décembre 2004, a adressé au gouvernement, français une mise en demeure sur le fondement de

l'article 228 du traité européen le 25 juillet dernier, dernière étape avant le prononcé de sanctions financières par la Cour.

Pour un grand nombre de ces directives, la transposition ne nécessite que des mesures réglementaires qui devraient être adoptées avant fin 2005, mais cinq d'entre elles nécessitent des modifications législatives pour être effectivement transposées en droit interne. Il s'agit de la directive du 7 juin 1990, concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement ; la directive du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant d'ailleurs la directive du 7 juin 1990 ; la directive du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets ; la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement et, enfin, la directive du 27 octobre 2004 établissant un système d'échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Si ce projet de loi est adopté rapidement, si les décrets d'application sont publiés avant la fin de l'année, si les décrets visant les autres directives en retard de transposition sont pris, nous serons à jour de nos obligations s'agissant du domaine de l'environnement, ce dont il faudra se féliciter. Cela est d'autant plus nécessaire que, de manière générale, la France est encore mal classée en ce qui concerne l'exécution des directives.

Selon le dernier état en date du 7 septembre 2005, la France apparaît au vingt et unième rang, avec un pourcentage de communication des mesures nationales d'exécution des directives de 98,41 %, l'Allemagne étant classée au sixième rang et le Royaume-Uni au treizième rang. Seuls le Portugal, la Grèce, l'Italie et le Luxembourg réalisent un plus mauvais score. Nous devons impérativement améliorer notre position et votre texte, madame la ministre, y contribue.

Au-delà de ces obligations communautaires, ce projet de loi modifie la réglementation applicable à des domaines aussi variés et importants que l'évaluation de l'incidence de certains projets publics ou privés sur l'environnement, le droit à l'information en matière d'environnement, la prévention et la lutte contre le bruit, la mise en décharge des déchets inertes ou, enfin, la mise en œuvre des mécanismes de flexibilité prévus par le protocole de Kyoto.

L'article 1^{er} du projet de loi tel qu'il a été modifié par l'Assemblée nationale complète donc l'article L. 122-1 du code de l'environnement et prévoit que l'autorité administrative chargée d'approuver ou d'autoriser un projet d'ouvrage ou d'aménagement recueille au préalable l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'article 2 du projet de loi permet d'assurer la transposition de la directive du 28 janvier 2003 précitée directement inspirée de la convention d'Aarhus et de répondre à l'ensemble des griefs pour lesquels la France avait été condamnée par la Cour de justice des Communautés européennes en juin 2003.

S'agissant de l'exercice de ce droit à l'information reconnu en France depuis l'adoption de la loi du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et par des textes spécifiques en matière d'environnement, on peut rappeler les évolutions récentes tant en droit interne qu'en droit international ou communautaire qui ont largement fait évoluer ce droit. L'adoption de la Charte de l'environnement, dans son article 7, consacre donc comme principe constitutionnel le droit à l'information en matière d'environnement. L'adoption de la convention d'Aarhus transposée en droit

communautaire fait évoluer le droit d'accès à l'information vers le droit à être informé et impose aux autorités détentrices de ces informations de les diffuser activement auprès du public.

On peut relever également la conception extensive retenue pour les autorités publiques soumises à cette obligation d'information, notamment les personnes chargées d'une mission de service public dont l'exercice est susceptible d'avoir un impact sur l'environnement.

L'article 7 du projet de loi prévoit la ratification, sous réserve de modifications, de l'ordonnance du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Dès l'adoption des décrets d'application de cette ordonnance ainsi ratifiée, on pourra considérer que sa transposition est achevée, alors que le délai était fixé au 18 juillet 2004.

L'article 8 du projet de loi résulte d'un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale afin d'achever la transposition de la directive du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets en instaurant un régime spécifique d'autorisation pour les décharges de déchets inertes. Il s'agit de dépôts de terres, de gravats et de déchets du bâtiment qui ne présentent pas de risques particuliers pour l'environnement, ce qui évite de les soumettre à la législation contraignante des installations classées et de prévoir un régime d'autorisation *ad hoc* simplifié, comme le suggère le Conseil d'Etat dans un avis rendu le 13 septembre 2005.

Enfin, l'article 9, qui résulte également d'un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale, assure la transposition de la directive du 27 octobre 2004 modifiant la directive du 13 octobre 2003 établissant un système d'échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Compte tenu de l'encombrement de l'ordre du jour parlementaire, vous n'êtes pas certaine, madame la ministre, de pouvoir faire examiner ce dispositif avant l'échéance de transposition fixée au 13 novembre 2005.

Les activités de projet que cette directive instaure donnent lieu à l'attribution d'unités de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui vont apporter de la fluidité au système européen d'échanges de quotas d'émission et aider les entreprises à respecter leurs obligations d'émission dans le cadre national.

J'insiste à ce propos sur la nécessité d'assurer au plus tôt la transposition de cette directive afin de stabiliser le socle juridique des activités de projet. Les pouvoirs publics, avec raison, ont anticipé en autorisant la mission interministérielle de l'effet de serre à agréer des projets présentés par les entreprises françaises et trois le sont à ce jour. Il s'agit de Lafarge au Maroc, d'Onyx au Brésil et de Rhodia en République de Corée, respectivement sur des projets de parc éolien, de récupération de méthane ou de destruction de protoxyde d'azote.

Au-delà de la fluidité que l'apport de ces unités de réduction des émissions de gaz à effet de serre peut apporter au marché européen du CO₂, j'incline à penser que l'encouragement de mécanismes de développement propre dans les pays en voie de développement ou émergents peut contribuer à faire évoluer l'attitude de ces pays à l'égard du protocole de Kyoto et peser dans un sens positif dans les négociations sur l'après 2012.

Sur le projet de loi lui-même, la commission des affaires économiques n'a pas adopté d'amendement, la marge de manœuvre s'agissant de la transposition de directives étant très réduite, d'autant plus que le rapporteur de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale a procédé à un examen très approfondi du texte et proposé, pour l'essentiel, des corrections de forme et de simplification de procédure bien utiles, ce qui permet d'aboutir à un texte acceptable en l'état.

Toutefois, madame la ministre, j'attire votre attention sur la nécessité de réfléchir collectivement – Gouvernement et Parlement – pour modifier nos méthodes de travail sur ce sujet. Il n'est pas raisonnable que, sous couvert de rattraper un retard tel que nous sommes sous la menace de sanctions financières importantes, le Parlement soit dans l'impossibilité d'examiner sereinement et dans le détail des dispositifs législatifs aussi variés et qui influencent des pans entiers de notre économie.

Il avait été évoqué, un temps, la solution d'une séance mensuelle ou bimestrielle consacrée à l'examen de directives à transposer. Pourquoi alors ne pas décider de l'aménagement d'un mardi matin au rythme d'un par mois, ou de deux par trimestre, réservé à cet ordre du jour ?

Selon les informations qui ont été transmises par vos services, hormis les directives relatives à l'utilisation des OGM, à la transposition desquelles vous participez activement, mais qui est pilotée par le ministère de la recherche, vous devez transposer, d'ici au 30 avril 2007, la directive du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, s'agissant de la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.

Sa transposition nécessite, semble-t-il, une modification des livres I, II et V de la partie législative du code de l'environnement. Il s'agit d'un sujet important, notamment pour les collectivités territoriales et je vous invite, madame la ministre, à être exemplaire sur ce dossier – je suis persuadé que vous le serez – et à tout faire pour que ce projet de loi puisse être examiné par le Parlement dans des conditions satisfaisantes.

Cela pourrait contribuer à assurer une meilleure diffusion de la culture européenne en matière de protection de l'environnement, culture qui reste très éloignée de nos propres schémas de pensée. Il nous faut progresser sur cette voie, notamment afin d'aider les collectivités territoriales qui doivent consentir les investissements nécessaires pour répondre aux normes environnementales.

Il faut enfin, à propos de ces normes, être plus présent, en amont des décisions prises à Bruxelles, afin de participer effectivement à leur définition, obtenir l'évaluation de leur impact économique et veiller à ce que l'échéancier de leur renforcement prenne en compte les capacités de financement des autorités publiques qui auront à les mettre en œuvre. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe Union pour un mouvement populaire, 47 minutes ;

Groupe socialiste, 32 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 11 minutes.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à Mme Evelyne Didier.

Mme Evelyne Didier. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, dans un rapport publié voilà un peu plus d'un an, la Commission européenne relevait de graves insuffisances dans la mise en œuvre du droit communautaire en matière d'environnement.

Cette étude montrait à l'évidence que les Etats membres avaient pris du retard dans la transposition des directives. A la fin de 2003, les transpositions étaient inexistantes, tardives ou incomplètes, ne respectant pas, par exemple, les délais pour la présentation de certains plans. La soumission de données ou la désignation de zones protégées étaient nombreuses.

Ce bilan démontre, s'il en était besoin, le peu d'importance accordée aux questions environnementales, dans notre pays comme dans d'autres.

En ce qui concerne la France, il suffit de lire certaines interventions à l'Assemblée nationale pour mesurer l'état d'esprit qui prévaut et le fossé qui sépare la réflexion de certains parlementaires des enjeux fondamentaux auxquels nous sommes confrontés. C'est surtout vrai sur ce texte.

C'est pourquoi, madame la ministre, nous ne pouvons qu'approuver l'initiative du Gouvernement visant à permettre à la France de se conformer à ses obligations communautaires en transposant des directives déjà anciennes.

Nous constatons toutefois que le Parlement semble plus pressé de transposer les directives concernant le deuxième paquet ferroviaire que celles qui concernent l'environnement : nous le verrons cet après-midi.

Dernièrement, le Conseil européen de Bruxelles adoptait une déclaration dans laquelle il rappelait les objectifs clés du développement durable, à savoir « la protection de l'environnement, l'équité sociale et la cohésion, la prospérité économique et la nécessité pour l'Union européenne d'assumer ses responsabilités internationales ».

Cette déclaration mérite toute notre attention au moment où les questions concernant l'énergie, le climat, les modes de transports, la biodiversité deviennent si préoccupantes.

Après ce préambule, je ferai quelques observations concernant le texte du projet de loi, en espérant madame la ministre, qu'elles pourront être prises en compte.

L'article 1^{er} concerne l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Nous tenons à rappeler l'importance des procédures d'étude d'impact et d'enquête publique qui permettent d'avoir accès à un certain nombre d'informations avant la réalisation de projets susceptibles d'affecter l'environnement. Elles permettent notamment aux particuliers et aux associations qui mènent leur action dans ce domaine de jouer pleinement leur rôle et d'étayer leurs arguments par une meilleure connaissance des dossiers. Il était donc important de corriger le dispositif actuel, qui est une source d'insécurité juridique, et pas uniquement parce que ces carences peuvent constituer des motifs d'annulation des projets de collectivité locale, même si cet aspect n'est pas anodin.

Nous reconnaissons qu'il est important de trouver un équilibre entre la consultation effective du public, des autorités compétentes en matière d'environnement et l'efficacité des procédures. C'est pourquoi le premier paragraphe de l'article 1^{er} ne nous pose pas de problème.

En revanche, le deuxième paragraphe soulève quelques interrogations. Il renvoie à un décret le soin de déterminer les conditions dans lesquelles l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact est mis à disposition du public. Il serait intéressant que le contenu de cette étude puisse être connu avant qu'une décision ne soit prise.

Nous espérons, madame la ministre, que des précisions pourront nous être fournies sur les modalités de publicité au cours de la discussion des articles.

L'article 2 crée dans le code de l'environnement un chapitre intitulé « Droit d'accès à l'information relative à l'environnement ».

La Cour de justice des Communautés européennes a jugé avec raison que les dispositions de la loi du 17 juillet 1978, portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, ne transposaient qu'imparfaitement les règles communautaires édictées en matière d'accès du public à l'information environnementale. Nous constatons avec satisfaction que les faiblesses de notre législation ont été corrigées.

Nous nous réjouissons notamment de trouver, dans la liste des établissements soumis à l'obligation de communiquer les informations, les entreprises privées bénéficiant d'une délégation de service public.

Nous constatons également que, une fois n'est pas coutume, le projet de loi va parfois au-delà des exigences communautaires. Il en est ainsi de la disposition prévoyant que la personne qui sollicite un document en cours d'élaboration doit être informée de l'état d'avancement de la procédure d'élaboration du document demandé. Cette mesure renforce la transparence du déroulement des procédures.

L'article 6, relatif au contrôle des produits chimiques, a pour objet de substituer la référence au règlement du 28 janvier 2003 à la référence au règlement du 23 juillet 1992. Ces règlements concernent les exportations et importations de produits chimiques dangereux. L'article 6 en lui-même ne soulève pas de difficulté.

En revanche, nous tenons à rappeler l'importance d'une réglementation effective pour les produits chimiques fabriqués, importés, exportés et consommés en Europe. C'est dans ce sens que, dès 2001, les grandes lignes du programme REACH ont été tracées dans le livre blanc de la Commission.

Ce dispositif, qui devrait être voté par le Parlement européen lors de sa session plénière le 15 novembre prochain, constitue une avancée certaine dans ce domaine dans la mesure où il vise à instituer une législation européenne pour l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des produits chimiques, sous le contrôle de l'Agence européenne des produits chimiques.

Le respect de l'environnement a un coût financier élevé ; ainsi les industriels ont mis en avant, devant la Commission européenne, les coûts économiques auxquels ils devront faire face pour respecter cette législation. Et comme nous avons pu le constater lors du colloque qui a eu lieu au Sénat hier, les industriels sont très attentifs à ces coûts.

Cependant, selon la Commission, une politique préventive dans ce domaine aurait pour conséquence la réduction des dépenses liées au traitement des divers maux provoqués par l'utilisation de produits chimiques.

Mais, au-dessus de tout, l'absence de respect de l'environnement a un coût humain. Les drames provoqués par l'utilisation non contrôlée de substances dangereuses, cancérigènes pour nombreuses d'entre elles, à l'instar de l'amiante, risquent de se reproduire dans l'avenir si une politique effective du contrôle et de l'évaluation de la dangerosité des produits chimiques n'est pas mise en place prochainement.

Je dénonçais ici même, en mars dernier, l'intervention du chef de l'Etat auprès de Bruxelles, en septembre 2003, aux côtés de Tony Blair et de Gerhard Schröder, dans le but d'obtenir un assouplissement de la directive concernant le programme REACH, au nom de la compétitivité industrielle de l'Europe.

C'est un combat difficile qu'il faut mener face aux lobbyings des industriels. Le Gouvernement doit s'investir au nom de la santé publique aussi bien à l'intérieur de nos frontières que sur les plans européen et international.

J'en viens à la pollution liée au bruit. L'article 7 du projet de loi ratifie l'ordonnance du 12 novembre 2004, prise pour la transposition de la directive de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit.

Nous regrettons que le texte du projet de loi initial n'ait pas été maintenu. Les dispositions relatives aux grands aérodromes civils ont été retirées du projet de loi au motif qu'elles relèveraient du domaine réglementaire. Le déplorant, nous avons donc déposé un amendement visant à faire valider ces dispositions par la loi, et ce dans le souci de la pérennité de la réglementation en la matière. Nous nous expliquerons plus longuement sur nos motivations au moment de la défense de cet amendement.

Cependant, nous demandons dès à présent que les pouvoirs publics s'engagent résolument dans le sens d'une réduction des émissions sonores et que la France rattrape son retard en la matière.

Les échéances de la réalisation de la cartographie stratégique du bruit sont d'ores et déjà inscrites à l'article 7 de ladite directive. Il en est de même, à l'article 8, pour les échéances relatives aux plans d'actions visant à gérer les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit autour de certains axes routiers et dans les agglomérations les plus importantes. Il ne s'agit pas de cumuler transposition tardive et violation des obligations secondaires imposées par la directive.

L'article 8, relatif à la transposition, complète la directive concernant la mise en décharge des déchets. Il soumet à une procédure simplifiée l'exploitation des installations de stockage de déchets inertes.

En effet, un régime d'autorisation est prévu, mais dans des conditions moins contraignantes que ce qui existe en matière d'installations classées.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, nous ne sommes pas opposés par principe aux mesures allant dans le sens d'un allègement des procédures. Nous vous demandons cependant, madame la ministre, d'apporter des garanties sur le contrôle effectif et sur le suivi de ces installations, d'autant que les conditions de renouvellement de l'autorisation sont inconnues. Il s'agit d'éviter que ces décharges ne deviennent le lieu d'abus et que certains produits toxiques qui doivent être déposés dans des centres de stockage de classe 1, ce qui est onéreux, y soient illégalement entreposés. C'est pourquoi je souhaite qu'un contrôle rigoureux soit effectué, même si l'autorisation initiale est simplifiée.

Enfin, l'article 9 anticipe un retard potentiel dans la transposition de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, au titre du protocole de Kyoto.

Tout d'abord, je tiens à exprimer ma désapprobation sur la méthode employée par le Gouvernement qui a déposé, en dernière minute, un amendement devant l'Assemblée nationale. Ainsi, je rejoins les critiques formulées par mon collègue et ami le député André Chassaigne. Il a finalement voté contre ce texte pour protester contre ce qui est au mieux une improvisation, au pire une volonté d'éluder les questions quant aux objectifs qui sont recherchés. En effet, ces questions méritaient un véritable débat : il y a urgence !

Sur le fond, les sénateurs du groupe communiste, républicain et citoyen se sont opposés, dès la loi d'orientation sur l'énergie, à l'idée d'une bourse d'échange des quotas. Pouvoir acheter un droit à polluer renvoie à des dynamiques bien connues où les plus riches sortent gagnants, l'exemplarité et la vertu pour les plus pauvres, les bénéfices pour les plus riches. Nous avons déjà vu cela quelque part...

Par ailleurs, il y aurait à redire sur la générosité du Gouvernement qui a émis un nombre important de quotas limitant ainsi les efforts des pollueurs !

Enfin, je ne veux pas terminer sans souligner les contradictions d'une politique des transports favorisant à la fois la route et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Afin d'éviter les coûts de réparation, qui sont gigantesques, nous demandons que la France se décide à mettre en œuvre des politiques compatibles avec un développement durable et solidaire.

En conclusion, madame la ministre, sachez que je rejoins les observations de M. le rapporteur sur les méthodes de travail du Parlement et que je partage son souhait que les questions environnementales soient mieux prises en compte.

M. le président. La parole est à M. Paul Raoult.

M. Paul Raoult. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, le vote de la transposition de différentes directives européennes en droit national est devenu une procédure classique, nécessaire et incontournable vu l'importance, en particulier en matière d'environnement, de l'élargissement des compétences de l'Union européenne à travers ses institutions que sont la Commission, le Parlement et le Conseil. Pas moins de 708 textes juridiques et 260 directives ont déjà été publiés par l'Europe ! C'est dire l'importance de la législation dans ce domaine aujourd'hui !

Cette politique européenne a commencé timidement en 1972, avec une première communication. Elle s'est poursuivie en 1977 avec la définition de cinq objectifs : la prévention et la suppression des nuisances et des pollutions ; la recherche d'un équilibre écologique et de la protection de la biosphère ; la conservation des oiseaux sauvages avec la directive 79/409/CEE du Conseil, dite directive « oiseaux » ; l'exploitation des ressources naturelles compatible avec le maintien du milieu naturel ; enfin, la recherche de la qualité de la vie et la prise en compte de l'environnement dans les questions d'aménagement.

En 1982 apparaît la fameuse directive 82/501/CEE du Conseil concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles, dite directive « Seveso ». Elle impose aux industriels de toute la CEE de soumettre aux autorités nationales des dossiers techniques destinés à

évaluer les risques liés aux installations, afin que les Etats prennent toutes les dispositions nécessaires pour prévenir les risques majeurs.

En 1986, un nouvel article de l'Acte unique permet « de préserver, de protéger et d'améliorer la qualité de l'environnement ». L'objectif affiché est surtout d'harmoniser les normes, afin de faciliter les échanges et d'empêcher les distorsions de concurrence.

En 1995 est confortée la volonté, qui figurait déjà implicitement dans le traité de Maastricht, d'afficher une politique européenne de l'environnement, puisqu'il est affirmé, dans la version consolidée de l'article 6 du traité instituant la Communauté européenne, que les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans toutes les politiques et actions de l'Union européenne.

En dernier lieu, je rappelle que l'Union européenne a été le pilier du protocole de Kyoto, avec des engagements de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 8 % par rapport à 1990 et avec un système d'échange de droits à polluer.

A travers ce rappel historique, on voit bien que la politique environnementale, devenue un volet à part entière, constitue un pas important dans l'intégration européenne.

Mais, devant les retards répétés de la France dans la mise en œuvre de cette procédure parlementaire de transposition des directives européennes, on est en droit de s'interroger sur la vigueur réelle des convictions européennes des pouvoirs politiques français, qu'ils soient de gauche ou de droite d'ailleurs. En effet, nous sommes au vingt et unième rang pour l'exécution des directives et nous sommes toujours, paraît-il, en termes journalistiques, « les cancre de l'Europe » par notre lenteur, sinon par notre inertie à avancer dans l'application de la législation européenne.

Au-delà des effets d'estrade, des joutes oratoires à chaque élection, l'Europe du concret, surtout en matière environnementale, avance bien timidement ; je le regrette très vivement. C'est même sous la menace de condamnations et d'amendes financières que nous finissons, parfois même à contrecœur, de faire ces opérations de transposition, souvent d'ailleurs dans la précipitation, par ordonnance, de manière très parcellaire et sans vision d'ensemble.

Il faudra bien un jour que nos gouvernements et le Parlement décident, par une loi organique, que toute directive européenne doit absolument figurer en priorité à l'ordre du jour du Parlement. Ce serait un signe fort adressé à l'opinion publique et à la presse pour traiter de ces questions en toute sérénité et avec le sérieux nécessaire. A défaut d'une telle décision, l'euro-scepticisme aura toujours de beaux jours devant lui et continuera de croître et d'embellir dans l'opinion publique française !

Ces textes une fois votés, encore faut-il que nous mettions aussi plus d'ardeur, sinon d'enthousiasme, pour traduire dans le concret ce que nous avons décidé. Je citerai la mise en œuvre de Natura 2000, exemple que j'ai vécu personnellement et qui est significatif, puisque les seuils de territoires classés ne sont seulement que 2 % du territoire pour la directive « oiseaux » et 7,7 % pour la directive « habitat », même si, depuis quelques mois – je le sais depuis peu –, nous avons fait des efforts qui ont l'air de porter leurs fruits. Là encore, il faut que, collectivement, nous assumions la nécessité fondamentale de légiférer dans le domaine environnemental, de surmonter les tensions entre l'intérêt environnemental et les intérêts économiques nationaux.

C'est parfois, et même souvent, difficile, je le comprends bien, étant donné la lenteur que nous mettons à faire approuver le fameux projet de loi sur l'eau, auquel nous travaillons depuis huit ans, cinq ans avec un gouvernement de gauche et presque quatre ans maintenant avec un gouvernement de droite ! Vous m'avez confirmé voilà peu, madame la ministre, que le texte serait examiné à l'Assemblée nationale au mois de février, mais quand même ! Pourquoi autant de temps ?

Il est vrai que la pression des lois du marché, de la productivité toujours croissante, du profit à court terme est vive. L'économie de marché est souvent incapable de déterminer un développement durable. Il faut par conséquent que l'Etat soit le garant de l'intérêt général, car les entreprises ont tendance à externaliser les coûts écologiques vers l'ensemble de la société. On ne peut pas impunément laisser saccager forêts, eau et sol, par exemple.

Les propositions qui nous sont faites aujourd'hui, madame la ministre, nous les approuvons sans restriction et sans réserve, parce qu'elles s'inscrivent dans cette nouvelle gouvernance nécessaire pour gérer la politique environnementale autour du développement durable.

Sans dégrader la compétitivité de l'économie française, ces textes ont au moins la vertu d'éviter les distorsions de concurrence à l'échelon de l'Europe, d'améliorer l'information, la transparence, la lutte contre les nuisances sonores, le stockage des déchets inertes et la mise en œuvre des accords de Kyoto. Cet accord international important constitue une première étape pour mettre l'ensemble des pays de la planète aux mêmes normes environnementales. Il a été ratifié par 128 pays, mais on peut effectivement regretter que, jusqu'à maintenant, les Etats-Unis aient refusé obstinément de s'inscrire dans cette politique.

Les textes m'inspirent toutefois quelques réflexions à propos des infractions et des pénalités possibles.

Avant de prévoir des pénalités financières, il serait utile de faire appliquer de manière plus forte le principe pollueur-payeur, comme cela avait été voulu au sommet de Rio en 1982. Il faut agir sur les prix de façon à internaliser l'effet externe et pour que ceux qui polluent payent la dépollution. En permanence, notre pays, l'Union européenne, doivent être au cœur de la régulation des problèmes environnementaux, comme vous nous le proposez, sous la forme soit d'interdictions, soit de normes qui définissent des niveaux de pollution admissibles.

Ces textes posent aussi la question de l'application réelle des contraintes. Manifestement, madame la ministre, il manque beaucoup trop de personnel dans votre jeune administration du ministère de l'environnement et dans les directions régionales de l'environnement, les DIREN, pour faire appliquer correctement ces textes.

De plus, on a parfois le sentiment d'une application à géométrie variable selon les départements et les régions. Mieux vaudrait codifier les choses, afin qu'elles ne prêtent pas à des interprétations parfois contradictoires sur le terrain. Il faudrait aussi que la police de l'environnement ait véritablement les moyens de verbaliser de nombreuses infractions, hélas ! vécues de manière violente par les populations.

S'agissant des déchets inertes, par exemple, il faut donner un peu plus de souplesse à l'autorisation. Dans les parcs du Nord – Pas-de-Calais, je peux vous assurer que des entreprises en prennent parfois beaucoup à leur aise ! Elles font des dépôts sauvages après des chantiers de voirie, ce qui indispose très fortement la population. Au-delà d'une

procédure juridique plus souple, il convient d'être très exigeant à l'égard de ces personnes, de ces entreprises, qui en prennent parfois à leur aise pour démolir le bocage ou aggraver véritablement le paysage.

Je m'interroge également sur le principe de subsidiarité. Selon le traité de Maastricht, l'Union européenne n'intervient que « dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres ». Il m'arrive néanmoins de m'interroger sur l'intérêt d'une codification uniforme à toute l'Europe. Ce principe de subsidiarité est-il vraiment appliqué dans le domaine de l'environnement ? Ne faudrait-il pas laisser une marge de manœuvre un peu plus grande à chaque nation ?

Je terminerai par le problème des moyens humains et financiers de votre ministère pour la mise en place d'une politique environnementale volontariste et ambitieuse. Pour que l'Etat soit efficace, il faut qu'il soit crédible et qu'il ait les moyens de faire émerger une conscience citoyenne pour la préservation durable de l'environnement. C'est un enjeu majeur pour notre société ! Par conséquent, j'espère que vous aurez, demain, les moyens financiers de mettre en œuvre une telle politique.

M. le président. La parole est à M. Jean Bizet.

M. Jean Bizet. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, du texte dont nous débattons aujourd'hui, nous conviendrons aisément qu'il transpose dans notre droit des textes communautaires dans le domaine de l'environnement, qu'il s'agisse de l'information du public, de la responsabilité pénale, du contrôle des produits chimiques et du bruit.

Je ne chercherai pas à parodier – je le ferais certainement avec moindre talent et précision – les détails et les explications que nous a fournis notre collègue M. Marcel Deneux, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.

Nous pourrions également dire que la plupart de ces mesures, négociées parfois depuis plusieurs années avec nos partenaires européens, sont désormais nécessaires.

Nous pourrions aussi insister sur le retard trop souvent pris et le long délai de transposition des textes européens, la France faisant figure de mauvais élève depuis plusieurs années, et encourager la ferme volonté du présent Gouvernement d'y remédier. L'actualité de nos travaux prouve cette détermination, puisque nous commençons cette session parlementaire avec trois textes portant des transpositions de directives dans les domaines de l'assurance, de l'environnement et des transports.

A ce titre, nous pourrions également faire valoir une pointe d'amertume et regretter le rôle de chambre d'enregistrement trop souvent laissé aux parlements nationaux.

En conséquence, nous plaiderions en faveur d'un travail toujours plus en amont pour lequel milite d'ailleurs notre collègue M. Hubert Haenel, président de la délégation pour l'Union européenne.

Mais tout cela, mes chers collègues, madame le ministre, vous ne le savez que trop !

Que me soit donc donnée l'occasion, lors de ce débat sur la transposition de directives et règlements communautaires dans le domaine de l'environnement, de vous faire part de ma conviction de la nécessité d'une Europe forte pour un environnement mondialement respecté.

Nous devons d'abord reconnaître que l'Europe a joué un rôle d'entraînement, lequel permet d'avoir aujourd'hui, dans les pays membres de l'Union européenne, des niveaux de protection de l'environnement dont ne dispose aucun autre pays au monde.

L'environnement est, en effet, par excellence, le domaine qui est plus efficacement traité au niveau multinational qu'au niveau national, et cela pour deux raisons. La première est que les pollutions, les fleuves, les oiseaux – permettez-moi de ne faire aucun commentaire à propos des oiseaux aujourd'hui... – ne s'arrêtent pas aux frontières, c'est une évidence ! La seconde est que, dans un monde ouvert, des mesures prises par un seul pays risquent de se retourner contre lui ou de lui faire perdre en compétitivité par rapport à ses concurrents. Mieux vaut alors prendre des mesures au niveau collectif.

Ainsi, depuis les années soixante-dix, l'Europe a permis aux pays qui la composent de se doter de normes nombreuses et efficaces. La preuve en est que 80 % du droit français de l'environnement est d'origine européenne.

L'un des succès les plus importants de l'Union a bien été d'amener chacun des pays, et tous ensemble, à se doter d'une politique environnementale qu'ils n'auraient certainement pas mise en place isolément.

De plus, et c'est peut-être là le plus important, qui est prêt, en dehors de l'Europe, à jouer un rôle moteur à l'échelon mondial lorsqu'il s'agit de préserver la planète ? Ce ne sont certainement pas les Etats-Unis, dont l'approche environnementale est – en termes pudiques ! – différente de la nôtre. Ce ne sont pas non plus les pays en voie de développement, qui n'en ont pas les moyens et qui souhaitent d'abord assurer leur croissance économique.

Cela dit, permettez-moi, madame la ministre, de souligner la problématique des pays en voie de développement. Il faudra bien que soit clairement abordé, au sein de l'Organisation mondiale du commerce, le problème de la distorsion de concurrence posé par la non-prise en compte de certaines normes environnementales exigées par les pays développés. Une période d'adaptation à ces normes devra être prochainement évoquée.

Le meilleur exemple en est la ratification du protocole de Kyoto, pour laquelle l'Union européenne a milité collectivement dans les instances internationales et dans ses relations bilatérales avec les Etats.

Par ailleurs, l'Union européenne est, à l'échelle mondiale, le seul groupe à s'être engagé de manière collective en se fixant un taux de réduction global des émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, à l'heure où l'Europe est en proie à des doutes profonds et alors que nos concitoyens ont clairement signifié qu'ils n'acceptaient pas une certaine forme d'Europe, à un moment où les sondages révèlent régulièrement que nos concitoyens sont très sensibles aux questions d'environnement et d'écologie, parfois plus que leurs élus nationaux, nous nous devons de souligner ce lien très fort qui existe entre l'Europe et la préservation de l'environnement, afin de l'inscrire dans la durée.

C'est donc en toute cohérence que le groupe de l'UMP apportera son soutien au texte qui nous est soumis. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

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

Mme Nelly Olin, ministre. Je tiens à vous féliciter, monsieur le rapporteur, de l'excellent travail que vous avez réalisé.

En réponse à votre préoccupation tout à fait légitime relative aux transpositions, j'indique que je me suis personnellement engagée à résorber, dans les meilleurs délais, le retard que nous connaissons en matière de transposition des directives communautaires dans le domaine de l'environnement.

Par ailleurs, il ne vous aura pas échappé que je n'ai pas souhaité recourir aux ordonnances. En effet, ayant été moi-même parlementaire, je considère que cette procédure n'est pas la meilleure façon de réaliser un bon travail. Et je ferai en sorte de ne pas l'utiliser à l'avenir.

Comme vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, l'adoption de ce projet de loi va nous permettre de franchir une étape décisive. A cet égard, je tiens à remercier les deux assemblées, notamment la Haute Assemblée et sa commission des affaires économiques, qui, bien que n'ayant disposé que de quelques jours, je le reconnais, pour prendre connaissance de ce texte, a réalisé une étude remarquable et approfondie et établi un rapport de qualité.

Les semaines à venir seront consacrées à l'élaboration des textes d'application nécessaires à l'achèvement des transpositions en cours. Les services de mon ministère ont déjà beaucoup travaillé sur ce point.

Je veillerai personnellement à ce que les observations, suggestions et critiques que j'ai entendues à l'occasion de ce débat soient prises en considération. Le prochain chantier de transposition concernera la directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale. Comme vous l'avez indiqué, cette directive devra être transposée avant le 30 avril 2007.

Compte tenu de l'importance du sujet, je ferai en sorte que la transposition de ce texte, essentielle à la mise en œuvre de la charte constitutionnelle de l'environnement, fasse l'objet d'un projet de loi, qui sera déposé devant le Parlement dans des délais lui permettant d'engager un examen approfondi.

Madame Didier, monsieur Raoult, monsieur Bizet, je suis d'accord avec vous : pour une bonne information, le Parlement doit accomplir un travail de fond régulier. Vous avez pu constater que je n'ai pas utilisé la procédure d'urgence, et je m'engage, autant que possible, à ne pas y avoir recours. J'ai en effet à cœur que vous disposiez de temps suffisant pour rédiger des rapports de qualité. Tel est le cas, je le répète, du présent rapport.

S'agissant plus particulièrement de la transparence des études d'impact, question posée par Mme Didier, je confirme que l'avis formulé par l'autorité compétente en matière d'environnement sera mis à la disposition du public, ce qui permettra d'accroître la transparence sur les critères de choix des projets.

Monsieur Bizet, vous avez indiqué qu'il était nécessaire d'instaurer une solidarité, notamment vis-à-vis des pays en voie de développement ; je partage votre point de vue. Bien que je comprenne que ces pays aient d'autres préoccupations, j'ai demandé, lors des réunions du Conseil Environnement, que le changement climatique soit également inscrit dans leurs priorités de manière qu'ils ne perdent pas de vue cet élément important pour l'avenir.

Monsieur Raoult, s'agissant des moyens de mon administration et de l'importance de la subsidiarité, vous le savez, il faut assurer en même temps une réflexion globale et une action locale. Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire récemment, je m'efforce de tout mettre en œuvre *via* les lois et les règlements.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

CHAPITRE I^{er}

Evaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Article 1^{er}

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1^o Le deuxième alinéa de l'article L. 122-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages. » ;

2^o L'article L. 122-3 est complété par un III ainsi rédigé :

« III. – Il désigne l'autorité administrative saisie pour avis en application du deuxième alinéa de l'article L. 122-1 et détermine les conditions dans lesquelles cet avis est élaboré et mis à la disposition du public. »

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

CHAPITRE II

Transposition de la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil

Article 2

Le chapitre IV du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« CHAPITRE IV

« Droit d'accès à l'information relative à l'environnement

« Art. L. 124-1. – Le droit de toute personne d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues, reçues ou établies par les autorités publiques mentionnées à l'article L. 124-3 ou pour leur compte s'exerce dans les conditions définies par les dispositions du titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, sous réserve des dispositions du présent chapitre.

« Art. L. 124-2. – Est considérée comme information relative à l'environnement au sens du présent chapitre toute information disponible, quel qu'en soit le support, qui a pour objet :

« 1^o L'état des éléments de l'environnement, notamment l'air, l'atmosphère, l'eau, le sol, les terres, les paysages, les sites naturels, les zones côtières ou marines et la diversité biologique, ainsi que les interactions entre ces éléments ;

« 2^o Les décisions, les activités et les facteurs, notamment les substances, l'énergie, le bruit, les rayonnements, les déchets,

les émissions, les déversements et autres rejets, susceptibles d'avoir des incidences sur l'état des éléments visés au 1° ;

« 3° L'état de la santé humaine, la sécurité et les conditions de vie des personnes, les constructions et le patrimoine culturel, dans la mesure où ils sont ou peuvent être altérés par des éléments de l'environnement, des décisions, des activités ou des facteurs mentionnés ci-dessus ;

« 4° Les analyses des coûts et avantages ainsi que les hypothèses économiques utilisées dans le cadre des décisions et activités visées au 2° ;

« 5° Les rapports établis par les autorités publiques ou pour leur compte sur l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement.

« *Art. L. 124-3.* – Toute personne qui en fait la demande reçoit communication des informations relatives à l'environnement détenues par :

« 1° L'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ;

« 2° Les personnes chargées d'une mission de service public en rapport avec l'environnement, dans la mesure où ces informations concernent l'exercice de cette mission.

« Les organismes ou institutions agissant dans l'exercice de pouvoirs juridictionnels ou législatifs ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre.

« *Art. L. 124-4.* – I. – Après avoir apprécié l'intérêt d'une communication, l'autorité publique peut rejeter la demande d'une information relative à l'environnement dont la consultation ou la communication porte atteinte :

« 1° Aux intérêts mentionnés à l'article 6 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 précitée, à l'exception de ceux visés aux sixième et dernier alinéas du I de cet article ;

« 2° A la protection de l'environnement auquel elle se rapporte ;

« 3° Aux intérêts de la personne physique ayant fourni, sans y être contrainte par une disposition législative ou réglementaire ou par un acte d'une autorité administrative ou juridictionnelle, l'information demandée sans consentir à sa divulgation ;

« 4° A la protection des renseignements prévue par l'article 6 de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques.

« II. – Sous réserve des dispositions du II de l'article L. 124-6, elle peut également rejeter :

« 1° Une demande portant sur des documents en cours d'élaboration ;

« 2° Une demande portant sur des informations qu'elle ne détient pas ;

« 3° Une demande formulée de manière trop générale.

« *Art. L. 124-5.* – I. – Lorsqu'une autorité publique est saisie d'une demande portant sur des informations relatives aux facteurs mentionnés au 2° de l'article L. 124-2, elle indique à son auteur, s'il le demande, l'adresse où il peut prendre connaissance des procédés et méthodes utilisés pour l'élaboration des données.

« II. – L'autorité publique ne peut rejeter la demande d'une information relative à des émissions de substances dans l'environnement que dans le cas où sa consultation ou sa communication porte atteinte :

« 1° A la conduite de la politique extérieure de la France, à la sécurité publique ou à la défense nationale ;

« 2° Au déroulement des procédures juridictionnelles ou à la recherche d'infractions pouvant donner lieu à des sanctions pénales ;

« 3° A des droits de propriété intellectuelle.

« *Art. L. 124-6.* – I. – Le rejet d'une demande d'information relative à l'environnement est notifié au demandeur par une décision écrite motivée précisant les voies et délais de recours. L'article 5 de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ne s'applique pas.

« II. – Lorsque ce rejet est fondé sur le 1° du II de l'article L. 124-4, cette décision indique le délai dans lequel le document sera achevé, ainsi que l'autorité publique chargée de son élaboration.

« Lorsque ce rejet est fondé sur le 2° du II de l'article L. 124-4, cette décision indique, le cas échéant, l'autorité publique détenant cette information.

« Une demande ne peut être rejetée sur le fondement du 3° du II de l'article L. 124-4 qu'après que l'autorité publique a préalablement invité le demandeur à la préciser et l'a aidé à cet effet.

« *Art. L. 124-7.* – I. – Les autorités publiques prennent les mesures permettant au public de connaître ses droits d'accès aux informations relatives à l'environnement qu'elles détiennent, et veillent à ce que le public puisse accéder aux informations recherchées. A cet effet, elles établissent des répertoires ou des listes de catégories d'informations relatives à l'environnement en leur possession, accessibles gratuitement et indiquant le lieu où ces informations sont mises à la disposition du public.

« II. – Les autorités publiques veillent à ce que les informations relatives à l'environnement recueillies par elles ou pour leur compte soient précises et tenues à jour et puissent donner lieu à comparaison. Elles organisent la conservation de ces informations afin de permettre leur diffusion par voie électronique.

« *Art. L. 124-8.* – Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de la Commission d'accès aux documents administratifs, précise les modalités d'application du présent chapitre. Il définit les catégories d'informations relatives à l'environnement qui doivent faire l'objet d'une diffusion publique dans un délai qu'il fixe. Il détermine les modalités selon lesquelles l'Etat et les collectivités territoriales, chacun pour ce qui le concerne, mettent à la disposition du public les listes des établissements publics et des autres personnes mentionnés à l'article L. 124-3 qui leur sont rattachés ou sur lesquels ils exercent leur contrôle. » – (*Adopté.*)

Articles 3, 4 et 5

M. le président. Les articles 3, 4 et 5 ont été supprimés par l'Assemblée nationale.

CHAPITRE IV

Contrôle des produits chimiques

Article 6

Aux articles L. 521-17 et L. 521-24 du code de l'environnement, la référence : « (CEE) n° 2455/92 » est remplacée par la référence : « (CE) n° 304/2003 ».

A l'article L. 521-21 du même code, la référence : « (CEE) n° 2455/12 » est remplacée par la référence : « (CE) n° 304/2003 ». – (*Adopté.*)

CHAPITRE V

Ratification de l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Article 7

I. – L'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49 / CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est ratifiée.

II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Aux articles L. 572-1 et L. 572-3, les mots : « unités urbaines » sont remplacés par le mot : « agglomérations » ;

2° L'article L. 572-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 572-2. – Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis :

« 1° Pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'Etat ;

« 2° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. » ;

3° Supprimé ;

4° Le 2° du I de l'article L. 572-4 est ainsi rédigé :

« 2° Par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. » ;

5° Les I, II et III de l'article L. 572-7 sont ainsi rédigés :

« I. – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires sont établis par le représentant de l'Etat.

« II. – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées au I ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures.

« III. – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. » ;

6° La première phrase du I de l'article L. 572-9 est ainsi rédigée :

« Les cartes de bruit relatives aux agglomérations de plus de 250 000 habitants, aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains sont publiées le 30 juin 2007 au plus tard. » ;

7° L'article L. 572-11 est ainsi rédigé :

« Art. L. 572-11. – Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent chapitre. »

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par Mme Didier, MM. Billout et Le Cam, Mme Demessine, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Compléter le deuxième alinéa (1°) du texte proposé par le 2° du II de cet article pour l'article L. 572-2 du code de l'environnement par les dispositions suivantes :

; ainsi que pour les aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur les avions légers ;

II. – Rétablir le 3° du II de cet article dans la rédaction suivante :

3° L'article L. 572-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 572-4 – I. Les cartes de bruit sont établies :

« 1° Par le représentant de l'Etat lorsqu'elles sont relatives aux infrastructures de transport visées au 1° de l'article L. 572-2,

« 2° Par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. » ;

III. – Supprimer le 4° du II de cet article.

IV. – Dans le I du texte proposé par le 5° du II de cet article pour les I, II et III de l'article L. 572-7 du code de l'environnement, après les mots :

infrastructures ferroviaires

insérer les mots :

ainsi qu'aux aérodromes visés au 1° de l'article L. 572-2

V. – Dans le texte proposé par le 6° du II de cet article pour la première phrase du I de l'article L. 572-9 du code de l'environnement, après les mots :

passages de trains

insérer les mots :

, et aux aérodromes dont le trafic annuel dépasse 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers,

La parole est à Mme Evelyne Didier.

Mme Evelyne Didier. L'article 7 du projet de loi vise notamment à modifier l'article L. 572-2 et les suivants du code de l'environnement.

Ainsi, les aérodromes civils ne figurent plus dans la liste des infrastructures concernées. Mon amendement vise donc à les réintroduire dans la loi dans la mesure où ils contribuent, eux aussi, aux nuisances décrites par la directive européenne.

La loi doit poser les principes généraux qui guident le pouvoir réglementaire, mais elle doit également définir clairement le champ visé.

Si votre réponse me satisfait, madame la ministre, je suis tout à fait prête à retirer cet amendement, mais j'aimerais avoir des précisions sur ce point. Je ne comprends pas, en effet, pourquoi seules les autres infrastructures sont concernées par cet article 7. C'est une question de logique !

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

M. Marcel Deneux, rapporteur. Cet amendement tend à préciser dans la loi les autorités compétentes en matière d'évaluation et de prévention du bruit.

Or le Conseil d'Etat, qui a examiné le projet de loi de ratification de cette ordonnance, a recommandé de simplifier le dispositif législatif, en soulignant que de nombreuses mesures pouvaient être prises par la voie réglementaire.

S'agissant des aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, ce dernier n'a pas besoin d'une loi pour établir ces documents ni désigner les autorités administratives qui en seront chargées, à savoir les préfets de département, et les préfets de région s'agissant de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Pour ce qui concerne les aérodromes situés dans les agglomérations, le troisième alinéa de l'article L. 572-3 du code de l'environnement dispose : « Les cartes relatives aux unités urbaines prennent en compte le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien ainsi que par les activités industrielles et, le cas échéant, d'autres sources de bruit ».

Il n'est donc pas utile, madame Didier, d'apporter cette précision dans d'autres articles du code de l'environnement.

Dans ces conditions, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Nelly Olin, ministre. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

La directive impose l'établissement de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les aéroports civils qui enregistrent plus de 50 000 mouvements par an, ainsi que pour les aérodromes situés dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

S'agissant des grands aéroports, c'est l'Etat, en la personne du préfet du département, ou du préfet de région pour ce qui concerne les aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget, qui a la charge de l'élaboration de ces documents. Des dispositions réglementaires sont donc suffisantes en la matière.

Pour ce qui est des autres aérodromes, comme le prévoit l'article L. 572-3 du code de l'environnement, l'évaluation et la gestion de leur bruit seront prises en compte dans le cadre des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit.

Pour être un peu plus précise, j'ajouterai que le Conseil d'Etat s'est exprimé le 20 janvier 2005. La section concernée a considéré que, s'agissant des aérodromes, la transposition de la directive ressortait du pouvoir réglementaire et que le projet de loi méconnaîtrait l'article 34 de la Constitution s'il comportait des mesures de transposition aussi détaillées pour des infrastructures qui relèvent seulement du pouvoir de police de l'Etat.

Telle est la réponse aussi claire que possible que je puis vous apporter, madame Didier.

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 1 est-il maintenu ?

Mme Evelynne Didier. Madame la ministre, je vous remercie de ces explications. Toutefois, je m'étonne du fait que les règles s'appliquant aux aérodromes relèvent du domaine réglementaire. Pourquoi n'en est-il pas de même pour les routes ? Je note que, très curieusement, le Conseil d'Etat s'intéresse beaucoup aux aérodromes, mais un peu moins aux autres infrastructures. Cette position est ambiguë.

Quoi qu'il en soit, si les règlements s'appliquent en la matière, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

CHAPITRE VI

Transposition de la directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets

Article 8

I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 541-30, il est inséré un article L. 541-30-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 541-30-1. – I. – L'exploitation d'une installation de stockage de déchets inertes est soumise à autorisation administrative délivrée dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

« II. – Le présent article ne s'applique pas :

« 1° Aux installations de stockage de déchets inertes relevant déjà d'un régime d'autorisation d'exploitation ;

« 2° Aux installations où les déchets inertes sont entreposés pour une durée inférieure à trois ans afin de permettre leur préparation à un transport en vue d'une valorisation dans un endroit différent, ou entreposés pour une durée inférieure à un an avant leur transport sur un lieu de stockage définitif ;

« 3° A l'utilisation de déchets inertes pour la réalisation de travaux d'aménagement, de remblai, de réhabilitation ou à des fins de construction. » ;

2° Dans le 9° du I de l'article L. 541-46, les mots : « de l'article » sont remplacés par les mots : « des articles L. 541-30-1 et ».

II. – Les installations de stockage de déchets inertes en service à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises aux dispositions du I dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. – *(Adopté.)*

CHAPITRE VII

Transposition de la directive 2004/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, au titre des mécanismes de projet du protocole de Kyoto

Article 9

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'article L. 229-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'exploitant peut, dans la limite du pourcentage prévu par le VI de l'article L. 229-8, s'acquitter de l'obligation prévue au quatrième alinéa du présent article au moyen de certaines unités visées par l'article L. 229-22 inscrites à son compte dans le registre national mentionné à l'article L. 229-16. Un décret en Conseil d'Etat précise celles des unités qui peuvent ainsi être utilisées. » ;

2° L'article L. 229-8 est complété par un VI ainsi rédigé :

« VI. – Pour chaque période de cinq ans visée au I, le plan fixe, sous forme d'un pourcentage du total des quotas affectés à chaque installation, la quantité maximale de celles des unités visées par l'article L. 229-22 que les exploitants peuvent utiliser conformément au dernier alinéa de l'article L. 229-7. » ;

3° Après l'article L. 229-19, il est inséré une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« **Mise en œuvre des activités de projet prévues par le protocole fait à Kyoto le 11 décembre 1997 à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques du 9 mai 1992**

« Art. L. 229-20. – I. – Au sens du présent chapitre, une activité de projet est un projet agréé conformément aux articles 6 ou 12 du protocole fait à Kyoto le 11 décembre 1997 à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et aux décisions prises par les parties pour leur mise en œuvre par un ou plusieurs des États mentionnés à l'annexe I de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et ayant ratifié le protocole de Kyoto.

« II. – Les conditions dans lesquelles le ministre chargé de l'environnement agréé les activités de projet sont fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 229-24. L'agrément vaut autorisation pour les personnes qui le sollicitent à participer à l'activité de projet concernée.

« Art. L. 229-21. – Sous réserve que la France satisfasse aux critères d'éligibilité relatifs aux cessions et acquisitions d'unités définis par le protocole de Kyoto précité et par les décisions prises par les parties pour sa mise en œuvre, toute personne peut acquérir, détenir et céder des unités visées à l'article L. 229-22 résultant de la mise en œuvre d'activités de projet.

« Afin d'assurer le respect des engagements internationaux de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre pris par la France, le ministre chargé de l'environnement peut limiter le report des unités détenues dans le registre national mentionné à l'article L. 229-16 à l'issue de chaque période de cinq ans prévue au I de l'article L. 229-8 dans les conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu par l'article L. 229-24.

« Art. L. 229-22. – Les unités de réduction des émissions et les unités de réduction d'émissions certifiées, respectivement délivrées en application des articles 6 et 12 du protocole de Kyoto précité et des décisions prises par les parties pour leur mise en œuvre, sont des biens meubles exclusivement matérialisés par une inscription au compte de leur détenteur dans le registre national mentionné à l'article L. 229-16.

« Chacune de ces unités représente l'émission de l'équivalent d'une tonne de dioxyde de carbone.

« Art. L. 229-23. – Les activités de projet prévues par l'article 6 du protocole de Kyoto précité, mises en œuvre sur le territoire national, réduisant ou limitant directement les émissions des installations visées à l'article L. 229-5, ne peuvent donner lieu à délivrance d'unités de réduction des émissions qu'après annulation d'une quantité équivalente de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans le compte détenu par l'exploitant de l'installation concernée dans le registre national mentionné à l'article L. 229-16.

« Art. L. 229-24. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de mise en œuvre de la présente section. » – (Adopté.)

CHAPITRE VIII

Application à Mayotte

Article 10

La présente loi est applicable à Mayotte à compter du 1^{er} janvier 2006, à l'exception de l'article 9, applicable à partir du 1^{er} janvier 2012. – (Adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Jean Bizet, pour explication de vote.

M. Jean Bizet. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous arrivons au terme de notre discussion, qui, certes, a été brève, mais essentielle. Notre collègue Marcel Deneux, en tant que rapporteur de la commission des affaires économiques, nous a convaincus de la nécessité et de l'urgence à transposer ces mesures dans notre droit interne.

En effet, nous risquons d'encourir des sanctions importantes de la part des autorités de Bruxelles pour notre retard en matière de transposition de textes que nos gouvernements ont négociés et acceptés, qu'il s'agisse de l'environnement ou d'autres domaines.

Dans ces conditions, permettez-moi, madame la ministre, de formuler le souhait que nous puissions améliorer nos délais de transposition en prévoyant régulièrement une séance réservée à ces questions, une fois par mois, par exemple, comme M. le rapporteur l'a proposé.

S'agissant du présent texte, il va sans dire que le groupe de l'UMP y apporte son entier soutien.

M. le président. La parole est à Mme Evelyne Didier.

Mme Evelyne Didier. En l'occurrence, le mieux est l'ennemi du bien. Des textes importants doivent être votés ; en dépit de quelques aspects que j'ai soulignés, ils apportent des améliorations certaines.

Nous adopterons ce projet de loi, parce qu'il est grand temps que nos assemblées acquièrent une culture environnementale. A en juger par le faible nombre de nos collègues présents dans l'hémicycle ce matin, je me dis qu'il y a encore beaucoup à faire.

M. le président. La parole est à M. Jean-François Le Grand.

M. Jean-François Le Grand. Comme l'ont dit Jean Bizet, mais aussi, ce qui est réjouissant, Mme Didier, le présent projet de loi sera adopté.

Je souhaite simplement, madame la ministre, appeler votre attention sur la philosophie du texte que nous nous apprêtons à transposer dans notre droit national. Les notions de prévention sont toujours intéressantes. Ayant constamment préféré, d'un point de vue professionnel, la prévention à l'action curative, je considère qu'il faut continuer dans cet esprit.

Cela étant, la sagesse s'acquiert toujours un peu avec la peur du gendarme. Il ne serait pas inintéressant que le gendarme agisse un jour non pas au niveau national, mais au niveau européen, de manière à effacer toute distorsion

de concurrence entre les éléments environnementaux nationaux et européens. Cela éviterait que l'obligation de vertu pèse uniquement sur nous, alors que la non-vertu, pour ne pas l'appeler le vice, continuerait à avoir libre cours dans d'autres pays.

Je souhaiterais donc que nous allions un jour au-delà de la prévention au niveau européen, à condition que les règles soient partout applicables. C'est sans doute à ce prix que l'on pourra inciter à un plus grand respect de l'environnement.

M. le président. La parole est à M. Paul Raoult.

M. Paul Raoult. Je voterai ce projet de loi. Il serait vraiment de bonne pratique parlementaire que toute nouvelle directive soit rapidement inscrite à l'ordre du jour de nos travaux. *(Mme la ministre approuve.)*

Aujourd'hui, les directives sont publiées dans l'indifférence. Ce n'est parfois que deux, trois ou quatre ans plus tard qu'on rappelle que le Parlement européen, le Gouvernement, le Parlement ont approuvé telle ou telle directive et qu'il faudrait la mettre en œuvre. Si les directives pouvaient être appliquées dès leur publication par Bruxelles, nous serions ensuite plus forts, quel que soit le Gouvernement, pour expliquer la position tant des députés européens que de la Commission et, ensuite, sensibiliser la presse à ces questions.

A l'heure actuelle, nous votons des textes importants dans l'indifférence de l'opinion publique et de la presse. C'est dommage compte tenu de l'action de l'Europe et eu égard à la nécessaire sensibilisation aux problèmes environnementaux. Ces derniers ne doivent pas être simplement perçus comme un élément toujours contraignant, empêchant le développement économique. Nous avons au contraire le souci de concilier développement économique et développement durable, afin de préserver la nature pour les générations futures.

Il faut donc éduquer à la fois les responsables que nous sommes, mais aussi l'opinion publique, pour que l'Europe soit peut-être un peu mieux acceptée qu'aujourd'hui. Car elle continue d'être perçue comme l'auteur fautif de ce que nous décidons collectivement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté définitivement à l'unanimité.)

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

Mme Nelly Olin, ministre. Je remercie de nouveau M. le rapporteur de son remarquable travail et tous les sénateurs de leurs interventions de haute qualité. Un consensus s'est dégagé aujourd'hui sur des textes importants qui nous permettront d'avancer.

Je note les propos qui ont été tenus par les uns et les autres ; il faut en effet communiquer plus en amont. Notre planète est en danger, chacun le sait. C'est tous ensemble que nous pourrions progresser, avec volontarisme, mais aussi dans la transparence et, bien évidemment, avec les moyens nécessaires. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

M. le président. Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à seize heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures vingt, est reprise à seize heures sous la présidence de Mme Michèle André.)

PRÉSIDENTE DE Mme MICHÈLE ANDRÉ

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

4

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Mme la présidente. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

Mercredi 19 octobre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre le dopage et à la protection de la santé des sportifs (n° 284, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– *au mardi 18 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;*

– *à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.*

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 18 octobre 2005.)

2° Éventuellement, suite du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (n° 9, 2005-2006).

Jeudi 20 octobre 2005 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Question orale avec débat n° 4 de M. Alain Lambert à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement et le financement des infrastructures de transport ;

(Le président de la commission des affaires économiques et le président de l'Observatoire de la décentralisation disposeront d'un temps d'intervention spécifique de dix minutes.)

La conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 19 octobre 2005.)

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures) ;

Ordre du jour prioritaire

3° Projet de loi relatif aux offres publiques d'acquisition
(n° 508, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mercredi 19 octobre 2005, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 19 octobre 2005).

Mardi 25 octobre 2005 :

A 10 heures :

1° Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

– n° 744 de M. Adrien Gouteyron à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(Accès à la télévision numérique en Haute-Loire) ;

– n° 766 de M. Daniel Reiner à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Mesures en faveur des communes forestières de Meurthe-et-Moselle) ;

– n° 781 de M. Gilbert Barbier à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Conditions de commercialisation des médicaments génériques) ;

– n° 782 de M. Bernard Cazeau à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation des entreprises du paysage) ;

– n° 787 de M. Philippe Richert à M. le garde des sceaux, ministre de la justice ;

(Situation du tribunal du contentieux de l'incapacité de Strasbourg) ;

– n° 790 de M. Philippe Madrelle à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation préoccupante de l'emploi en Gironde) ;

– n° 795 de M. André Trillard à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Application de la loi littoral) ;

– n° 798 de M. Jean Boyer à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Avenir des communes) ;

– n° 799 de M. Alain Dufaut à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Augmentation constante du trafic sur l'A7) ;

– n° 800 de M. Bernard Fournier à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Financement des RN 7 et RN 82) ;

– n° 802 de M. Jean-Pierre Godefroy transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice ;

(Enquête sur l'attentat de Karachi du 8 mai 2002) ;

– n° 803 de M. André Rouvière transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Lutte contre les offres non sollicitées par les consommateurs) ;

– n° 804 de M. Jean Bizet à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Pérennisation du taux réduit de TVA sur les travaux dans les bâtiments anciens) ;

– n° 805 de Mme Catherine Procaccia transmise à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Régime de prévoyance et de retraite des élus salariés en suspension de contrat de travail) ;

– n° 811 de M. Christian Gaudin à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche ;

(Gel des crédits de fonctionnement de l'enseignement supérieur agricole) ;

– n° 819 de M. Aymeri de Montesquiou à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Réorganisation des services de la DDE du Gers) ;

– n° 820 de M. Jean-Pierre Demerliat à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(TNT et réception de France 3 Limousin) ;

– n° 827 de Mme Nicole Borvo Cohen-Seat à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation de l'industrie de la chaussure en France).

A 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

2° Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au traitement de la récidive des infractions pénales (n° 23, 2005-2006) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 24 octobre 2005, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 24 octobre 2005).

Mercredi 26 octobre 2005 :*Ordre du jour prioritaire*

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

1°) Éventuellement, suite de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au traitement de la récidive des infractions pénales ;

2°) Déclaration du Gouvernement suivie d'un débat sur les prélèvements obligatoires ;

(A la suite du Gouvernement, interviendront successivement :

– le rapporteur général de la commission des finances [15 minutes],

– le rapporteur de la commission des affaires sociales pour les équilibres généraux de la loi de financement de la sécurité sociale [15 minutes],

– le président de la commission des finances [15 minutes],

– le président de la commission des affaires sociales [15 minutes],

– et les orateurs des groupes ;

La conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 25 octobre 2005).

Jeudi 27 octobre 2005 :

Ordre du jour réservé

A 9 h 30 et à 15 heures :

1°) Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Michel Thiollière relative au renforcement de la coopération décentralisée en matière de solidarité internationale (n° 224, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005.)

2°) Conclusions de la commission des lois sur la proposition de résolution de MM. Josselin de Rohan, Henri de Raincourt, André Dulait et des membres du groupe UMP tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'immigration clandestine (n° 10, 2005-2006) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005) ;

3°) Question orale avec débat européenne n° 1 de M. Jean Bizet à Mme la ministre déléguée au commerce extérieur sur la position de l'Union européenne dans les négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce avant la conférence de Hong Kong ;

(La discussion de cette question orale européenne s'effectuera selon les modalités prévues à l'article 83 ter du règlement) ;

4°) Conclusions de la commission des affaires culturelles sur les propositions de loi de :

– Mme Annie David et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 40 de la loi d'orientation pour l'avenir de l'école relatif au lieu d'exercice des délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 483, 2004-2005) ;

– MM. Jean-Claude Carle, Jacques Valade et plusieurs de leurs collègues relative aux délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 511, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005.)

5°) Débat de contrôle budgétaire sur la gestion de la dette dans les Etats de l'Union européenne ;

(La conférence des présidents a :

– attribué un temps d'intervention de dix minutes au rapporteur spécial de la commission des finances ;

– fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005.)

Mercredi 2 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures le soir :

– Sous réserve de sa transmission, projet de loi d'orientation agricole (urgence déclarée) (AN, n° 2341) ;

(M. Gaël Grosmaire, rapporteur de la section de l'agriculture et de l'alimentation du Conseil économique et social, exposera l'avis du Conseil économique et social sur le projet de loi.

Par ailleurs, la conférence des présidents a fixé :

– au vendredi 28 octobre 2005, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 31 octobre 2005).

Jeudi 3 novembre 2005 :

A 15 heures :

Ordre du jour prioritaire

1°) Suite du projet de loi d'orientation agricole ;

A 15 heures et le soir :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures) ;

Ordre du jour prioritaire

3°) Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Vendredi 4 novembre 2005 :*Ordre du jour prioritaire*

A 9 h 30 et à 15 heures :

– Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Lundi 7 novembre 2005 :*Ordre du jour prioritaire*

A 15 heures et le soir :

– Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Mardi 8 novembre 2005 :

A 10 heures :

1° Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

– n° 784 de M. Dominique Braye à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Réforme de la fiscalité applicable à la gestion des déchets) ;

– n° 789 de M. José Balarello à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Conditions de cessions du patrimoine immobilier de l'Etat) ;

– n° 793 de Mme Anne-Marie Payet à M. le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement ;

(Contenu du décret du 30 janvier 2002 relatif au logement décent) ;

– n° 794 de M. Ivan Renar à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Conséquences de l'augmentation des importations de textile chinois) ;

– n° 806 de Mme Catherine Trœndle à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Réglementation sur l'ouverture des cercueils) ;

– n° 807 de M. Denis Badré à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Implantation des officines pharmaceutiques) ;

– n° 810 de M. Claude Biwer à M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement ;

(Evolution de la taxe professionnelle) ;

– n° 812 de M. Roland Courteau à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Amélioration du réseau transeuropéen du transport) ;

– n° 813 de M. Richard Yung à M. le ministre délégué à l'industrie ;

(Ratification de l'accord de Londres sur les brevets) ;

– n° 821 de M. Jean-Pierre Bel à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Situation des contractuels de la fonction publique hospitalière) ;

– n° 824 de M. André Lardeux à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(Archéologie préventive en Maine-et-Loire) ;

– n° 826 de Mme Alima Boumediene-Thiery à M. le ministre des affaires étrangères ;

(Ratification de la convention des Nations unies sur la protection des droits des travailleurs migrants et des membres de leur famille) ;

– n° 828 de M. Jean-Pierre Sueur à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Réglementation relative au droit funéraire) ;

– n° 829 de M. Gérard Delfau à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Menace de disparition des maisons médicales de garde) ;

– n° 830 de M. Claude Domeizel à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Réglementation relative à l'occupation des berges de plan d'eau) ;

– n° 832 de Mme Nicole Borvo Cohen-Seat à M. le ministre délégué aux relations avec le Parlement ;

(Inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale d'une proposition de loi instituant une journée nationale pour l'abolition universelle de la peine de mort) ;

– n° 833 de Mme Monique Cerisier-ben Guiga à M. le ministre des affaires étrangères ;

(Compétences consulaires en matière de nationalité) ;

– n° 838 de M. René-Pierre Signé à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche ;

*(Organisation des stages dans les lycées d'enseignement agricole).**Ordre du jour prioritaire*

A 16 heures et le soir :

2° Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Mercredi 9 novembre 2005 :*Ordre du jour prioritaire*

A 15 heures et le soir :

– Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Jeudi 10 novembre 2005 :*Ordre du jour réservé*

A 9 h 30 et à 15 heures :

1° Question orale avec débat n° 6 de M. Nicolas About sur l'état de préparation de la France face aux risques d'épidémie de grippe aviaire.

*(En application des premier et deuxième alinéas de l'article 82 du règlement, la conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront dans le débat les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.**L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005.)*

2° Conclusions de la commission des affaires culturelles sur la proposition de loi de M. Philippe Marini complétant la loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française (n° 59, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 8 novembre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005.)

3° Débat de contrôle budgétaire sur le rapport d'information établi par M. Roland du Luart au nom de la commission des finances sur la mise en œuvre de la LOLF dans la justice judiciaire (n° 478, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a :

– attribué un temps d'intervention de quinze minutes au rapporteur spécial de la commission des finances pour la justice et au rapporteur pour avis de la commission des lois ;

– fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005.)

Lundi 14 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

– Sous réserve de sa transmission, projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 (AN, n° 1830) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 14 novembre 2005, à 11 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 11 heures, le lundi 14 novembre 2005.)

(Par ailleurs, la conférence des présidents a décidé d'organiser deux débats :

– le premier au début de la troisième partie du projet de loi « Dispositions relatives aux recettes et à l'équilibre général pour 2006 » sur les fonds concourant au financement de la sécurité sociale, fonds de solidarité vieillesse (FSV) et fonds de financement des prestations sociales des non-salariés agricoles (FFIPSA) ;

– le second au début de la quatrième partie « Dispositions relatives aux dépenses pour 2006 » sur l'assurance maladie.

Pour chacun de ces deux débats, la conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 11 heures, le lundi 14 novembre 2005.)

Mardi 15 novembre 2005 :

A 10 heures :

1° Questions orales ;

Ordre du jour prioritaire

A 16 heures et le soir :

2° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Mercredi 16 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

– Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Jeudi 17 novembre 2005 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

A 15 heures et le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures.)

Ordre du jour prioritaire

3° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Éventuellement, vendredi 18 novembre 2005

Ordre du jour prioritaire

A 9 h 30 et à 15 heures :

– Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Lundi 21 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

– Sous réserve de son dépôt sur le bureau du Sénat, projet de loi portant engagement national pour le logement ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au vendredi 18 novembre 2005, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le vendredi 18 novembre 2005.)

Mardi 22 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 10 heures, à 16 heures et le soir :

– Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement.

Mercredi 23 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures :

1° Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement ;

2° Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 ;

Le soir :

3° Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi relative au traitement de la récidive des infractions pénales ;

4° Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement.

Du jeudi 24 novembre au mardi 13 décembre 2005.

Ordre du jour prioritaire

– Sous réserve de sa transmission, projet de loi de finances pour 2006 (AN, n° 2540) ;

(Les règles et le calendrier de la discussion budgétaire seront fixés ultérieurement).

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents relatives à la tenue des séances ?...

Ces propositions sont adoptées.

Par ailleurs, M. Henri Cuq, ministre délégué aux relations avec le Parlement, a communiqué à la conférence des présidents le programme prévisionnel de l'ordre du jour prioritaire du Sénat jusqu'au mois de février 2006.

M. le président du Sénat adressera personnellement ce programme prévisionnel à chaque sénateur.

5

RAPPEL AU RÈGLEMENT

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Domeizel, pour un rappel au règlement.

M. Claude Domeizel. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous commémorions hier, à Paris, un événement que beaucoup aimeraient bien effacer de leur mémoire : la répression sanglante, le 17 octobre 1961, par la police française, d'une manifestation pacifique d'Algériens à l'appel du Front de libération nationale.

Souvenons-nous que cette tragédie – car il faut bien appeler les choses par leur nom – a laissé dans les rues de Paris et dans la Seine plusieurs dizaines de cadavres. Il serait d'ailleurs bon de pouvoir déterminer ce chiffre avec certitude, car c'est aussi cela le travail de mémoire.

Certes, on pourrait choisir, comme certains le souhaiteraient, de se cacher les yeux, de ne rien voir et d'oublier. Mais de tels événements laissent des traces dans la chair et dans la mémoire de femmes, d'hommes et d'enfants. Des centaines de milliers de citoyens français sont nés en France avec cette cicatrice ouverte dans leur histoire.

A la veille de la signature du traité d'amitié entre la France et l'Algérie, que nous appelons de nos vœux, il me semblait important, madame la présidente, que soit saluée, au Sénat, la mémoire des victimes du 17 octobre 1961. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.)*

Mme la présidente. Je vous donne acte de votre rappel au règlement, monsieur Domeizel.

6

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (n°s 9, 14).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, qui couvre l'ensemble des domaines du transport, permet la mise en conformité du droit national avec certains engagements communautaires et internationaux souscrits par la France en la matière. Il comporte, en outre, d'autres dispositions relatives aux transports et à leur développement.

Parmi les mesures proposées, plusieurs d'entre elles ont une portée particulièrement significative.

Dans le domaine de la sécurité des transports, il s'agit de la création de l'Agence française de sécurité ferroviaire, de l'insertion dans notre droit des contrôles européens, et de l'introduction de sanctions adaptées pour mettre un terme au phénomène dit du « débridage » des deux roues et des quadricycles à moteur.

Dans le domaine du développement des transports, il s'agit, d'une part, de l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du marché du fret ferroviaire – c'est la transposition de la directive « deuxième paquet ferroviaire » – et, d'autre part, du recours au partenariat public-privé pour la réalisation des infrastructures ferroviaires. Cette évolution s'inscrit dans l'orientation voulue par le Gouvernement vers une politique dynamique et modernisée des investissements au service de l'emploi et de la croissance.

Enfin, en ce qui concerne la répercussion de la hausse des prix du gazole, il s'agit de dispositions favorables au secteur du transport routier de marchandise ; j'ai eu l'occasion d'en parler longuement avec le représentant de ce secteur économique.

Tout cela débouche sur le projet de loi qui vous est proposé aujourd'hui et dont j'aborderai successivement les six mesures principales.

La première de ces mesures a trait à la création de l'Agence française de sécurité ferroviaire. Celle-ci constituera l'autorité nationale de sécurité ferroviaire, dont l'institution est prévue par l'article 16 de la directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. La directive dispose que cette autorité doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des demandeurs de certification. Ses tâches sont essentiellement techniques ; elles ne peuvent être ni transférées ni confiées contractuellement aux gestionnaires ou aux entreprises ferroviaires.

Même si la directive ne l'impose pas directement, le Gouvernement a fait le choix de conférer à cette agence la nature d'établissement public à caractère administratif de l'Etat.

Pourquoi avoir choisi la formule de l'établissement public ? C'est une question qui a été posée par votre rapporteur ; nous aurons sûrement l'occasion d'y revenir au cours du débat. Parmi les solutions d'organisation envisageables, nous ne souhaitons pas créer une autorité administrative indépendante. Sur ce point, je pense que nous sommes largement d'accord.

Le mot « agence » a peut-être fait scintiller une image d'autorité administrative indépendante. Or tel n'est pas le cas. L'Etat doit en effet conserver son emprise sur les questions de sécurité. Il n'est pas question pour le Gouvernement de déléguer une compétence régalienne.

La solution d'un service à compétence nationale posait, quant à lui, la question de la capacité à attirer les compétences : comment faire venir dans ce service le personnel compétent actuellement employé à la SNCF, à la RATP, ou dans les entreprises industrielles de la construction ferroviaire ? Les ingénieurs et les techniciens dont nous avons besoin pour exercer ces missions de sécurité sont dans les entreprises publiques ou privées. Il est très difficile, vous le savez bien, de faire venir dans un service administratif de fonctionnaires sous statut des personnes ayant cette expérience, cette formation, et aussi, il faut bien le dire, un niveau de rémunération y afférent.

C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas choisi de vous proposer un service à compétence nationale. Après en avoir discuté avec les uns et les autres, nous envisageons la création d'un établissement public à caractère administratif placé sous l'autorité de l'Etat.

Il s'agit d'une question vraiment fondamentale, car sans cette capacité de recrutement, nous risquons, faute de compétence technique, de ne pouvoir assurer nos missions de sécurité ces prochaines années.

Un tel choix est donc non pas idéologique, mais pragmatique : l'Etat conserve la responsabilité de la sécurité des transports ferroviaires en édictant la réglementation et en confiant l'application technique, selon des modalités qu'il fixe, à une agence, établissement public, dont il exerce la tutelle et il nomme le directeur général.

J'observe d'ailleurs que cette formule correspond à celle qui a été choisie majoritairement par les autres Etats européens.

Cela étant, j'ai bien noté, monsieur le rapporteur, votre souhait de renforcer le contrôle exercé par l'Etat sur cet établissement public. Vous suggérez, en particulier, que des parlementaires siègent à son conseil d'administration. Je n'y suis pas du tout opposé et j'ai donc déposé un amendement en ce sens à l'article 2.

Je comprends que le terme « agence » puisse prêter à confusion en donnant à penser que nous créons une autorité administrative indépendante. Mais il s'agit d'un établissement public à caractère administratif. Je suis donc tout à fait favorable à ce que nous remplacions l'appellation « Agence française de sécurité ferroviaire » par celle d'« Etablissement public de sécurité ferroviaire », qui correspond davantage à la réalité et clarifie la situation.

Quant à la sécurité aérienne, elle fait l'objet des articles 6 et 7 du projet de loi. La prévention des risques constitue, en droit international comme en droit interne, le principe phare de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. Une importante série de textes communautaires est intervenue depuis 2002 pour renforcer la sécurité aérienne et la sûreté de l'aviation civile, notamment le règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, l'AESA, et le règlement fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.

Ces textes organisent pour tout ou partie, dans chacun des domaines réglementés, un principe de certification des organismes ou des personnes concernées, sur le fondement de règles communes.

La directive n° 2004/36 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, qui consacre le programme dit SAFA, *Safety assessment of foreign aircraft*, prescrit aux autorités nationales de prévoir les mesures utiles pour la mise en œuvre des règles et des procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports communautaires.

Ces différents règlements et directives renvoient, sauf exceptions, pour la délivrance et le contrôle des autorisations, à l'autorité nationale compétente, nommée ou désignée par l'Etat membre. En France, l'autorité chargée du contrôle technique est le ministre chargé de l'aviation civile, assisté d'organismes techniques ou de personnes extérieures à l'Etat habilitées pour exécuter les tâches de vérifications.

Si je détiens déjà certains pouvoirs pour l'exercice du contrôle technique qui m'incombe sur les différents matériels et personnes concernés, il est en revanche nécessaire de compléter le dispositif législatif et réglementaire pour que ce contrôle puisse s'exercer dans des conditions techniquement et juridiquement indiscutables vis-à-vis de toutes les personnes et concernant tous les biens visés par les règles de sécurité aérienne figurant dans le bloc communautaire, ainsi qu'à l'égard des aéronefs des pays tiers.

C'est là l'objet de l'article 6 du projet de loi, qui introduit dans le code de l'aviation civile un nouveau chapitre intitulé « Police de la circulation des aéronefs » et composé de cinq articles.

Quant à l'article 7 du projet de loi, il transpose la directive n° 2003/42 relative aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. Ce texte fixe comme objectif aux Etats membres de mettre en place une base de données collectées à partir de comptes rendus obligatoires d'événements

susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne. C'est très important dans la pratique, car cela permettra de disposer d'une base de données à jour permettant d'alerter les services de régulation et de contrôle sur la situation de tel ou tel avion ou telle ou telle compagnie.

Trois articles du livre VII du code de l'aviation civile sont ainsi modifiés et complétés, afin de respecter les principes posés par le texte communautaire.

L'article L. 722-2 est modifié pour obliger toutes les personnes publiques ou privées qui exercent leurs fonctions dans les domaines de l'aviation civile à rendre compte de tout accident ou incident au Bureau d'enquêtes et d'analyses, le BEA. Il en va de même pour les événements au sens de la définition plus générale donnée par la directive n° 2003/42.

L'article L. 722-3 est créé afin d'assurer la protection de toute personne contre les sanctions disciplinaires, administratives ou professionnelles qui pourraient résulter du fait qu'elle ait signalé un événement.

Enfin, l'article L. 731-4 est créé pour assurer la confidentialité des informations que l'administration reçoit du fait de l'obligation que je viens d'énoncer. Cette confidentialité est en effet indispensable pour garantir la collecte des informations et en raison de la nature sensible de ces rapports. Cet article vise également à limiter leur diffusion et leur utilisation à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité.

S'agissant de la sécurité routière, lors des derniers comités interministériels sur la sécurité routière, le Gouvernement a décidé de faire adopter de nouvelles mesures de lutte contre l'insécurité routière nécessitant des modifications du code de la route.

La première disposition importante tend à aggraver les sanctions relatives au « débridage » des véhicules à deux roues à moteur et des quadricycles à moteur, dont les fameux « quads ».

Tout d'abord, les cyclomoteurs, juridiquement limités en vitesse à 45 kilomètres/heure et généralement utilisés par de jeunes conducteurs, sont trop souvent « débridés » et ont ainsi des performances totalement incompatibles avec leurs autres caractéristiques techniques – les freins ou les pneus – et l'expérience de leurs jeunes utilisateurs.

Ensuite, les motos de grosse cylindrée, juridiquement limitées en puissance à cent chevaux, sont presque toutes « débridées », et généralement par des professionnels. Il s'agit donc de lutter plus efficacement contre cette réalité.

Le dispositif prévu par l'article 9 du projet de loi vise à étendre aux motocyclettes les mesures introduites par la loi du 12 juin 2003, qui sanctionnent la commercialisation de pièces permettant de « débrider » des cyclomoteurs et le « débridage » de ces véhicules par les professionnels.

Il élève au niveau du délit la commercialisation de tels engins « débridés », qui n'est aujourd'hui réprimée que par une contravention de 4^e classe.

Dans un souci de cohérence, ces deux mesures sont étendues aux quadricycles à moteur, « quads » et voiturettes, dont les caractéristiques de performance sont également limitées par le code de la route.

En outre, le retrait de fourrière d'un deux-roues à moteur « débridé », et plus généralement d'un véhicule qui n'est plus conforme à son état lors de sa réception, est subordonné à sa remise en conformité.

L'article suivant, qui est important, vise l'immobilisation et la mise en fourrière des véhicules. En effet, l'article L. 325-1-1 du code de la route permet d'immobiliser un véhicule en cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal et pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue.

Autrement dit, l'immobilisation d'un véhicule n'est pas possible lorsque son conducteur a commis un excès de vitesse de 50 kilomètres/heure et plus, car cette infraction n'est punie que d'une contravention de 5^e classe. Il est donc proposé de rendre possible cette immobilisation.

J'évoquerai maintenant l'ouverture du fret ferroviaire. C'est l'objet de l'article 12, qui transpose en droit français les dispositions de la directive n° 2004/51, élément central du « deuxième paquet ferroviaire ». Cette directive, dont la transposition doit intervenir avant le 31 décembre 2005, a fixé au 1^{er} janvier 2007 au plus tard la date d'ouverture des réseaux des Etats membres aux entreprises effectuant des services de transport intérieur de fret. La France s'est engagée à anticiper cette date au 31 mars 2006 dans le cadre de la procédure communautaire de validation du plan de restructuration de l'activité fret de la SNCF.

L'ouverture dont il est question comporte deux phases distinctes : d'une part, l'élargissement à l'ensemble du réseau ferré national des services de fret international, et ce à compter du 1^{er} janvier 2006, conformément à la directive, par un décret qui est en cours d'examen au Conseil d'Etat ; d'autre part, la libéralisation des services intérieurs de fret au 31 mars 2006.

Le nouvel article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, réaffirme le monopole de la SNCF sur les services intérieurs de voyageurs, exploités selon les principes du service public, et supprime son monopole sur les transports de fret. Il permet également à la SNCF d'exercer ses activités à l'international, dans la limite des possibilités offertes par la réglementation européenne et le degré d'ouverture de chaque Etat. En cohérence avec l'intervention actuelle de la SNCF, il reconnaît à celle-ci la possibilité d'opérer sur d'autres réseaux, en particulier certains réseaux régionaux.

Le dernier point que je souhaite évoquer concerne le recours au partenariat public-privé pour les investissements ferroviaires. Les mesures phares tendent à favoriser le développement des transports.

L'article 13 vise à ouvrir les modalités d'exercice de la maîtrise d'ouvrage par Réseau ferré de France, RFF, et à permettre le recours aux montages de type partenariat public-privé pour la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires : contrats de partenariat prévus par l'ordonnance du 17 juin 2004 ou conventions de délégation de service public prévues par la loi du 29 janvier 1993 modifiée.

Il s'agit de favoriser le développement du réseau ferré national, dans le respect des principes qui le régissent et en élargissant la palette des outils disponibles. La constitution de nouvelles formes de partenariats susceptibles de mobiliser des ressources nouvelles au profit du secteur ferroviaire, sans pour autant modifier les conditions d'exploitation du réseau existant, doit en effet être favorisée.

Les dispositions de l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire sont donc modifiées pour permettre à RFF de choisir librement un mandataire pour la maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs, est confortée la disposition dérogatoire à la loi MOP, qui permet à RFF de confier à la SNCF, en qualité de gestionnaire d'infrastructure délégué, des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations en même temps que des missions de maîtrise d'œuvre. Ces mandats sont utilisés par RFF pour confier à la SNCF la réalisation de programmes d'investissements répartis sur le réseau, notamment en matière de renouvellement.

Les dispositions nouvelles proposées par la création d'un article 1-1 dans la loi précitée permettront à RFF d'être autorité concédante ou autorité cocontractante dans le cadre d'un contrat de partenariat.

L'affirmation des impératifs de sécurité et de continuité du service public, dans le respect des principes et des objectifs actuels de gestion du réseau ferré national, a fait l'objet d'une attention particulière, afin d'assurer la cohérence et l'intégrité de ce réseau.

Ainsi est affirmé le principe selon lequel les opérations ou les lignes concernées par ces montages contractuels sont incorporées au réseau ferré national, quel que soit leur gestionnaire.

La rédaction proposée veille en outre à ne pas affecter la compétence de la SNCF en matière, d'une part, de gestion du trafic et de circulation et, d'autre part, de fonctionnement et d'entretien des installations de sécurité sur le réseau ferré national : seuls sont donc susceptibles d'être confiés à des tiers, le cas échéant, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques autres que les installations techniques de sécurité.

Même confiées à un tiers, les tâches d'entretien, de maintenance, d'exploitation et de gestion des infrastructures et des installations concernées seront assurées selon les principes et les objectifs de gestion du réseau ferré national que RFF a la charge de définir.

Par ailleurs, l'article 1-2 permet à l'Etat, s'il le souhaite, d'être aussi, directement, autorité concédante ou de recourir à la formule du contrat de partenariat. Il s'agit non pas de retirer une compétence à RFF, mais d'élargir le champ des possibilités et de partager le savoir au bénéfice d'une plus grande efficacité globale dans la réalisation des projets.

S'agissant de la liaison internationale Perpignan-Figueras, pour laquelle l'Etat a déjà fait usage de ces possibilités, mais dans le cadre d'un traité international précédant la création de RFF, il faut souligner les enseignements très positifs que l'on a pu retirer de la procédure qui a conduit à la conclusion du contrat de concession.

Sur les financements innovants, l'union des compétences fera la force. L'expérience des autoroutes, bien maîtrisée par les services de mon ministère, est à mettre à profit, dans un contexte de mise en œuvre de partenariats public-privé dans le domaine ferroviaire.

J'évoquerai enfin la répercussion des hausses du gazole sur les contrats entre transporteurs et donneurs d'ordre. Cette mesure fait partie d'un ensemble de dispositions, sur lesquelles nous avons travaillé en liaison avec la profession et dont certaines sont déjà effectives.

Pendant l'été, nous nous sommes, les uns et les autres, inquiétés de l'évolution de la profession de transporteur routier, et ce à juste titre. J'ai donc rencontré, à de très nombreuses reprises, les représentants de cette profession et nous avons déterminé ensemble un plan de travail pour essayer d'aider, aujourd'hui et dans la durée, ce secteur si important non seulement d'un point de vue économique,

mais aussi en termes d'aménagement du territoire, compte tenu de la répartition des entreprises de transport dans l'ensemble de notre pays.

Nous avons ainsi apporté, au mois de juillet dernier, une réponse législative à la question du cabotage, grâce à une meilleure réglementation, ainsi qu'à celle de la location transfrontalière. Nous avons par ailleurs revalorisé le dégrèvement de la taxe professionnelle. J'ai demandé à M. Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts et Chaussées, d'étudier d'autres mesures de modernisation. Il me remettra les conclusions de ses travaux d'ici à la mi-novembre 2005.

La mesure qui vous est proposée dans ce texte résout le problème de la très forte hausse du prix du gazole que nous connaissons actuellement – 80 % en dix-huit mois. L'importance du poste carburant dans le prix de revient des transporteurs – il est compris entre 20 % et 25 % – conjuguée à une faiblesse des marges ainsi qu'à un déséquilibre de la relation contractuelle au détriment des transporteurs – c'est une réalité de la vie économique de notre pays – exige de donner à ces derniers une arme leur permettant de répercuter les hausses du gazole.

Ce décalage entre la forte progression des coûts et la progression plus modérée des prix provoque une dégradation continue des marges des entreprises et des défaillances d'entreprises de plus en plus nombreuses dans un domaine qui, je vous le rappelle, compte 80 % de petites et moyennes entreprises et près de 400 000 emplois. Il s'agit d'un secteur extraordinairement important qui, jusqu'en 2004, était créateur net d'emplois. Il ne l'est plus depuis l'année dernière. Il faut donc tout faire pour qu'il le redevienne, du moins pour qu'il ne soit pas en évolution négative.

Concrètement, le dispositif de répercussion impose au transporteur de mentionner explicitement dans les contrats de transport les charges de carburant retenues et de faire apparaître explicitement dans les factures les charges de carburant réellement supportées. Ce dispositif permet de prévoir que le prix du transport est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat – souvent antérieure d'un an – et la date de réalisation de l'opération de transport.

Tels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les principaux dispositifs du projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter. Ce texte est, je le reconnais, assez divers par la nature des mesures qui le composent, mais chacune d'elles est importante. J'espère donc que vous allez l'adopter ; je vous en remercie par avance. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Comme vous venez de nous l'exposer, monsieur le ministre, ce projet de loi couvre l'ensemble des domaines du transport. Il comporte, en effet, un volet ferroviaire, un volet aérien, un volet routier et un volet maritime.

En matière ferroviaire, le projet de loi prévoit : la création d'une agence autonome, en application de la directive européenne relative à la sécurité des chemins de fer communautaires du 29 avril 2004 ; l'examen des conséquences législatives de l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du marché du fret ferroviaire, c'est-à-dire l'application du « deuxième paquet ferroviaire » ; l'évolution du dispo-

stif législatif existant en matière de maîtrise d'ouvrage des infrastructures ferroviaires afin de permettre notamment le recours à des partenaires privés.

Il nous faut donc transposer l'article 16 de la directive européenne du 29 avril 2004, laquelle exige de chaque Etat membre la mise en place d'une autorité de sécurité indépendante, notamment, des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

Bien que la directive européenne prévoie que cette autorité puisse être le ministère des transports, le Gouvernement a initialement choisi de créer une agence, en lui conférant la nature d'établissement public de l'Etat. Pour la commission des affaires économiques, la sécurité est l'une des responsabilités régaliennes de l'Etat. Confier la sécurité à une agence revient tout de même pour l'Etat à se dessaisir de l'une de ses prérogatives.

J'ai bien entendu, monsieur le ministre, que vous veniez de donner votre accord pour qu'à l'« Agence française de sécurité ferroviaire » se substitue l'« Etablissement public de sécurité ferroviaire ». Cette nouvelle formule me semble mieux correspondre à la responsabilité dévolue à cet organisme.

L'ouverture à la concurrence du marché du fret en 2006 implique un certain nombre de modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Les services ferroviaires internationaux de fret seront libres sur tout le réseau, à compter du 1^{er} janvier 2006 ; les services intérieurs de fret ferroviaire le seront à compter du 31 mars de la même année.

En ce qui concerne les nouvelles infrastructures, le Gouvernement souhaite que des opérations telles que la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, la ligne contournant Nîmes et Montpellier ou les installations de sécurité de la future ligne à grande vitesse Rhin-Rhône puissent être financées dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Le partenaire se verrait confier, pour une période déterminée, une mission globale relative à la construction des ouvrages ainsi qu'à l'entretien, l'exploitation ou la gestion de ces derniers. Il pourrait également être chargé de la maintenance des installations nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure.

Le projet de loi prévoit encore la possibilité pour l'Etat d'assurer directement la maîtrise d'ouvrage d'un certain nombre d'opérations d'envergure dans le domaine des infrastructures ferroviaires. Les nouvelles dispositions proposées assouplissent ainsi le principe du monopole de la maîtrise d'ouvrage par RFF. L'Etat pourrait désormais assurer directement cette maîtrise pour des opérations telles que la future ligne ferroviaire CDG express entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

La commission des affaires économiques souhaite donner une base législative à la possibilité pour une commune ou un établissement public de coopération intercommunale de créer ou exploiter un service ferroviaire dans un but d'intérêt local. Rappelons que, aux termes de l'article 18-1 de la LOTI du 30 décembre 1982, les départements sont déjà compétents pour exploiter des services ferroviaires interurbains d'intérêt départemental.

La commission entend également faire en sorte que Réseau ferré de France puisse disposer, dans un délai raisonnable, des moyens financiers et humains lui permettant d'assurer les missions qui lui ont été confiées par la loi, conformément aux directives européennes.

S'agissant du transport aérien, le projet de loi comporte deux articles.

L'article 6 conforte les pouvoirs de contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans le domaine des inspections effectuées dans le cadre du programme de contrôle de sécurité des aéronefs étrangers. On assiste, s'agissant de la sécurité aérienne, à une montée en puissance rapide de la coopération et de la coordination au sein de l'Union européenne. Cet article transpose, par ailleurs, des éléments de réglementation communautaire organisant les contrôles de sécurité.

L'article 7 met en place une obligation de compte rendu des accidents et des incidents aériens et prévoit la protection des sources d'information et de la confidentialité dans ce domaine. En effet, le système de compte rendu repose sur la fiabilité des personnes ayant à révéler ces incidents. Il convient donc que celles-ci ne soient pas pénalisées lorsqu'elles obéissent aux obligations de déclaration des incidents.

Soulignons que le dispositif européen ne cesse de se renforcer et que cet effort devrait prochainement aboutir à l'adoption d'un règlement communautaire sur l'information des passagers, qui mettra en place un système de « liste noire » européenne.

Sur les questions de transport aérien, la commission des affaires économiques vous présentera un amendement tendant à améliorer le dispositif de révision des plans d'exposition au bruit.

Composé de sept articles, le volet routier du projet de loi comprend des dispositions intéressant la sécurité des infrastructures et la sécurité routière, une disposition visant à améliorer la situation économique des transporteurs routiers de marchandises et deux dispositions à caractère social.

Tout d'abord, l'article 8 renforce la sécurité des tunnels routiers par de nouvelles règles issues de la transposition d'une directive européenne du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Il convient essentiellement de mentionner l'obligation nouvelle, pour le maître d'ouvrage de chaque tunnel, de désigner un agent de sécurité chargé de coordonner les mesures de sauvegarde en vue d'assurer la sécurité des usagers et du personnel. La commission des affaires économiques proposera, à cet égard, de prévoir dans la loi l'autonomie fonctionnelle de cet agent de sécurité.

Ensuite, la commission des affaires économiques se félicite des trois mesures prévues par le projet de loi en vue de renforcer la sécurité routière. Ainsi, l'article 9 renforce les sanctions contre les professionnels commercialisant des véhicules débridés. L'article 10 facilite l'application de la mesure conservatoire d'immobilisation et de mise en fourrière, qui permettra de mieux réprimer les « grands excès de vitesse », ceux de plus de cinquante kilomètres à l'heure. L'article 14 définit un cadre juridique pour les radios d'information routière, afin d'encourager leur développement sur l'ensemble du réseau routier français.

Pour compléter ces mesures, la commission des affaires économiques vous présentera trois amendements. Le premier vise à faciliter la consultation du fichier national des immatriculations par les autorités de pays étrangers, notamment de ceux de l'Union européenne. Le deuxième a pour objet d'étendre aux entreprises de transport routier utilisant des véhicules à deux roues l'application du cadre juridique

prévu par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982. Le troisième tend à améliorer la formation des transporteurs routiers.

Afin d'améliorer la situation économique difficile des entreprises de transport routier de marchandises, l'article 15 tend à instaurer un mécanisme de répercussion des variations du prix du gazole sur le prix du transport facturé aux chargeurs, en tenant compte, en l'absence d'accord des parties, de l'évolution d'un indice gazole officiel. Cette mesure, très attendue par une grande partie de la profession, cherche à rééquilibrer un rapport de force actuellement défavorable aux transporteurs. La commission des affaires économiques vous présentera, quant à elle, mes chers collègues, un amendement visant à mieux encadrer les délais de paiement dans le secteur des transports.

Les dispositions à caractère social figurant aux articles 16 et 17 visent à prévoir pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs des dérogations à des règles de temps de travail introduites en droit français par une ordonnance du 12 novembre 2004 en application de deux directives européennes. Rappelons à ce propos que notre collègue Yannick Texier, qui était le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques sur le projet de loi de ratification de cette ordonnance, en juin dernier, est à l'initiative des mesures concernant le transport ambulancier. Il avait, en effet, déposé sur ce sujet des amendements qu'il avait finalement retirés pour permettre une adoption rapide du texte.

Enfin, pour conclure sur le volet routier, je souhaite insister sur la nécessité d'agir en faveur d'une meilleure harmonisation européenne. Sur de nombreux sujets, il paraît de plus en plus difficile de prendre des initiatives à l'échelon national en raison des règles communautaires.

C'est notamment le cas de la réglementation applicable aux quads. De plus en plus utilisés à des fins de loisirs, les quads peuvent provoquer des accidents mortels, en raison de leur insuffisante stabilité sur des terrains accidentés. Pourquoi ne pas proposer d'imposer que ces véhicules soient équipés d'arceaux de protection ? Il faudrait faire remonter cette demande au niveau européen.

De même, en matière de code de la route, les règles sont encore loin d'être unifiées. A titre d'exemple, les autocaristes français se rendant en Allemagne semblent tenus de faire agréer leurs véhicules par les services techniques allemands afin de pouvoir rouler à une certaine vitesse, alors même qu'ils ont déjà fait cette démarche en France. Ne pourrait-on aller vers plus de simplicité en appliquant le principe de réciprocité et de reconnaissance mutuelle des contrôles techniques ? Des avancées en ce sens sont nécessaires.

S'agissant du transport maritime, les dispositions prévues sont de nature à renforcer la sécurité maritime ainsi que la protection des marins.

Le système « EQUASIS », visé à l'article 11, est une réussite française en matière de sécurité maritime, puisqu'il s'agit d'une base Internet qui fournit gratuitement des informations relatives à la sécurité des navires. Plusieurs pays étrangers participent au financement du système, qui est actuellement géré directement par l'administration française. Afin de simplifier les procédures et de mieux identifier les financements, l'article 11 permet la création d'un groupement d'intérêt public, ce qui donnera pleinement satisfaction à nos partenaires étrangers.

Concernant la protection des marins, l'article 19 accroît les garanties accordées aux femmes marins, tandis que l'article 18 pose le principe de l'application des règles du pays d'accueil en matière de remorquage portuaire : il prévoit en effet que les équipages employés à bord des navires de remorquage dans les eaux françaises sont soumis à l'ensemble des dispositions, y compris conventionnelles, applicables dans les entreprises françaises. Cette disposition est de nature à rassurer les marins français, après la récente obligation faite par le juge administratif au port du Havre d'accorder un agrément à une entreprise concurrente de celle qui y est traditionnellement implantée.

La commission des affaires économiques propose de renforcer les garanties sociales offertes aux marins dans le cadre du remorquage portuaire, d'une part, et de permettre la mise en œuvre de conventions de l'Organisation internationale du travail sur le rapatriement des marins, le service de santé et le congé hebdomadaire des gens de mer, d'autre part.

Enfin, la commission des affaires économiques a souhaité enrichir le projet de loi par l'introduction d'un volet consacré au secteur fluvial. Elle vous proposera ainsi trois amendements : le premier vise à instaurer un mécanisme de répercussion du coût du carburant en faveur du transport fluvial de marchandises, sur le modèle de celui qui est créé par l'article 15 du présent projet de loi en faveur du transport routier ; le deuxième tend à permettre aux collectivités territoriales gestionnaires du domaine fluvial de l'Etat, dans le cadre d'une expérimentation, de percevoir la redevance versée par les titulaires d'autorisations de prises d'eau sur le domaine public fluvial ; le troisième vise à renforcer l'encadrement du cabotage dans le transport fluvial.

La commission souhaite que le transport fluvial ne soit pas oublié dans cette loi, car il s'agit d'un mode de transport en croissance, qui offre d'intéressantes perspectives pour faire face à l'augmentation prévisible du fret dans les prochaines années et qui, de surcroît, est peu polluant et économique. J'espère donc que nous aurons l'occasion d'enrichir ce volet au cours des débats.

Tels sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les différents points sur lesquels vont porter nos débats. Il s'agit évidemment, pour l'essentiel, de la transposition de directives européennes. Je souhaite que ces dispositions constituent une avancée supplémentaire pour la sécurité, domaine qui est l'une des priorités du Gouvernement. Par ailleurs, j'espère que nous pourrions, à travers les aménagements que nous mettons en place, donner un coup de fouet au développement du fret ferroviaire et fluvial et ainsi alléger le trafic routier. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

Mme la présidente. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe Union pour un mouvement populaire, 47 minutes ;

Groupe socialiste, 32 minutes ;

Groupe Union centriste-UDF, 14 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 11 minutes ;

Groupe du Rassemblement démocratique et social européen, 9 minutes.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Daniel Dubois.

M. Daniel Dubois. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant tout, je tiens à exprimer les regrets de notre groupe concernant les délais extrêmement courts dont nous avons disposé pour examiner ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Daniel Reiner. Il a raison !

M. Daniel Dubois. Ce texte fait de plus l'objet d'une déclaration d'urgence ! Il a été présenté en conseil des ministres le 5 octobre et a été déposé sur le bureau du Sénat quelques jours après. Deux semaines plus tard, nous l'examinons en séance publique sans que nous disposions d'une deuxième lecture pour apporter d'éventuelles améliorations.

Monsieur le ministre, avec mes collègues du groupe UC-UDF, je déplore ces méthodes de travail. Je regrette que, sur des sujets aussi importants qui concernent l'ensemble de nos concitoyens, le Gouvernement confonde parfois efficacité et précipitation.

Ce projet de loi regroupe des mesures très disparates qui vont du renforcement des sanctions contre le débridage des véhicules à deux et quatre roues, aux garanties accordées aux femmes de marins, en passant par la transposition du « deuxième paquet ferroviaire », sur l'ouverture à la concurrence en 2006 de l'ensemble du marché du fret ferroviaire, sans oublier la sécurité des aéronefs.

Tels sont, pêle-mêle, des exemples de dispositions proposées dans ce texte qui ressemble un peu, il faut bien le dire, monsieur le ministre, à un patchwork.

Mais il est vrai aussi que ce projet de loi comporte des mesures très opérationnelles, qui répondent pleinement aux attentes des professionnels. Je m'attacherai plus particulièrement à deux d'entre elles.

Tout d'abord, l'article 13 va autoriser l'établissement public Réseau Ferré de France à conclure un contrat de partenariat public-privé ou une convention de délégation de service public. Ce nouveau type de contrat lui permettra de construire, d'entretenir et d'exploiter tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire.

Nous savons, monsieur le ministre, que l'objectif est de favoriser la mobilisation de ressources nouvelles pour le développement du réseau ferré national.

Cette mesure va de pair avec le choix du Gouvernement. Vous avez en effet décidé vendredi dernier, lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, de recourir aux partenariats public-privé, les PPP, dans le secteur des transports.

Vous l'avez d'ailleurs vous-même confirmé, monsieur le ministre, lors de la conférence de presse qui a suivi.

Ainsi, dans la continuité du programme d'infrastructures décidé lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, le CIADT, du 18 décembre 2003, une partie des projets d'infrastructures – vingt et un sur trente-cinq – seront susceptibles d'être financés par des PPP, comme la desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy, la ligne à grande vitesse Aquitaine ou encore l'aéroport Notre-Dame-des-Landes en Loire-Atlantique.

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous avez déclaré : « Grâce à ces financements innovants et pour la première fois en France, trois lignes ferroviaires à grande vitesse seront engagées simultanément en 2006 – Perpignan-Figueras, le TGV Est européen et le TGV Rhin-Rhône –, avant même que la représentation nationale ne se soit prononcée sur

le sujet. Même si nous jugeons qu'il s'agit d'une mesure intéressante, nous regrettons qu'elle soit déjà annoncée comme acquise dans la presse, alors que le Parlement est appelé à se prononcer à ce sujet cette semaine.

Par ailleurs, monsieur le ministre, qu'en est-il des projets décidés lors du CIADT du 18 décembre 2003, qui ne devraient pas faire l'objet d'un financement par PPP ? Seront-ils demain prioritaires dans l'affectation des hypothétiques ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, ou sont-ils tout simplement doublement laissés pour compte ? Je pense notamment à l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne, au deuxième tracé de TGV Paris-Londres et, bien sûr, au canal à grand gabarit qui ne semble pas être repris dans la liste des vingt et un projets, et dont je n'entends pas parler alors qu'il est stratégique pour le transport fluvial.

Je tiens d'ailleurs à vous préciser, monsieur le ministre, que j'ai déposé un amendement visant à permettre à Voies navigables de France d'avoir recours à l'outil des PPP. Il permettra de financer le développement des infrastructures de transport fluvial et non pas de limiter cette possibilité à l'entretien des écluses et des barrages à gestion manuelle, même produisant de l'électricité.

J'espère, mes chers collègues, compte tenu de l'importance de ce projet de canal Seine-Nord Europe à grand gabarit, inscrit parmi les trente projets prioritaires européens de transport, que cet amendement engagera un nécessaire débat sur le financement de cette autoroute fluviale Seine-Escaut.

En effet, le transport fluvial est l'un des oubliés de ce projet de loi. Or, au point de vue tant économique qu'environnemental, il me semble indispensable de relancer le transport fluvial en France. Et seul un large partenariat devrait permettre de réunir les capitaux nécessaires pour des projets de cette envergure.

Pour clore sur ce chapitre, monsieur le ministre, je vous informe que mon collègue Philippe Nogrix interviendra jeudi matin pour obtenir des assurances précises quant à la pérennité des ressources de l'AFITF, alors que le Gouvernement, auquel vous appartenez, décide de vendre les parts de l'Etat dans les sociétés autoroutières.

Le deuxième point sur lequel je souhaiterais intervenir concerne la mise en place d'un dispositif de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix du transport routier de marchandises.

On le sait tous, le carburant constitue un poste essentiel pour les entreprises de transport routier puisque c'est le deuxième poste de charges, après le coût du travail, en atteignant 20 % à 25 % des charges d'exploitation.

L'envolée des cours du pétrole a fait augmenter de 500 millions d'euros la facture des transporteurs en 2004 ; elle risque d'être proche du milliard d'euros en 2005.

Pour l'ensemble de la profession, compte tenu des marges réduites, particulièrement dans le domaine du transport routier de marchandises, cette inflation des charges est devenue insupportable et la répercussion de ces hausses sur le prix du transport est devenue essentielle.

C'est pourquoi ce dispositif est indispensable à la survie de ce secteur d'activité. N'oublions pas, monsieur le ministre, mes chers collègues, que le transport routier représente en France près de 400 000 salariés, 41 000 entreprises et que

cette activité représente plus de 1 % du PIB. C'est dire l'importance de ce secteur, dont la santé est essentielle pour l'économie nationale.

Mais, monsieur le ministre, ce dispositif ne suffira pas à restaurer la compétitivité du transport routier français ; il ne doit pas nous affranchir d'une double réflexion sur le cabotage, qui nuit à nos transporteurs, et surtout sur l'harmonisation des règles applicables en matière de fiscalité sur le carburant. Il est plus que temps de faire avancer le dossier du gazole professionnel au niveau européen.

Les disparités de taxation du gazole entre Etats membres génèrent actuellement d'insupportables distorsions de concurrence pour les transporteurs français. Ainsi, le montant des accises en France est de 41,7 euros par hectolitre de gazole, contre 33,9 euros en moyenne à l'échelle européenne. Il est ainsi supérieur de 36 % à celui du Luxembourg, de 29 % à celui de l'Espagne et de 18 % à celui de la Belgique.

Cette disposition du texte n'est donc, selon nous, qu'une première étape pour restaurer les marges des entreprises de transport routier et il serait dommage de s'arrêter en si bon chemin. Nous sommes persuadés qu'il y a urgence à intervenir pour ces entreprises.

Par ailleurs, nous sommes très favorables à la proposition du rapporteur d'intégrer les transporteurs fluviaux dans cette démarche.

S'agissant de l'agence française de sécurité ferroviaire, le groupe UC-UDF approuve la proposition du rapporteur de renoncer à la mise en place de cet établissement public, estimant qu'il est inutile d'encourager la multiplication des autorités administratives indépendantes, *a fortiori* lorsqu'il s'agit d'exercer une prérogative essentielle de l'Etat, telle la sécurité.

Comme le préconise la commission, le groupe UC-UDF souhaite la création, au sein du ministère des transports, d'une direction spécifique chargée des missions que la directive européenne entend confier à l'autorité de sécurité, même si, pour ma part – et je tiens à le dire –, j'étais favorable à la création de cette agence qui aurait été un outil plus souple et qui devait être installée à Amiens.

M. Gérard Longuet. Très bien !

M. Daniel Dubois. Malgré les remarques qui précèdent, le groupe UC-UDF, au nom duquel je m'exprime aujourd'hui, est favorable à ce projet de loi. Il me reste à féliciter le rapporteur et la commission des affaires économiques pour leur excellent travail. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

M. Daniel Reiner. Monsieur le ministre, le texte que nous examinons aujourd'hui est court puisqu'il ne contient que 19 articles. Vous avez dit qu'il exprimait la « diversité » ; c'est le moins que l'on puisse dire !

Ainsi, des mesures contre le débridage des moteurs de mobylettes y côtoient la libéralisation totale du fret ferroviaire, la sécurité des tunnels routiers, le contrôle aérien, une série de mesures répressives contre des infractions au code de la route, le coût du carburant, j'en passe et des meilleures... Bref, c'est un texte à la Prévert !

Cette impression de fourre-tout est encore renforcée par la précipitation du Gouvernement, qui a déclaré l'urgence sur ce texte. Pourquoi ? Pouvez-vous nous en donner l'explication ?

Quoi qu'il en soit, le présent texte ne vient pas infirmer le constat que nous faisons de l'absence de politique des transports au fil des gouvernements depuis 2002, et je parle là par euphémisme !

Vous n'avez eu de cesse, avec le soutien de la majorité parlementaire, de tourner le dos aux engagements pris par la France à Kyoto en faveur d'un développement durable et du report modal vers le ferroviaire.

Votre politique, ou plutôt l'inexistence d'une colonne vertébrale inhérente à une politique cohérente de transport, constitue une « liste noire ». Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'évoquer ce point jeudi, si l'ordre du jour de nos travaux reste inchangé, lors de la question orale avec débat de M. Alain Lambert sur le développement et le financement des infrastructures de transport.

En réalité, le texte qui nous est soumis s'inscrit dans le droit-fil de cette série. Permettez-moi d'en évoquer les principaux points, en particulier ceux qui nous posent des problèmes.

En matière ferroviaire, la mesure phare à nos yeux – elle est bien cachée –, est incontestablement la libéralisation totale du fret ferroviaire au 31 mars 2006. C'est le nœud du problème.

Je rappelle que l'ouverture partielle du fret a été réalisée en 2003 pour les trafics internationaux. Plusieurs entreprises avaient sollicité des certificats de sécurité pour emprunter le réseau français. En 2005, nous avons vu rouler le premier train privé de la Connex, en Lorraine...

M. Gérard Longuet. Oui, en Meuse !

M. Daniel Reiner. ... entre la Meuse et l'Allemagne.

Vous le savez bien, monsieur le ministre, cette évolution a laissé un goût amer aux employés de la SNCF, qui regrettent notamment que les conducteurs des trains privés ne bénéficient ni de la même durée de formation qu'eux ni d'un statut identique au leur.

Ils n'en ont pas moins réagi avec un grand professionnalisme le 3 octobre dernier (*M. Gérard Longuet opine*). En effet, comme je l'ai indiqué en commission, il a fallu faire remorquer par une motrice de la SNCF un convoi de la Connex dont la locomotive avait pris feu quelques kilomètres après avoir quitté la papeterie d'Epinal... ironie du sort. Et il s'agissait de son premier déplacement !

M. Gérard Longuet. J'y reviendrai, mon cher collègue !

M. Jackie Pierre. A charge de revanche !

M. Gérard Longuet. Oui, à charge de revanche !

M. Eric Doligé. L'inverse est possible !

M. Daniel Reiner. Non, actuellement, l'inverse est impossible car la maintenance est assurée par la SNCF.

La SNCF a mis en place un plan de sauvetage de l'activité fret, dit « plan Véron ». Comme nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises dans cette enceinte, et nous le redirons encore, ce plan tourne résolument le dos à une politique de volume, affichant comme seul objectif le retour à l'équilibre financier en 2006, objectif contre lequel nous nous sommes élevés, car il se traduit concrètement par la

fermeture de nombreuses dessertes et par le transfert de volumes considérables vers la route. C'est naturellement à l'opposé de ce que nous souhaitons.

Le « deuxième paquet ferroviaire », que vous avez évoqué tout à l'heure, est ancien puisqu'il a été approuvé par le Parlement et le Conseil de Bruxelles en 1994. Il prévoyait notamment la poursuite du mouvement de libéralisation avec l'ouverture des marchés nationaux au 1^{er} janvier 2007. Mais le gouvernement en place a accepté d'avancer la date au 31 mars 2006 en échange, semble-t-il, de la validation par Bruxelles d'une aide de 800 millions d'euros au « plan fret » de la SNCF, qui venait s'ajouter à l'effort propre de l'entreprise.

Et ce n'est pas la seule contrepartie. Il y a beaucoup plus grave : le Gouvernement s'est également engagé à procéder à une réduction de 18 % des sillons utilisés par la SNCF, à une diminution de 10 % du volume transporté – où allons-nous ? – et à une compression de 10 % des effectifs.

De plus, – et vous nous confirmerez, monsieur le ministre, le fondement de cette information – si une première tranche de l'aide a été versée immédiatement, le versement de la deuxième tranche n'aura lieu qu'après la transposition par le Gouvernement du « deuxième paquet ferroviaire » et celui de la troisième tranche à l'ouverture totale du marché, c'est-à-dire le 31 mars 2006. Faut-il voir dans ces conditions de versement une des explications de la déclaration d'urgence sur ce texte ? Nous attendons vos éclaircissements à ce sujet.

Pour notre part, nous aurions préféré que le réseau transeuropéen de fret ferroviaire soit conforté par une meilleure interopérabilité avant d'envisager une ouverture globale. C'est pourquoi nous nous opposerons à l'accélération du calendrier que vous nous proposez, monsieur le ministre.

Aujourd'hui, force est de constater que la concurrence ne développe pas le ferroviaire. S'il y a transfert modal, ce dernier s'opère dans le mauvais sens, c'est-à-dire vers la route. La concurrence introduit, en revanche, une sorte de cannibalisme entre les entreprises ferroviaires. Pour l'instant, l'entreprise Connex, qui est la seule à effectuer des déplacements en France, n'a pris aucun trafic à la route, mais elle en a retiré à la SNCF. Il importe de s'interroger à cet égard.

Et comment ne pas s'insurger contre la récente adoption, par le Parlement européen, du « troisième paquet ferroviaire », qui prévoit l'ouverture à la concurrence du trafic international de voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2008 et qui étend le libéralisme aux trains nationaux à partir du 1^{er} janvier 2012 ? On voudrait tuer l'entreprise SNCF ou, tout du moins, préparer les esprits à la remise en question du statut de ses employés que l'on ne s'y prendrait pas autrement !

Mme Evelyne Didier. C'est exact !

M. Daniel Reiner. Lorsque je vous ai interrogé sur ce point particulier en commission, monsieur le ministre, vous m'avez répondu que vous n'approuviez pas une telle disposition et que vous l'indiqueriez au prochain Conseil des ministres européens des transports. Mais votre détermination est-elle solide ? Nous sommes prêts à appuyer. Quels arguments comptez-vous utiliser pour faire valoir votre point de vue et quels sont vos alliés à cet égard ?

Par ailleurs, le présent texte envisage la mise en place d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire prévue par la directive n° 2001/14/CE. Comme la commission, nous proposons que ce soit l'Etat, donc le ministère des transports, qui

exerce cette mission, à l'instar de ce que fait la direction générale de l'aviation civile, la DGAC en matière aérienne, ce que la directive européenne permet d'ailleurs explicitement – et je tiens cette dernière à la disposition de ceux qui ne la connaîtraient pas dans le détail. Il n'est donc guère besoin d'une énième agence, l'Etat gardant toute sa faculté d'employer des agents contractuels pour des missions qui requièrent une qualification particulière – c'est l'argument que vous avez avancé – ; et il ne s'en prive d'ailleurs pas !

Nous proposerons donc de modifier l'article 1^{er} dans le même sens que la commission.

En matière de transport aérien, après le vote de textes lourds de conséquences – la loi relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France et la loi relative aux aéroports – sur lesquels je ne reviendrai pas, les mesures de renforcement de la sécurité et de la sûreté aériennes prévues par le projet de loi ne nous posent aucun problème particulier et nous y souscrivons.

Toutefois, si les moyens de contrôle des aéronefs sont renforcés, il sera nécessaire de traduire ces dispositions dans les faits et de doter l'administration des moyens humains nécessaires pour exercer un contrôle régulier véritable et non plus très occasionnel. C'est là le point essentiel car, vous le savez bien, les textes ne suffisent pas.

De même, il conviendra de mettre en œuvre des innovations technologiques pour qu'il soit possible d'accéder en temps réel aux données techniques essentielles des organes vitaux d'un appareil. Le décryptage des boîtes noires n'est malheureusement qu'un élément de l'enquête après un accident et il est indispensable de renforcer les moyens de prévention et de surveillance. Monsieur le ministre, avez-vous prévu, dans le projet de loi de finances pour 2006, les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs que vous fixez dans le texte qui nous est soumis aujourd'hui ?

Comme l'un des intervenants précédents, je souhaite savoir si la liste noire des compagnies aériennes sera bientôt élaborée à l'échelon européen, et selon quel calendrier. Il serait insensé qu'une compagnie faisant défaut aux obligations de sécurité dans un pays puisse exploiter des liaisons ailleurs.

Enfin, je profite de ce débat pour attirer votre attention sur un problème lié à la sécurité aérienne et dont la presse s'est fait l'écho, à propos de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en particulier. Il s'agit du recours de plus en plus fréquent à l'autorité administrative pour retirer ou refuser de renouveler les badges d'accès aux zones aéroportuaires. Mon attention a été attirée par des organisations syndicales qui craignent une certaine forme d'arbitraire en la matière.

En effet, le retrait de badges place les intéressés dans une zone de non-droit. L'absence de badge permet à l'employeur de s'exonérer de toute procédure de licenciement, laissant l'agent en mise à pied sans solde, pendant une période plus ou moins longue. Il semble que les commissions de recours ou de reclassement professionnel, qui ont été instituées par l'Etat, ne fonctionnent pas, ou très mal. Si vous n'avez pas d'éléments de réponse aujourd'hui, vos services pourraient-il se pencher sur ce point particulier ?

S'agissant du transport routier, nous approuvons certaines dispositions du projet de loi, notamment les mesures de lutte contre le débridage des mobylettes ou la nécessaire répercussion du coût du gazole souhaitée par les transporteurs. Je ne suis absolument pas opposé à cette dernière mesure qui me

paraît excellente, à condition toutefois que le renchérissement du coût du transport routier ne se répercute pas sur les prix et ne crée pas une inégalité de concurrence.

En revanche, d'autres points soulèvent un certain nombre d'interrogations. J'ignore les raisons du renforcement des dispositions répressives du code de la route dans les cas d'opposition à l'immobilisation d'un véhicule ou de délits de cette nature, mais les sanctions de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende me paraissent disproportionnées.

En ce qui concerne la sécurité des longs tunnels routiers, le projet de loi procède à la transposition de la directive qui tend à imposer la désignation systématique, pour chaque tunnel concerné, d'un agent de sécurité. Nous nous interrogeons sur le rôle précis de ce dernier. Certes, il sera précisé par décret, mais il apparaît déjà que, en cas d'incidents, un nombre trop grand d'intervenants en matière de sécurité finit par diluer les responsabilités. En ajoutant un agent de sécurité supplémentaire ne risque-t-on pas d'accroître la complexité du dispositif ?

Enfin, s'agissant du temps de travail de certaines catégories de personnels roulants, comme les ambulanciers – sur lesquels notre collègue Yannick Texier avait déjà attiré l'attention – ou le personnel des entreprises de transport interurbain de voyageurs et les convoyeurs de fonds, je ne vous cache pas mon étonnement : toutes les dispositions prévues auraient dû figurer dans le texte que nous avons examiné au mois de juillet dernier, portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports. Or, il nous a été imposé de voter le texte conforme, ce contre quoi je m'étais d'ailleurs élevé ! Aujourd'hui, ces dispositions réapparaissent dans un texte fourre-tout. Ce n'est pas une bonne méthode pour légiférer ! Nous étions alors défavorables à l'ensemble des dérogations au droit social qui nous était proposées ; aujourd'hui, nous maintenons notre position.

En matière de transport maritime, le texte prévoit la création d'un groupement d'intérêt public pour gérer le système d'information Equasis, base de données sur la sécurité des navires et la qualité de leur armement. Nous nous félicitons de cette belle initiative et de l'existence d'une telle base qui permet l'identification et la traçabilité des navires de mauvaise qualité qui pourraient fréquenter nos ports. Cependant, les armateurs semblent consulter très peu cette base de données, ce qui est tout de même inquiétant compte tenu du coût de sa mise en place. Avez-vous des informations à ce sujet ?

A propos de l'activité de remorquage portuaire, le texte anticipe sur l'évolution de la réglementation européenne qui ouvrira la concurrence dans ce domaine, bien que la directive sectorielle sur les ports, en cours de discussion, soit largement remise en cause. Le projet de loi prévoit que le droit français du travail devra s'appliquer à toutes les entreprises de remorquage qui seront amenées à intervenir dans un port français. C'est plutôt un sujet de satisfaction, mais jusqu'où irons-nous ?

Encore faut-il que des contrôles puissent être effectués. Et suffiront-ils à dissuader de recourir à des services de remorquage étrangers ? A ma connaissance, cela se fait déjà, et le code des douanes l'autorise.

Donc, finalement, je me pose la question de l'utilité de cet article, sinon hypocrite, du moins assez ambigu, sauf si l'intention est bien d'ouvrir la porte à une libéralisation des services de remorquage en mettant un terme à l'actuel

monopole français, et ce avant que la nouvelle proposition de directive ait été discutée au Parlement européen. Mais peut-être allez-vous nous éclairer sur ce point, monsieur le ministre.

La démarche est d'autant plus ambiguë, comme je m'en étais déjà ému devant vous en commission, que ceux qui partagent vos convictions ne défendent pas de la même manière le principe du pays d'accueil. C'est du moins le sentiment que l'on a à la lecture des travaux sur le projet de directive Bolkestein. Il faudrait peut-être, monsieur le ministre, vous entendre avec vos amis.

Au total, ce projet de loi d'apparence technique n'en soulève pas moins de multiples problèmes. Et ce n'est pas faute de toucher à tout, routier, maritime, aérien et ferroviaire. On pourrait même croire que ce texte balaie tout ce qui traînait sur les coins de table ministériels.

On évoquera dans la discussion des articles le recours à des contrats de partenariat public-privé pour le financement des infrastructures ferroviaires. A la différence de mes collègues Dubois et Longuet, je n'y suis guère favorable, d'autant moins que j'apprends, mais peut-être allez-vous nuancer ou corriger, que l'Etat est en train de ponctionner par anticipation 350 millions d'euros sur le produit attendu des ventes du patrimoine de RFF. Mais laissons-lui son argent, et mettons-le effectivement au service du ferroviaire ! Car, si j'ai bien compris, les 350 millions d'euros iront directement dans le budget de l'Etat ; mais peut-être mon information est-elle erronée.

Au reste, nous reviendrons jeudi matin sur tous ces sujets, notamment sur les ressources de l'AFITF. Pour l'heure, vous l'avez compris, monsieur le ministre, parce qu'il contient un certain nombre de mesures inquiétantes, nous ne pourrions pas voter ce texte en l'état. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet.

M. Gérard Longuet. Monsieur le ministre, je m'exprimerai en cet instant au nom du groupe UMP du Sénat, en faisant plus particulièrement porter mon intervention sur les articles 12 et 13 de votre projet de loi.

Permettez-moi cependant de revenir d'emblée non pas sur les propos de notre excellent rapporteur, dont je partage et la conviction et les conclusions,...

M. Charles Revet, rapporteur. Merci, mon cher collègue !

M. Gérard Longuet. ... mais sur des observations des deux orateurs précédents pour lesquels j'ai, certes, estime et sympathie, mais dont je trouve les propos un peu contradictoires.

Je me tourne d'abord vers M. Daniel Dubois. Le texte est, en effet, riche de volets différents, ce qui est une façon polie de dire qu'il est un assemblage d'éléments très variés. Et vous voudriez qu'il le soit plus encore ? Car n'est-ce pas ce à quoi on aboutit si l'on y ajoute le fluvial, comme vous le proposez ? Non, cher collègue, de deux choses l'une : ou bien on cherche la cohérence, et l'on s'abstient alors de traiter du fluvial ; ou bien on accepte la diversité, et on traite du fluvial, ce que, pour ma part, je ferai car, en tant que président de l'AFITF, je peux vous apporter quelques apaisements.

Quant à mon collègue Daniel Reiner, qui s'inquiète, lui aussi, de la diversité des sujets évoqués, je lui poserai la question suivante : peut-on en permanence regretter que le législateur coure après l'actualité lorsque le ministre nous propose précisément d'accompagner cette actualité ?

Car c'est exactement l'exercice auquel nous convie M. le ministre, tant il est vrai que l'actualité est pressante, s'agissant non seulement de la sécurité, de l'Europe, mais aussi et surtout des enjeux économiques, comme vous en convenez vous-même en acceptant l'article 15.

Nous sommes saisis d'un texte qui répond au principe de réalité. Les législateurs que nous sommes ne doivent pas s'en plaindre, même si, je le reconnais, cela suppose une certaine gymnastique intellectuelle, raison pour laquelle je serai plus faible sur un certain nombre de sujets, en particulier ceux qui sont traités aux articles 9 et 10, c'est-à-dire sur la sécurité.

A ce propos, monsieur le ministre, je partage l'inquiétude que suscite, chez mon collègue Daniel Reiner, l'article 10. C'est que je me méfie toujours de ces textes répressifs qui, votés pour régler quelques cas extrêmes dont l'opinion publique s'est légitimement émue, en viennent à concerner tout un chacun. En l'occurrence, l'ensemble des automobilistes, y compris la mère de famille la plus innocente, pourraient, à un moment ou à un autre, remplir les conditions de la confiscation immédiate. On vote des textes répressifs en pensant aux autres, à certains autres, en oubliant que les autres, dans certains cas, du moins du point de vue de l'autorité qui, au bord de la route, applique le droit, ce peut être soi-même, car il y a des lectures plus répressives que d'autres du code de la route.

Soyons donc vigilants et faisons en sorte que la juste répression de comportements excessifs n'aboutisse pas à faire peser sur chaque automobiliste un risque de sanction disproportionnée.

J'en viens à l'essentiel du dispositif pour répondre dès maintenant à mon collègue Daniel Dubois, car, retenu par une réunion plénière du conseil régional de Lorraine, je n'aurai pas le bonheur de participer, jeudi matin, au débat qu'a ouvert Alain Lambert par sa question orale.

Cher collègue Dubois, l'AFITF a aujourd'hui, et pour la durée de cette législature, c'est-à-dire jusqu'en 2007, les moyens de financer les missions qui sont les siennes.

M. Daniel Reiner. Mais demain ?

M. Gérard Longuet. Pourquoi ce changement de pied ? Tout simplement parce que l'AFITF était confrontée à un problème, au demeurant assez simple : il lui fallait emprunter, sur la période 2005-2012, 3,5 milliards d'euros ; mais, une fois empruntée, cette somme aurait immédiatement été comptée dans la dette publique de l'Etat, ce qui aurait contribué à aggraver encore un peu plus le dépassement du fameux ratio de 60 % du produit intérieur brut.

Lorsque Gilles de Robien, pour lequel j'ai estime et sympathie, moi qui l'ai connu à Amiens alors que j'étais sous-préfet, a proposé la création de l'AFITF, il avait le sentiment que Eurostat accepterait que la dette de l'AFITF soit « démaastrichtée », pour employer un terme barbare. A la lumière de l'expérience, avec la mise en place, au premier trimestre 2005, de l'AFITF, il a fallu conclure qu'une dette de l'AFITF était bel et bien une dette de l'Etat. De ce fait, la ressource certaine tirée des dividendes des sociétés d'autoroutes perdait de son intérêt, puisque, de toute façon, on retombait dans le cas précédent, celui de l'aggravation de la dette de l'Etat.

Aussi le Premier ministre et le Gouvernement ont-ils mobilisé dans le texte initial, qui prévoyait la capacité de l'AFITF à bénéficier de financements nouveaux, la procédure de l'ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat public-privé pour faire en sorte que, si endet-

tement il y a, ce soit non pas un endettement direct de l'AFITF, mais un endettement des partenaires des maîtres d'ouvrage – Etat, sociétés d'autoroutes, collectivités locales et, grâce à ce texte, bientôt RFF. Ainsi le financement de l'AFITF ne pèse pas sur la dette publique de l'Etat.

Voilà une explication simple et de bon ton.

Aujourd'hui, je le rappelle, les ressources budgétaires affectées à l'AFITF proviennent de la taxe d'aménagement du territoire, pour 510 millions d'euros cette année, de la redevance domaniale, pour 160 millions d'euros, de l'affectation de 4 milliards d'euros sur le produit des cessions des autoroutes qui est, lui, un produit certain, sans oublier la fraction du produit des amendes de radars. On espère bien que ces recettes-là disparaîtront, mais, comme on ne peut pas, hélas ! tabler sur l'absolue sagesse des automobilistes, il est vraisemblable qu'elles ne tariront pas du jour au lendemain.

Si les majorités à venir ne remettent pas en cause ces recettes budgétaires, nous avons la capacité de financer non seulement les 7,5 milliards d'euros de subventions prévus par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de 2003, qui ne disparaît pas et qui reste la référence en matière d'infrastructures, mais également les 2 milliards d'euros qui correspondent à l'achèvement du volet « infrastructures » des contrats de plan Etat-régions, même si le réalisme nous conduit à penser que ces 2 milliards d'euros ne seront pas dépensés en 2006 et que les contrats de plan Etat-régions devront sans doute être prolongés d'une année. C'est désolant, mais, malheureusement, nous y sommes habitués.

Donc, cher collègue Reiner, n'ayez pas d'inquiétude : le travail mené par Gilles de Robien de juillet 2002 à décembre 2003, l'audit sur les infrastructures, le travail du conseil général des Ponts et Chaussées, le travail de l'Inspection des finances, mais surtout le travail effectué par le Parlement, Assemblée nationale et Sénat réunis, pour construire une véritable colonne vertébrale au profit des grandes infrastructures routières et surtout ferroviaires, tout ce travail reste valide et les moyens financiers sont rassemblés.

J'ajoute, cher collègue Reiner, que vous êtes un peu de mauvaise foi, mais, après tout, c'est votre droit, lorsque vous prétendez qu'il n'y a pas de projet ferroviaire. Et ce au moment même où les trois-quarts des dépenses de l'AFITF sont précisément des dépenses ferroviaires et qu'elles sont financées à 100 % par des recettes tirées de la route, c'est-à-dire au moment même où se concrétise cette intermodalité que nous souhaitons tous ici, particulièrement sur vos traversées, cher collègue, parce qu'elle seule permet de concilier développement durable et infrastructures.

Une ligne a été tracée ; elle est suivie. Quant aux moyens, ils ont été adaptés aux réalités et tiennent compte des contraintes que nous impose Eurostat, à savoir ne pas augmenter la dette publique de l'Etat.

Mais je reviens maintenant à ce qui m'apparaît constituer la cohérence la plus forte de votre texte, monsieur le ministre, les dispositions relatives à l'agence française de sécurité ferroviaire, l'article 12 et, surtout, l'article 13.

La création de cette agence est, en fait, un préalable à toute évolution du système ferroviaire français. Pour l'anecdote, il est quand même assez étonnant qu'aujourd'hui nous ayons une entreprise qui délivre des certificats de compétence à son concurrent ! Vous me direz que les boulangers, quand ils forment les apprentis, c'est-à-dire leurs futurs

concurrents, ne font pas autre chose, et ce depuis des années. Mais l'expérience prouve que la SNCF n'est pas forcément la mieux placée, dans la perspective d'une ouverture du ferroviaire à la concurrence, pour être la seule autorité capable de certifier les compétences.

Le ministère peut-il jouer ce rôle ? Oui, naturellement, vous avez tout à fait raison, sauf que, comme l'explique le ministre fort justement, les compétences techniques requises sont très pointues et doivent être actualisées en permanence. Un établissement public a plus de possibilités, ne serait-ce que par la politique des ressources humaines qu'il conduit, de recruter sous contrat les compétences *ad hoc*, requises à un moment déterminé, sachant qu'elles sont appelées à évoluer dans le temps.

Je ne suis pas certain qu'une carrière complète de fonctionnaire dans une seule agence, c'est-à-dire quarante ans et plus de vie professionnelle, soit la seule réponse que l'on puisse apporter en matière de certification de sécurité.

Il faut donc accepter un système plus ouvert et, de ce point de vue, la création d'une agence autonome est un signal fort en direction de l'ensemble des entreprises publiques ou privées qui, de près ou de loin, travaillent avec le ferroviaire : elles auront demain en face d'elles un interlocuteur bien identifié qui pourra fournir des réponses à leurs demandes légitimes.

Trop souvent on a eu le sentiment d'un monde clos, fermé sur lui-même, d'une culture quasi endogamique. Grâce à l'agence, grâce au recours à des compétences extérieures qu'elle permettra, grâce aussi à la possibilité offerte aux agents de conduire une partie de leur carrière dans l'agence, de l'enrichir de leur expérience pour ensuite, peut-être parce que les techniques auront évolué, de changer d'activité, tout cela donnera à cette agence une autorité intellectuelle et technique certainement plus forte qu'un service anonyme d'une administration centrale.

On change de nom. Est-ce vraiment nécessaire ? Pour ma part, je ne voterai pas l'amendement concerné : j'estime que le vocable « agence » donne de l'autorité à ceux qui travaillent en son nom et, si je suis battu, cela n'aura rien de tragique : ce qui compte, c'est que la mission soit organisée avec l'indépendance, l'autorité et la lisibilité que l'on attend d'un système qui va évoluer.

Car, et c'est sans doute l'aspect le plus important d'un projet de loi qui n'a rien d'un texte de circonstance, mais qui est une étape dans une évolution, monsieur le ministre, entre rupture et mouvement, vous choisissez de franchir une étape, et une étape qui marque un vrai changement : la France, vous le confirmez, accepte que le ferroviaire obéisse à une loi simple, celle de la comparaison, celle de la confrontation, celle de l'émulation, bref, pourquoi ne pas le dire ? celle de la concurrence.

Vous appliquez ce principe simple au fret, c'est l'article 12 ; vous en préparez la mise en œuvre avec une autorité de certification indépendante, c'est l'agence française de sécurité ferroviaire de l'article 1^{er}. Préalable à toute compétition loyale pour ce qui est des services, vous donnez à RFF les moyens d'être le grand outil d'infrastructures, acceptant ce que l'on appelle dans les télécommunications, l'énergie ou le gaz, l'accès des tiers au réseau.

Voilà qui dotera notre pays d'un réseau d'infrastructures ferroviaires sur lesquelles ne pèsera aucun risque de saturation, d'indisponibilité, de pénurie ou de médiocrité.

La référence, c'est le CIADT de 2003. La ligne de force, c'est un effort pour achever les liaisons TGV indispensables. – je note d'ailleurs après vous, monsieur le ministre, que, pour la première fois, trois lignes TGV pourront être réalisées simultanément ; c'est également, monsieur Dubois, la poursuite des études sur la mise en place de lignes de TGV dont la nécessité n'apparaît peut-être pas aussi évidente que le prolongement des lignes Ouest vers Rennes ou Bordeaux, mais auxquelles il serait bon tout de même de réfléchir : vous le savez, le temps passe si vite, hélas !

Quoi qu'il en soit, rassurez-vous, les moyens de l'AFIFT permettront de conduire les études concernant le deuxième tracé de chemin de fer de Paris à Londres. Cela étant, l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne est plus urgente et les moyens nécessaires seront dégagés.

Monsieur le ministre, avec les trois grands projets que vous avez annoncés vendredi dernier, vous allez surtout donner un contenu charnel à ce qui est devenu l'Arlésienne du financement public, à savoir le PPP. Pourquoi l'Arlésienne ? Parce qu'on en parle dans tous les colloques, mais qu'on ne voit pratiquement rien sur le terrain.

Vous avez annoncé trois opérations : la ligne à grande vitesse contournant Nîmes et Montpellier, le tronçon Sud-Ouest-Atlantique entre Angoulême et Bordeaux et les installations de sécurité pour la liaison Rhin-Rhône.

Pour affirmer la vocation du fret ferroviaire, je vous suggère deux autres équipements qui permettraient d'accélérer la mise au gabarit GB1 et de favoriser le ferroutage.

Je pense à la liaison Paris et Bordeaux, qui exige l'aménagement de quatre tunnels dans la région Poitou-Charentes pour être au gabarit. Les 90 millions d'euros nécessaires ne sont pas prévus. On pourrait avoir recours à un financement en PPP pour exécuter ces travaux et assurer une ligne de ferroutage Nord-Sud-Atlantique.

Je pense également à la ligne de ferroutage Nord-Sud Lotharingien, c'est-à-dire à la liaison entre le Luxembourg et Perpignan. Elle est en cours d'achèvement, il ne reste que le verrou du tunnel de Condrieu, long de 150 mètres, à faire sauter ; c'est le seul obstacle à la circulation sur la rive droite du Rhône qui demeure – M. le ministre connaît bien le nœud ferroviaire que constitue l'étranglement de Lyon. Là encore, en assurant la fin des travaux grâce à un PPP, le Gouvernement afficherait sa volonté de faire du ferroutage une réalité.

Bref, mes chers collègues, ce projet de loi peut sembler hétéroclite. Il manifeste en fait le souci du Gouvernement d'accompagner l'actualité sur le terrain de la sécurité, ce dont personne ne peut lui tenir rigueur, et sur le terrain des réalités économiques et sociales, ce en quoi la profession ne peut que lui être reconnaissante.

Avant tout, aux yeux de l'UMP, le projet de loi traduit la volonté de mettre en œuvre un véritable projet ferroviaire fondé sur les choix du CIADT de 2003. Grâce à son article 13, il permet de dégager les moyens financiers nécessaires, par la mobilisation de ressources nouvelles, par l'association de toutes les énergies au service du ferroviaire français. Ainsi – et je pense en particulier à la région parisienne avec la liaison CDG-Express – RFF, d'une part, l'Etat, d'autre part, pourront co-contracter avec tous ceux qui croient au ferroviaire et qui sont prêts à le financer. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

M. Michel Billout. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le titre du projet de loi « sécurité et développement des transports », est plutôt positif et engageant. Il laisse à penser que le Gouvernement va enfin engager les investissements nécessaires en termes d'infrastructures, de matériels roulants et de personnels afin de garantir les objectifs fixés.

La période s'y prête assez bien, à la suite de la remise, le 7 septembre dernier, du rapport d'audit sur l'état des infrastructures de transport ferroviaire, qui fait le constat d'un sous-investissement chronique de l'État, lequel aboutira, si rien ne change, à la suppression de 60 % des lignes d'ici à 2025. Les besoins de modernisation et d'entretien du réseau ferroviaire sont donc effectivement urgents.

Cependant, contrairement à toute attente, et sous la forme d'un curieux *patchwork*, l'ambition de ce texte se limite principalement à la transposition en droit français de la directive dite du « deuxième paquet ferroviaire » par l'article 12 du projet de loi.

Selon le Gouvernement, la libéralisation du fret ferroviaire serait porteuse d'une amélioration de l'offre de transport. Je pense, pour ma part, que le Gouvernement fait là une erreur politique importante. Non seulement ce projet de loi fragilise la sécurité, mais il handicape également le développement des transports. Je m'en explique.

La libéralisation du secteur ferroviaire, tout comme celle du secteur aérien, accroissent l'insécurité des usagers. En témoignent les accidents à répétition sur le réseau ferroviaire en Angleterre ou bien les accidents d'avion de cet été, alors même que l'évolution des technologies devrait permettre d'atteindre un très haut niveau de sûreté des transports.

En effet, comment peut-on penser que la déréglementation et la casse du monopole public, qui se traduisent par la mise en œuvre du règne du marché et des critères de rentabilité immédiate, puissent améliorer en quoi que ce soit la sécurité des usagers ?

On le sait, pour augmenter leurs marges, les entreprises privées réduisent les coûts en personnels et en maintenance, notamment par une utilisation accrue de la sous-traitance. Les salariés de British Airways en lutte pourraient témoigner des risques importants que la sous-traitance va provoquer sur le plan de la sécurité des voyageurs. Soumettre ainsi les activités au marché, à la concurrence, c'est rogner sur la sécurité et sur la qualité du service !

On peut dire qu'aujourd'hui, les réglementations nationale et européenne ont permis le passage d'une logique de sécurité à celle du risque calculé. En effet, les compagnies, toujours à la recherche d'une rentabilité maximale, n'ont pas hésité à changer les règles d'entretien des pièces dans l'aéronautique. Elles ont privilégié les réparations curatives à l'entretien préventif !

De plus, dans un contexte de baisse constante des crédits accordés à la DGAC, comment la sécurité peut-elle être assurée quand l'objectif n'est plus celui de service public, mais celui de l'augmentation des bénéfices des actionnaires des compagnies privées ?

S'il faut encore parler de sécurité, comment ne pas aborder le nécessaire rééquilibrage entre le rail et la route, objectif pointé par le Livre blanc des transports de la Commission européenne et lors du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire ?

Cet objectif a été rappelé, plus récemment encore, lors du vote du projet de loi d'orientation sur l'énergie. Il est très présent dans les discours, mais trop peu dans les actes.

Il se justifie pourtant par les nombreux avantages du rail en termes d'aménagement du territoire, de préservation de l'environnement. En effet, on ne le rappellera jamais assez, le secteur routier est responsable de l'émission de 84 % des gaz à effet de serre. Le rail est également un mode de transport plus économe en énergie, ce qui va dans le sens des engagements pris par la France lors de la signature du protocole de Kyoto.

Mais, monsieur le ministre, vous préférez céder toujours plus au patronat routier, en élargissant, par exemple, le champ d'application de l'ordonnance en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports. Les articles 16 et 17 du projet de loi permettent ainsi d'augmenter le temps de travail des conducteurs routiers. C'est là un bel exemple d'amélioration de la sécurité sur les routes !

Le patronat routier bénéficiera également, grâce au plan du Gouvernement du 12 septembre dernier, d'un nouveau dégrèvement de la taxe professionnelle sur les camions de plus de seize tonnes. Ce plan coûtera 400 millions d'euros à l'État !

Toutes ces mesures s'ajoutent au dégrèvement de la taxe professionnelle pour les camions de 7,5 tonnes, qui a déjà été accordé dans la loi de finances pour 2005.

Avec l'article 15 du projet de loi, vous permettez également à ces professionnels de répercuter l'augmentation du prix du pétrole sur les contrats passés antérieurement, et donc sur leurs clients.

Cette mesure pourrait paraître juste tant il est vrai que le secteur routier souffre de cette hausse des cours du pétrole. Toutefois, c'est une baisse des très lourdes taxes sur les produits pétroliers, c'est l'augmentation des prélèvements sur les énormes profits des compagnies pétrolières qui auraient constitué de véritables mesures de justice fiscale pour tous, y compris pour les trop nombreux salariés qui n'ont d'autres choix que d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail en raison du manque de transports en commun adaptés.

Vous préférez aider un secteur qui souffre, et ce d'autant plus que le modèle de développement de ce mode de transport se fonde essentiellement sur le dumping social et la mise en concurrence intramodale se traduisant par une sous-tarifcation des transports. Il s'agit également d'un mode de transport où la majorité des coûts d'infrastructures est supportée par la collectivité.

Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen proposent plutôt l'instauration d'une tarification sociale obligatoire, c'est-à-dire d'une réglementation des prix dans le domaine du transport routier de marchandises prenant en compte le coût des infrastructures, le coût de l'application des réglementations et du droit du travail ainsi que les coûts externes, notamment en termes d'environnement.

Il s'agirait là de la mise en place d'un véritable outil de lutte contre le dumping social organisé, qui permettrait ainsi d'établir une véritable comparaison des coûts du transport routier et du transport ferroviaire. Ce serait, d'une certaine façon, une mise en œuvre du principe de concurrence libre et non faussée, que certains d'entre vous, mes chers collègues, affectionnent particulièrement.

Par ailleurs, la saturation du réseau routier, favorisée par le Gouvernement, est également facteur de risque, comme en témoignent les dramatiques accidents du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel du Fréjus.

Edicter de nouvelles normes de sécurité, sur les tunnels notamment, ce qui fait l'objet de l'article 8 du projet de loi, n'aura que peu de portée s'il y a toujours plus de camions sur les routes. Le « plan fret » de la SNCF, qui prépare l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, a déjà mis 200 000 camions supplémentaires sur les routes depuis sa mise en œuvre en 2004. Au terme de ce plan, ce sont un million de camions supplémentaires qui sont attendus ! Monsieur le ministre, ne trouvez-vous pas que cela suffit ? *Quid* de la volonté affirmée de rééquilibrage des modes de transports ?

Le manque d'entretien du réseau ferroviaire est également facteur de risque. A cet égard, le rapport d'audit sur les infrastructures de transport recommande un fort investissement de l'Etat dans les années à venir. Mais, sur les 600 millions d'euros préconisés par l'audit, le Gouvernement ne s'est engagé qu'à abonder de 70 millions d'euros seulement les crédits d'infrastructures !

Le Gouvernement pense trouver une solution à ce fort besoin d'investissement en proposant, dans l'article 13 du projet de loi, le développement de partenariats public-privé pour la construction, l'entretien ou l'exploitation d'infrastructures de transport.

Or cette mesure ne pourra intéresser le secteur privé que dans le cadre d'opérations particulièrement rentables, comme, par exemple – je vous cite, monsieur le ministre –, la liaison Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle. Mais à côté de cela, quelles solutions proposez-vous pour toutes les autres infrastructures, celles dont le retour sur investissement s'effectue en moyenne à l'échelle de trente ans, voire beaucoup plus ?

Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen estiment donc essentiel que l'Etat conserve la maîtrise des infrastructures de transport au regard des missions qui sont les siennes, à savoir l'aménagement du territoire, l'égalité d'accès et l'égalité territoriale ainsi que la sécurité des usagers.

Dans cette optique, nous proposons la mise en œuvre d'un plan pluriannuel d'investissement entre l'Etat, la SNCF et RFF. Nous demandons également de nouveau la création d'un pôle public de financement organisé autour de la Caisse des dépôts et consignations permettant un financement complémentaire de l'AFIFT.

Toutes ces remarques me conduisent à évoquer l'autre volet du projet de loi, consacré à un supposé « développement des transports ». Là encore, ce bel objectif nécessiterait un tout autre engagement de l'Etat en la matière.

Je reprendrai l'exemple du fret ferroviaire, plus particulièrement du plan d'entreprise 2004-2006, qui est en fait un plan de repli du réseau.

Ainsi, 22 000 sillons ont été abandonnés le 12 décembre 2004 et quatre gares de triage, seize gares de triage principales et plus de cent gares ouvertes au fret vont être fermées. L'application du « plan fret » en 2005 s'est également traduite par la suppression de 2 666 postes.

Par ce plan, il s'agit de permettre à la SNCF d'arriver à l'équilibre, non par une diversification et une amélioration de l'offre de transport, mais par une diminution des coûts de production et la contraction du réseau en se cantonnant aux lignes les plus rentables.

Ainsi, l'unique objectif de ce plan est de préparer l'ouverture à la concurrence. Comment un quelconque développement de l'offre est-il alors possible dans ces conditions ?

La libéralisation des services publics ne peut pas aboutir à un développement du service de transport. En effet, cette stratégie du Gouvernement aboutira à une forte concurrence entre la société nationale et les opérateurs privés sur les lignes rentables, et uniquement sur ces lignes, mettant dans une situation extrêmement difficile l'opérateur public, le privant de toute possibilité de péréquation.

Ainsi, la notion de rentabilité devient plus importante que celle d'égal accès au réseau. Ce changement d'orientation témoigne du passage d'un service public à une entreprise fonctionnant selon la loi du marché.

Nous pensons que, si le Gouvernement veut réellement légiférer pour améliorer la sécurité et développer l'offre de transport, il doit tout d'abord s'engager à reprendre la dette de la SNCF et de RFF. En effet, comment imaginer un quelconque développement avec une dette de plus de 40 milliards d'euros ?

J'ajoute que cette dette a également de lourdes conséquences sur le coût du transport ferroviaire, car elle provoque une augmentation exponentielle des péages versés à RFF. Ceux-ci sont en effet passés de 0,8 milliard d'euros en 1997 à 2,3 milliards en 2004 !

En outre, l'Etat doit s'engager à fournir à l'AFITF – celle-ci, je le rappelle, a été créée sur l'initiative du Gouvernement – les fonds nécessaires aux grands projets définis lors du comité interministériel du mois de décembre 2003.

Il me semble même que l'on pourrait se montrer plus ambitieux encore, puisque nombre de projets dont l'utilité publique est pourtant réelle – je pense notamment à l'électrification de la ligne Paris-Troyes-Bâle – n'avaient pas alors été retenus.

Dans cette perspective, le Gouvernement doit, bien évidemment, renoncer à la privatisation des concessions d'autoroutes. En effet, les dividendes des sociétés d'autoroutes devaient être la principale source de financement de l'AFITF – je vous rappelle, monsieur le ministre, que votre prédécesseur, M. Gilles de Robien, en escomptait plus de 30 milliards d'euros de bénéfices d'ici à 2025.

Pourriez-vous nous expliquer, monsieur le ministre, par quel tour de magie vous espérez parvenir à vous dispenser de ces recettes ? En l'occurrence, ce que j'ai entendu jusqu'à présent me rend peu optimiste quant à la pérennité du financement de l'AFITF au-delà de 2007.

Je précise donc que, lors de la présentation du budget des transports pour 2006, nous demanderons au Gouvernement les crédits suffisants pour garantir ce financement, notamment en ce qui concerne le transport combiné et le fret ferroviaire.

Les investissements de la puissance publique ne doivent pas être considérés comme un coût : ils constituent au contraire un gage de croissance et d'emplois !

Nous souhaitons également que le Gouvernement s'engage à organiser un grand débat public sur les transports, en particulier sur les besoins en termes de service public. Le schéma directeur des transports doit être défini en collaboration avec les élus territoriaux et les populations.

En outre, les impératifs de service public dans les secteurs aéroportuaires, ferroviaire et maritime devraient inciter les institutions européennes à proposer la mutualisation des services publics nationaux, plutôt que la mise en concurrence et la marchandisation de ces activités ! En effet, seuls les services publics sont capables de répondre aux attentes des citoyens en matière de transports, en respectant les impératifs de sécurité et en tenant compte de la nécessité du développement du réseau !

Par conséquent – et malgré certaines mesures que nous pourrions soutenir –, les membres du groupe CRC ne peuvent approuver ce projet de loi.

Nous proposerons donc des amendements visant à assurer une maîtrise publique des infrastructures et de l'offre de transport. C'est une condition essentielle à la mise en œuvre d'un service public de qualité, garantissant l'égal accès et la sécurité des usagers. C'est également la seule manière de fonder le développement des transports non pas sur le rendement maximum des actions des entreprises privées, mais sur les besoins des populations ! (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'adhère totalement aux analyses développées par mes collègues MM. Daniel Reiner et Michel Billout, auxquelles je n'aurai pas grand-chose à ajouter.

Je souhaite toutefois apporter un élément complémentaire qui vous concerne directement, monsieur le ministre. Au lendemain de votre nomination, vous avez déclaré qu'il y avait suffisamment de radars sur les routes, ce qui vous a valu de nombreuses critiques de la part des associations de sécurité routière.

Vous avez ensuite annoncé la privatisation des sociétés d'autoroutes, suscitant le scepticisme général, y compris parmi vos propres amis politiques. Comment justifier en effet que l'Etat s'apprête à céder au secteur privé, pour 10 milliards à 15 milliards d'euros, une poule aux œufs d'or qui aurait pu rapporter près de 40 milliards d'euros de dividendes ? Je rappelle que ces dividendes sont précisément censés garantir sur le long terme le financement des infrastructures ferroviaires et fluviales *via* l'AFITF.

Même vos amis politiques ne comprennent pas cette décision ! Permettez-moi à ce sujet de citer quelques-uns de leurs propos.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances de l'Assemblée nationale et membre de l'UMP, a ainsi déclaré : « Ce changement de position, sans qu'il y ait eu un nouveau débat, est regrettable ». De même, selon M. Gilles Carrez, rapporteur général du budget de l'Assemblée nationale et également membre de l'UMP, « la privatisation des autoroutes est contraire à ce que devrait être la philosophie économique de l'Etat, dont le rôle devrait être de préparer le moyen et le long terme ». Enfin, permettez-moi de citer le titre d'une dépêche de l'Agence France-Presse : « Autoroutes : François Bayrou accuse le Gouvernement de rendre "un mauvais service à la France" ».

Aujourd'hui, j'ai écouté avec intérêt le bel exposé de M. Goujon. (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*) Il nous a expliqué que cette privatisation était nécessaire, l'Etat n'ayant plus d'argent. Qu'importe, dans ces conditions, le long terme, l'Etat doit vendre son patrimoine – je serais tenté de dire « doit vendre ses meubles » –, afin de ne pas alourdir le déficit et la dette publics !

Même si M. Goujon nous a fait un exposé très brillant (*Nouveaux sourires sur les mêmes travées*), il a avoué l'existence d'un énorme problème de financement, reconnaissant même implicitement que c'est pour cette raison que les autoroutes étaient bradées. En revanche, j'ai noté qu'il lui avait été beaucoup plus difficile d'expliquer que, dans ce contexte, les infrastructures seraient tout de même financées...

Enfin, tout récemment, a été annoncée la décision de privatiser la Société nationale maritime Corse-Méditerranée, la SNCM, dans le plus grand mépris de toute mission de service public.

Par conséquent, monsieur le ministre, lorsque vous nous présentez un projet de loi, en particulier sur le développement des transports, nous avons de bonnes raisons de nous montrer méfiants et de l'examiner avec beaucoup de vigilance ! En effet, derrière une collection de sujets divers et variés, votre projet de loi ne cache rien de moins que la libéralisation totale du fret !

Mme Evelyne Didier. Oh ! Elle n'est même plus cachée !

M. Jean Desessard. La question de cet après-midi est donc la suivante : faut-il libéraliser totalement le fret ? Vaste sujet !

Or, au lieu de prendre le temps nécessaire à la réflexion et de lancer des évaluations, vous avez recours à la procédure d'urgence, alors qu'il y a seulement deux semaines que ce projet de loi a été présenté en conseil des ministres ! Dans ces conditions, la commission des affaires économiques n'a pas pu procéder à d'autres auditions que la vôtre.

En tant que sénateur Vert, je suis bien entendu très attentif à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui constitue l'un de mes premiers critères d'appréciation. Vous vous souvenez sans doute que M. Jean-Pierre Raffarin avait promis une division par quatre du volume de ces émissions à l'horizon 2050.

Or, au vu du plan « Climat 2004 », unanimement dénoncé pour avoir été vidé de sa substance par votre prédécesseur, M. Gilles de Robien, on peut craindre que la France ne puisse même pas pouvoir honorer les engagements du protocole de Kyoto pour 2010 !

M. Roland Courteau. Eh oui !

M. Jean Desessard. En effet, monsieur le ministre des transports, en France, nous avons un gros point noir : ce sont les transports ! Sur la période 1990-2001, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont augmenté de 26,2 %, ce qui réduit à néant les efforts réalisés dans le secteur industriel, où ces émissions ont diminué de 20 % en dix ans.

M. Roland Courteau. Exact !

M. Jean Desessard. Aujourd'hui, 26,6 % des gaz à effet de serre en France sont dus aux transports !

De 1980 à 1998, 150 milliards d'euros ont été consacrés à la route, contre 45 milliards d'euros au rail.

M. Roland Courteau. Encore exact !

M. Jean Desessard. De ce point de vue, ce projet de loi, prétendument destiné au « développement des transports », sera-t-il efficace ? Permettra-t-il de mettre un terme au sous-investissement chronique dont souffrent les transports collectifs en France depuis vingt-cinq ans ?

L'article 12 supprime le monopole de la SNCF sur les transports de fret. Il s'agit d'une transposition de la directive 2004/51/CE faisant obligation aux Etats membres d'ouvrir leurs réseaux à la concurrence à compter du 1^{er} janvier 2007.

Seulement, la date retenue par ce texte est celle du 31 mars 2006, suite à un engagement du gouvernement Raffarin auprès de la Commission européenne, en contrepartie de la validation par celle-ci du plan fret, dit « plan Véron 2004-2006 ». Aux termes de ce plan, l'activité fret de la SNCF sera soumise aux seules règles de rentabilité, au mépris des enjeux d'environnement et d'aménagement du territoire. Je vous rappelle que le plan Véron prévoit la suppression d'une centaine de gares à la rentabilité insuffisante. La diminution des emplois dans le fret ferroviaire constituerait presque un objectif en soi du plan Véron !

En revanche, vous semblez très attaché au maintien de 400 000 emplois dans le secteur du transport routier. Alors que nous devrions faciliter la reconversion de notre économie pour anticiper la raréfaction du pétrole, vous faites exactement le contraire ! La maison brûle et vous supprimez pompiers et extincteurs ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Le privé ne financera pas le fret ferroviaire et, sans volonté politique, le public ne le fera pas non plus !

Cette directive est, à juste titre, rejetée par les syndicats. Ces derniers constatent en effet que la libéralisation du fret n'a pas enlevé un seul camion sur les routes – argument pourtant souvent invoqué pour la justifier –, mais qu'elle a en revanche introduit le cannibalisme entre les entreprises ferroviaires.

L'ouverture à la concurrence, loin de développer le ferroviaire et de permettre un transfert de la route vers le rail, introduit un transfert entre les entreprises ferroviaires.

Tel est le constat que l'on peut faire en Allemagne au terme de plus de dix années de libéralisation. On peut également faire le même constat en France : Connex ne crée pas de nouveau trafic, mais prend celui de la SNCF grâce au *dumping* social !

Les chiffres d'Eurostat sont accablants. En Allemagne, en 1992, le fret ferroviaire représentait 22,1 % du fret, ce qui est déjà peu ! Mais, en 2003, ce chiffre est tombé à 18,6 % ! Dans le même temps, le transport routier a gagné six points, passant de 60,6 % à 67,8 % !

Le sous-investissement dans le rail au Royaume-Uni nous montre également que la concurrence n'est pas la solution. La seule solution, c'est l'investissement public !

Vous me rétorquerez sans doute que la question de la date – le 1^{er} janvier ou le 31 mars – importe peu. C'est vrai ! En revanche, ce qui est en cause, c'est le fond d'une politique qui s'appelle « retour aux lois du marché ».

Vous me direz également que libéralisation ne signifie pas nécessairement privatisation – du moins pas encore, serais-je tenté d'ajouter. Toutefois, quelle est la différence entre les deux, lorsque la Commission européenne impose aux entreprises publiques de se comporter comme des entreprises privées ?

Dans cette logique, plus rien ne semble lié à l'Etat. Vous considérez même que la sécurité ferroviaire doit être confiée à une autorité indépendante, l'Agence française de sécurité ferroviaire.

Certes, il s'agit d'un établissement public administratif, mais pourquoi le soustraire à l'autorité de l'Etat ? La sécurité est pourtant au cœur de la mission de l'Etat – vous l'avez suffisamment martelé en 2002 ! Pourquoi, dès lors, s'en défaire sur une autorité indépendante, à l'abri du politique, un peu comme l'Union européenne se défausse de toute responsabilité monétaire sur la Banque centrale européenne, la BCE, faisant fi des attentes sociales des Européens ?

La directive européenne du 29 avril 2004 n'oblige pas du tout l'Etat à renoncer à ses missions ; elle impose simplement de créer une autorité de sécurité, laquelle pourrait très bien relever du ministère des transports.

Vous l'aurez compris, nous ne sommes pas favorables à la création de cette Agence. Toutefois, si elle devait effectivement être créée, les impératifs de sécurité exigeraient la présence au sein du conseil d'administration, outre celle de deux représentants du personnel de l'Agence, d'au moins un représentant des salariés du secteur ferroviaire – ils sont en effet les premiers concernés –, ainsi que de parlementaires, comme le proposait M. le rapporteur. (*M. le rapporteur approuve.*)

J'ajoute que vous avez oublié une notion importante : celle du contrôle des conducteurs des entreprises ferroviaires sur le terrain. Il s'agit, d'une part, de vérifier que ceux-ci disposent bien de toutes les aptitudes et autorisations nécessaires à la conduite des trains, et, d'autre part, de contrôler les enregistrements de la « boîte noire » installée dans la cabine de conduite.

D'une manière plus générale, il manque également dans votre projet de loi une convention collective nationale du secteur ferroviaire, qui serait préférable à la juxtaposition actuelle des statuts sans coordination.

Avec l'article 13, vous franchissez une étape supplémentaire, en introduisant le capital privé dans le financement de l'infrastructure ferroviaire et en permettant à RFF de confier à une entreprise privée la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure. Seule la responsabilité de la sécurité demeure – pour le moment seulement – entièrement publique.

Cet article supprime de fait le monopole attribué pour ces missions à la SNCF en 1997 par le gouvernement Juppé, au moment de la création de RFF. Avec le recul, chacun voit clairement la marche de libéralisation : d'abord, séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur, puis mise en concurrence des sociétés de transport ferroviaire.

Vous allez encore plus loin avec le partenariat public-privé, en introduisant la logique du capital privé et du profit dans les décisions, la tarification et la gestion des infrastructures ! En effet, qui peut croire que ceux qui investiront dans ce secteur n'exigeront aucune garantie de rentabilité ?

Il est vrai qu'un pays a été pionnier dans cette voie ; c'est le Royaume-Uni de Margaret Thatcher ! Chacun sait que les conséquences en ont été catastrophiques.

La poursuite de la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation fragilise la cohérence de cet ensemble, son entretien, sa maintenance, ainsi que sa sécurité.

Permettre le financement de l'infrastructure ferroviaire par des capitaux privés, c'est privilégier le profit au détriment du service public et d'un aménagement du territoire équilibré. Le secteur privé financera les axes rentables.

Lors de votre audition, monsieur le ministre, vous avez cité en exemple le financement privé de la liaison ferroviaire exprès entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Une telle liaison attire évidemment les financements privés ! Mais les petites gares, elles, continueront de mourir les unes après les autres. Et les maires de province continueront de manifester à Guéret. Est-ce votre objectif, monsieur le ministre ?

On assiste au début d'éclatement du réseau ferré national, la gestion de la circulation des trains étant confiée à la SNCF. Ainsi, ce projet de loi prévoit de déléguer au secteur privé la gestion de l'infrastructure. C'est un début de privatisation. On en a vu les conséquences au Royaume-Uni !

Jusqu'où comptez-vous aller, monsieur le ministre, dans le démantèlement du service public et des entreprises publiques ? Est-ce là la leçon que le Gouvernement auquel vous appartenez tire des manifestations du 4 octobre dernier ?

Vous allez sans doute chercher à faire porter à d'autres la responsabilité et dire que c'est la faute de l'Europe. Oui, mais voilà, le commissaire européen aux transports est Jacques Barrot, qui fut président du groupe UMP à l'Assemblée nationale jusqu'en 2004. En outre, les députés européens UMP, à l'exception de Roselyne Bachelot, ont voté, le 28 septembre dernier, en faveur de l'accélération de la libéralisation du transport ferroviaire de passagers.

M. Daniel Reiner. Absolument !

M. Jean Desessard. Le 29 mai dernier, les électeurs ont exprimé, entre autres, leur crainte d'un démantèlement du modèle social français : à bien des égards, ce texte montre qu'ils avaient raison. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. M. Desessard a prétendu que la commission des affaires économiques n'avait pu procéder aux auditions indispensables.

Je tiens à lui préciser que la commission a entendu M. le ministre des transports mardi dernier et que j'ai reçu vingt-cinq personnes, dont les noms figurent en annexe du rapport. La commission a donc été en mesure de dialoguer avec les principaux intéressés.

7

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION DE PARLEMENTAIRES ALLEMANDS

Mme la présidente. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai l'honneur et le plaisir de saluer la présence, dans notre tribune, d'une délégation de membres du Bundesrat, conduite par M. Günther Oettinger, président du groupe d'amitié Allemagne-France du Bundesrat et ministre-président du *Land* de Bade-Wurtemberg.

Une délégation du Bundesrat avait été accueillie dans notre hémicycle pour la dernière fois le mercredi 22 janvier 2003.

Nous avons alors célébré le quarantième anniversaire du traité de l'Élysée, et M. Erwin Teufel, à l'époque président du groupe d'amitié Allemagne-France du Bundesrat et ministre-président du *Land* de Bade-Wurtemberg, avait prononcé un discours à la tribune.

C'est toujours un plaisir pour nous de saluer nos partenaires et amis allemands et de rappeler que le « couple franco-allemand » reste un des piliers de notre politique européenne, politique que je n'oserai plus qualifier d'« étrangère » !

Bienvenue donc à nos amis allemands dans cette maison qui entretient des rapports privilégiés avec le Parlement allemand et, plus particulièrement, avec le Bundesrat. (*M. le ministre, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent et applaudissent.*)

8

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.

La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avant de revenir sur certains points évoqués par les différents orateurs au cours de la discussion générale, je voudrais remercier la commission des affaires économiques et son rapporteur du travail minutieux qu'ils ont accompli.

Monsieur le rapporteur, vous vous êtes interrogé sur l'utilité du dispositif de l'Agence française de sécurité ferroviaire. Nous en avons discuté en commission, puis de façon plus directe en d'autres occasions. Je vous propose donc de donner à cette autorité administrative le nom d'« établissement public », car, j'en conviens volontiers, le mot « agence » peut laisser supposer que celle-ci sera indépendante, ce qui ne sera pas le cas. Il s'agira en effet d'un établissement public administratif, directement rattaché au ministère des transports, dont le responsable sera nommé par le ministre et les collaborateurs recrutés en son nom.

Si cette autorité de contrôle n'est pas totalement intégrée à l'administration, c'est parce qu'il lui faudra recruter du personnel ayant une expérience dans le secteur ferroviaire, ayant exercé par exemple à la SNCF, à la RATP ou dans des entreprises électroniques de contrôle. Les personnes recrutées n'auront pas nécessairement vocation à exercer une mission de contrôle durant quarante ans. Elles pourront, après quelques années, reprendre une carrière classique et opérationnelle.

Cette souplesse, qui est nécessaire en termes à la fois de recrutement et de gestion des ressources humaines, est malheureusement très difficilement compatible – j'ai été amené à le constater en tant que ministre de la fonction publique voilà quelques années – avec le statut de la fonction publique.

Notre démarche est donc purement pragmatique. Il ne s'agit pas du tout de démembrer l'Etat, de confier à d'autres l'une de ses fonctions régaliennes, en particulier dans le domaine des transports.

Par ailleurs, il peut effectivement être opportun que le Parlement soit associé au fonctionnement de cet établissement public et que des parlementaires soient membres de son conseil d'administration. J'ai donc déposé un amendement en ce sens, monsieur le rapporteur.

En outre, je vous remercie de proposer diverses mesures destinées à mieux garantir les droits sociaux des marins.

J'ai bien compris également votre souci, monsieur le rapporteur, de mieux apprécier l'efficacité des relations entre Réseau ferré de France et la SNCF en matière de gestion et d'entretien du réseau ferroviaire. Ces questions sont incontestablement extrêmement importantes. RFF doit être mieux à même de jouer tout son rôle et d'exercer l'intégralité de sa mission en termes de maîtrise d'ouvrage. Je suis donc prêt à m'engager afin qu'un rapport soit périodiquement fait au Parlement sur ces questions.

Enfin, je partage, monsieur le rapporteur, votre souci d'améliorer la coopération internationale en matière de sécurité routière en permettant les échanges d'informations à partir des fichiers nationaux d'immatriculation des véhicules, de façon que les politiques de sécurité routière soient cohérentes à l'échelon européen. Je l'ai encore dit récemment lors d'un conseil européen des ministres des transports. En effet, si nous n'améliorons pas la coopération internationale dans ce domaine, la politique de sécurité routière que nous menons y perdra en crédibilité et risquera d'être remise en question. Or c'est un sujet auquel nos concitoyens sont extrêmement sensibles. Nous pouvons le mesurer dans nos circonscriptions au nombre de remarques qui nous sont adressées.

Monsieur Dubois, vous avez évoqué les délais très courts dont le Sénat a disposé pour examiner ce projet de loi. Je vous rappelle, ainsi qu'à M. Desessard, que les points les plus importants de ce texte font l'objet de réflexions depuis très longtemps.

Ainsi, on parle de la transposition du « deuxième paquet ferroviaire » depuis plus de douze ans. Quant à la libéralisation du fret de marchandises, point le plus important en termes politiques du projet de loi, le Parlement européen, le Sénat, différentes instances de tous ordres y travaillent depuis le début des années quatre-vingt-dix, soit près de quinze ans. Vous ne pouvez donc pas faire comme si vous n'aviez rien vu venir.

Monsieur Dubois, l'ensemble des grands projets arrêtés lors du CIADT seront lancés soit sous forme de maîtrise d'ouvrage classique, soit sous forme de partenariat public-privé, comme cela est prévu pour le canal Seine-Nord Europe, auquel vous êtes particulièrement attaché. Je suis tout à fait favorable à ce que les grandes opérations fluviales puissent, si besoin est, faire l'objet d'une telle procédure. Je suis d'ailleurs prêt à en discuter avec vous si vous le souhaitez.

Toutefois, dans le partage entre financements classiques et partenariats public-privé, il faut respecter une ligne de conduite.

Ainsi, lorsqu'un projet est déjà très avancé, que les financements sont trouvés et qu'il peut démarrer rapidement, il ne faut surtout pas changer de système pour ne pas perdre de temps. En tant que garde des sceaux, j'ai été responsable des premiers partenariats public-privé nouvelle formule,

dans le cadre du programme de construction d'établissements pénitentiaires et je sais que la mise en œuvre d'un tel partenariat requiert deux ans.

Par ailleurs, il faut se demander si un cofinancement public-privé présente un intérêt et s'il peut éventuellement s'appuyer sur des recettes spécifiques.

S'agissant de l'harmonisation des prix du gazole, je partage totalement votre analyse, monsieur le sénateur. Nous devons parvenir à une harmonisation européenne. Lors du dernier conseil européen des ministres des transports, le 6 octobre dernier, je suis intervenu sur ce sujet. Ma démarche a été soutenue par le commissaire européen aux transports, Jacques Barrot, et par un certain nombre de ministres européens, qui conviennent avec nous qu'une convergence est évidemment nécessaire.

Il avait déjà été question d'un projet d'harmonisation fiscale voilà quelques années, en 1997 ou en 1998. Ce projet n'avait pas abouti, sans doute parce qu'il était un peu trop ambitieux : il fixait un point d'arrivée unique. Selon moi, la bonne formule est d'instaurer un système de réduction des écarts. En effet, nous ne parviendrons pas, me semble-t-il, à un système identique dans tous les pays. Il faut donc mettre au point un système permettant de réduire suffisamment les écarts pour que ceux-ci ne jouent pas en termes de concurrence.

A M. Reiner, qui a évoqué de nombreux sujets, je rappellerai tout d'abord que l'objectif du plan fret de la SNCF est d'augmenter les volumes de fret ferroviaire. Il prévoit un flux nouveau de 10 millions de tonnes à la fin de l'année 2006. Les résultats de 2004 ont été assez satisfaisants ; s'il n'en a pas été de même au début de l'année 2005, il semblerait que les choses se soient améliorées au deuxième trimestre.

Il est vrai que le plan fret est difficile à mettre en œuvre, mais – vous le savez bien, même si vous ne voulez pas le reconnaître, étant dans votre rôle d'opposant – si rien n'avait été fait, cela aurait été catastrophique pour la SNCF. Nous ne pouvions pas laisser les choses en l'état. Ce plan, qui engage la SNCF à faire un effort de productivité très important, est très salutaire pour la société dans son ensemble. Celle-ci a d'ailleurs retrouvé un équilibre financier et dégagé des résultats positifs l'an passé.

En matière de contrôles SAFA, je rappelle que la France est très largement en tête en Europe. Nous effectuons en effet 1 600 contrôles par an sur les avions qui se posent sur notre territoire. J'ai demandé au directeur général de l'aviation civile de porter, dès l'année prochaine, le nombre de ces contrôles à 2 000 par an. Les moyens budgétaires permettant de recruter des contrôleurs supplémentaires sont prévus pour 2006. Il n'est pas très aisé de trouver des contrôleurs, car le métier n'est pas très facile, mais nous ferons les efforts nécessaires, y compris en termes financiers, pour y parvenir.

Je rappelle par ailleurs que le budget global de la direction générale de l'aviation civile, la DGAC – nous en reparlerons plus tard –, est prévu en augmentation de 10,5 % par rapport à 2005.

S'agissant du gazole, vous avez manifesté votre accord, et je vous en remercie.

Sur la question des agents de sécurité pour les tunnels, il faut savoir que la réglementation européenne est très largement inspirée du système français et que le texte permet une clarification des responsabilités.

En ce qui concerne la base de données EQUASIS, je précise que d'autres pays sont intéressés par une participation à ce système, ce qui constituera effectivement un progrès important

Quant au commentaire général sur l'absence de politique de transports, on en reparlera lors de la discussion du budget.

L'effort intermodal est manifeste. Tout à l'heure, Gérard Longuet évoquait la répartition des crédits de l'AFITF. S'agissant des perspectives d'investissement pour 2006, toutes dépenses confondues, le ministère des transports investira pour moitié dans le transport routier et pour moitié dans les autres modes de transport, alors que la répartition dans le trafic est respectivement de 85 % et 15 %. Nous investissons donc beaucoup sur le volet non routier.

M. Daniel Reiner. C'est normal, si l'on veut compenser !

M. Dominique Perben, ministre. C'est normal... Il n'y a pas d'évidence ! Cela étant, merci, monsieur Reiner, de reconnaître l'effort de compensation du Gouvernement qui, à ce niveau, est tout à fait nouveau. C'est d'ailleurs l'une des vertus de l'AFITF de permettre cette correction grâce à un surinvestissement sur les secteurs non routiers.

Gérard Longuet, en évoquant longuement l'AFITF, a bien rappelé quelle était la nature du dispositif.

S'agissant de l'agence française de sécurité ferroviaire, il a souligné le fait que ce dispositif de contrôle était évidemment un préalable à toute évolution vers une plus grande concurrence. Il a également parlé des partenariats public-privé, je n'y reviens pas.

M. Michel Billout a évoqué l'audit ferroviaire. Ce document important, qui a été remis aux deux présidents de la SNCF et de RFF, est très intéressant. Il montre que la France, si elle ne dépense sensiblement pas moins que les autres pays européens pour l'entretien de son réseau ferroviaire – elle dépense parfois plus que d'autres – répartit différemment ses crédits. Elle dépense beaucoup plus en entretien courant et moins en régénération, c'est-à-dire en changement du matériel. Il y a là donc une vraie difficulté.

Je rappelle que l'Etat apporte 2 milliards d'euros par an à RFF pour l'entretien du réseau sur un budget global de 2,7 milliards d'euros. J'ai donc demandé aux deux présidents de la SNCF et de RFF d'élaborer, d'ici à la fin de l'année, des propositions afin d'améliorer l'efficacité de notre système et d'augmenter la part de la régénération dans le dispositif.

La régénération d'une ligne se fait pour trente ans. Nous avons donc intérêt à ce que cet investissement de régénération soit porté à un niveau suffisant, sinon on se ruine en entretien courant et le système se pervertit chaque jour davantage.

J'ajoute que, depuis quelques années, nous avons accru les dépenses de régénération, qui sont ainsi passées, si ma mémoire est bonne, d'environ 400 millions d'euros à 700 millions d'euros actuellement. Elles doivent être bientôt portées à 900 millions d'euros. C'est dans ce sens qu'il faut aller. D'ores et déjà, nous sommes convenus avec le président de RFF que le budget « régénération » de l'année prochaine, par rapport aux prévisions actuelles, serait augmenté de 70 millions d'euros.

Pour ce qui est des transporteurs routiers, je ne pense pas que l'on puisse parler de « cadeau ». Il s'agit de savoir comment le système économique prend en compte ce phénomène mondial que constitue la hausse du prix du

pétrole. Le projet que je vous soumetts permet de répercuter cette hausse, non pas sur les seuls transporteurs routiers, mais sur l'ensemble de la chaîne économique, y compris sur le client final.

C'est une mesure de bon sens, qui vise à compenser le déséquilibre de fait existant, dans la négociation commerciale, entre le transporteur et son client, au détriment du transporteur, qui est souvent une PME. Ces petites entreprises, que nous connaissons bien dans nos villes et dans nos départements, se trouvent face à des donneurs d'ordres assez puissants pour faire pression dans la négociation. Le texte qui vous est proposé a donc pour but de rééquilibrer les capacités de discussion. Je pense sincèrement que c'est une mesure de sagesse.

M. Jean Desessard a évoqué un certain nombre de sujets. Je n'insisterai pas sur la polémique relative à la privatisation des autoroutes, puisqu'un débat sera organisé sur ce sujet jeudi matin au Sénat.

La libéralisation du fret, je l'ai dit tout à l'heure, a été lancée vers 1990-1991 ; ce n'est donc pas franchement une nouveauté.

Enfin, je réitère ma volonté de mettre en place une politique de report intermodal. Plusieurs orateurs, notamment Gérard Longuet, ont évoqué un certain nombre de grands projets. Par exemple, je souhaite que nous puissions, d'ici à deux ans, proposer aux transporteurs routiers une autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Perpignan passant par l'axe Saône-Rhône de manière à expérimenter, sur une grande distance, une véritable politique intermodale.

C'est ce type de réalisation pratique, concrète, qu'il nous faut développer pour aller dans le sens d'une meilleure préservation de l'environnement et d'une politique de transport plus économe en énergie. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Madame la présidente, je sollicite une suspension de séance d'environ quinze minutes afin que la commission puisse examiner deux amendements du Gouvernement et un amendement du rapporteur en vue d'une rectification.

M. Jean Desessard. Ils vont se coucher !

Mme la présidente. La suspension étant de droit, nous allons donc interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures vingt, est reprise à dix-huit heures quarante.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Je rappelle que la discussion générale a été close.

Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable.

Question préalable

Mme la présidente. Je suis saisie, par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, d'une motion n° 25, tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre l'examen du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (n° 9, 2005-2006) (urgence déclarée).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour quinze minutes, un orateur d'opinion contraire, pour quinze minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas cinq minutes, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à Mme Evelyne Didier, auteur de la motion.

Mme Evelyne Didier. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'aborder le contenu de ce projet de loi, je voudrais dire quelques mots de la méthode choisie par le Gouvernement.

En effet, je m'étonne que la discussion en séance publique de ce texte, dont il n'avait pas été question avant la reprise des travaux parlementaires et dont la teneur même n'est connue que depuis le 5 octobre dernier, date à laquelle il a été adopté en conseil des ministres, intervienne aussi rapidement.

Un rapporteur a été nommé pour ce texte le 28 septembre dernier, et son rapport n'est disponible que depuis le 12 octobre. Il ne s'agit bien entendu nullement de mettre en cause son travail, mais les sénateurs étaient donc censés se faire une opinion éclairée, prendre les contacts nécessaires et élaborer des amendements dans des délais particulièrement brefs. Ce n'est pas sérieux !

Je déplore que le Gouvernement, avec l'accord, il faut le dire, de la conférence des présidents, tronque le temps nécessaire à nos travaux et méconnaisse, une nouvelle fois, les droits du Parlement en général et ceux de l'opposition en particulier.

Cela étant, nous n'en sommes pas vraiment surpris : le Gouvernement a déjà donné plus d'une fois des marques de sa haute considération pour l'activité parlementaire, que ce soit en légiférant par voie d'ordonnance, en déclarant l'urgence pour de nombreux textes, notamment pour celui-ci, ou encore en n'inscrivant pas à l'ordre du jour de nos travaux les demandes de débat et les propositions de loi émanant des sénateurs de l'opposition...

De surcroît, le rejet par nos concitoyens, le 29 mai 2005, du traité établissant une constitution pour l'Europe, ainsi que les manifestations du 4 octobre dernier, ont été l'occasion, pour le peuple français, d'exprimer son refus des politiques ultralibérales, de la déréglementation à tout va et du démantèlement des services publics.

Cependant, aucune remise en question de ces politiques n'est aujourd'hui amorcée. Bien au contraire ! Le Parlement européen a ainsi voté, le 28 septembre dernier, une version encore plus libérale du « troisième paquet ferro-

viaire », prévoyant la libéralisation du transport international des passagers dès 2008 et celle du transport national des passagers en 2012.

De même, la fameuse directive « Bolkestein », qui avait suscité tant de contestation, se trouve actuellement en débat au Parlement européen, lequel devrait voter avant la fin du mois d'octobre ce projet de directive de libéralisation des services, qui avait pourtant particulièrement illustré l'orientation néolibérale des politiques européennes.

En effet, ce texte tend à la réalisation d'un marché unique des services par la suppression de tous les obstacles à la liberté d'établissement et de circulation desdits services. Il encourage le dumping social et fiscal en écartant la perspective d'une harmonisation entre les Etats membres, par l'intensification de la concurrence entre les salariés des différents Etats.

Les institutions européennes restent donc imperturbables et poursuivent la mise en œuvre de la marchandisation de l'ensemble des activités, celle des services publics en particulier, qui se trouvent directement menacés, notamment le service public ferroviaire.

Je tiens à rappeler ici que, depuis de nombreuses années, les parlementaires communistes demandent un moratoire sur les effets économiques et sociaux de la libéralisation des secteurs publics, s'agissant notamment des domaines ferroviaire, aérien et maritime. Cette demande légitime n'a jamais reçu de réponse.

Au regard des attentes exprimées à plusieurs reprises par le peuple français, il semble pourtant que solliciter les institutions européennes en vue de l'institution de ce moratoire constitue l'un des premiers mandats du Gouvernement.

D'ailleurs, il existe nombre d'exemples des dérives de la libéralisation. Ainsi, en Grande-Bretagne, l'instauration voilà neuf ans d'une politique de déréglementation a provoqué non seulement une baisse de la qualité de l'offre, mais aussi la mise en danger de la sécurité des passagers, comme en témoignent les nombreux accidents survenus.

La société Connex, filiale du groupe Veolia, s'est illustrée sur ce marché en se voyant retirer une franchise qui lui avait été attribuée. L'autorité de réglementation dépendant du gouvernement britannique a pris cette décision en raison d'une gestion laxiste, source de gaspillage des fonds publics. Le secteur privé nous est pourtant toujours donné comme un modèle ! Provisoirement, la ligne concernée est retournée au secteur public. Il est résulté de ce changement une plus grande ponctualité des trains, une gestion plus saine des comptes et l'embauche de davantage de salariés. Pourquoi ne pas en tirer les conclusions qui s'imposent ?

Aujourd'hui, le Gouvernement demande à la représentation nationale de voter le projet de loi tendant à la transposition du « deuxième paquet ferroviaire », sans tenir compte des éléments que je viens d'évoquer. Ainsi, il continue avec zèle l'adaptation du droit français aux orientations libérales européennes. Il y met d'ailleurs plus d'ardeur qu'à la transposition des directives environnementales !

Sur le plan national, aucun bilan des conséquences du plan fret ferroviaire et de la qualité du service public ferroviaire n'a été établi. Pourtant, selon les chiffres donnés tant par la SNCF que par les syndicats, la mise en œuvre de ce plan s'est traduite, une nouvelle fois, par une perte de capacité du réseau et une régression du trafic des marchandises.

Par ailleurs, afin d'améliorer la sécurité des transports, vous proposez, monsieur le ministre, la création de l'agence française de sécurité ferroviaire, telle que définie à l'article 16 du « deuxième paquet ferroviaire ». Ce nouvel établissement public serait chargé des tâches techniques d'instruction des dossiers et de contrôle de la réglementation technique de sécurité ferroviaire.

Il s'agit, là encore, de confier à une autorité de régulation des missions relevant des prérogatives de l'Etat en tant que garant du service public : sont en effet concernées des missions fondamentales pour la sécurité des usagers, comme la délivrance des autorisations exigées pour l'exercice des activités ferroviaires, ainsi que le suivi et le contrôle de celles-ci.

En outre, cet établissement devrait recruter du personnel provenant des exploitants ou des industriels du secteur. Autrement dit, parallèlement à l'ouverture à la concurrence, cela laisse présager que des opérateurs privés seront représentés au sein du conseil d'administration de l'agence nouvellement créée, qui emploiera bien évidemment des salariés sous statut privé – n'est-ce pas là, d'ailleurs, le véritable objectif visé au travers de cette opération ?

Cela laisse planer de nombreuses interrogations quant aux modalités de délivrance des autorisations concernant l'exercice d'activités ferroviaires. Quels seront les intérêts pris en compte ? Quels critères d'appréciation seront utilisés pour l'attribution des licences ? Encore une fois, la définition des modalités d'application des articles concernés est renvoyée à un décret en Conseil d'Etat. Ajoutons que ce type de structure favorise systématiquement les nouveaux entrants, par une application stricte du principe de libre concurrence au détriment de l'opérateur historique.

Pour toutes ces raisons, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen estiment que ce projet de loi ne peut être discuté en séance publique tant qu'un moratoire n'aura pas été décidé afin d'évaluer les conséquences économiques et sociales des politiques de libéralisation des services publics conduites par les institutions européennes et le gouvernement français. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Dès lors que la commission a examiné le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, elle ne peut être que défavorable à une motion dont l'adoption entraînerait le rejet du texte.

Je voudrais par ailleurs indiquer à Mme Evelyne Didier, qui n'était pas encore sénatrice à l'époque, que la directive que nous transposons a été adoptée à l'échelon européen en 1991, quand un gouvernement de gauche, socialo-communiste, était aux responsabilités. (*Murmures sur les travées du groupe CRC.*) Il aurait été préférable de manifester votre désaccord à ce moment-là ; maintenant, la directive s'impose à la France comme aux autres membres de l'Union européenne.

C'est la raison pour laquelle il faut, bien entendu, continuer à délibérer. La commission a donc émis un avis défavorable sur la motion qui vient d'être présentée.

M. Michel Billout. Et le 29 mai 2005 ?

Mme la présidente. Le Gouvernement souhaite-t-il s'exprimer ?...

La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Nous partageons nombre des arguments qui sont évoqués pour défendre cette motion tendant à opposer la question préalable. Je souhaiterais néanmoins apporter la réserve suivante :...

M. Charles Revet, rapporteur. Ah !

M. Daniel Reiner. ... je ne voudrais pas que notre approbation soit interprétée comme une opposition à l'Union européenne.

En effet, je suis convaincu que l'on ne peut envisager l'activité ferroviaire à un niveau exclusivement national, alors même que la question se pose aujourd'hui en termes de réseau européen, notamment en matière de fret. Pour la France, qui est au cœur de l'Europe de par sa position géographique, il est souhaitable, au contraire, que l'Union européenne porte une attention particulière à la question du transport ferroviaire. A cet égard, je le répète, je préférerais que l'Union européenne se préoccupe des infrastructures transeuropéennes et se donne éventuellement les moyens d'améliorer l'interopérabilité et l'ensemble du réseau, ce qui profiterait naturellement aux uns et aux autres.

Mes chers collègues, sous cette réserve, nous adopterons la motion n° 25.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la motion n° 25, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

9

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION DE SCIENTIFIQUES

Mme la présidente. J'ai le plaisir de saluer la présence dans notre tribune d'une délégation de membres de l'Académie des sciences et de responsables de laboratoires de haut niveau. Cette délégation, invitée par notre collègue Henri Revol, président de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, participe à la première session du partenariat entre parlementaires et scientifiques. (*M. le ministre, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent et applaudissent.*)

10

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.

Demande de renvoi à la commission

Mme la présidente. Je suis saisie, par M. Reiner et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, d'une motion n° 38, tendant au renvoi à la commission.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 5, du règlement, le Sénat décide qu'il y a lieu de renvoyer à la commission des affaires économiques et du plan, le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (urgence déclarée) (n° 9, 2005-2006).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour quinze minutes, un orateur d'opinion contraire, pour quinze minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. Daniel Reiner, auteur de la motion.

M. Daniel Reiner. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes collègues du groupe socialiste et moi-même vous proposons de renvoyer le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui devant la commission des affaires économiques et du Plan, pour trois raisons qui nous paraissent essentielles – notre commission vient d'ailleurs de se réunir, preuve, s'il en était besoin, qu'il restait beaucoup à faire !

Tout d'abord, ce texte n'a pas, selon nous, fait l'objet d'une information suffisante. Le rapport fait certes mention de l'audition d'une vingtaine de personnes par le rapporteur, mais la commission des affaires économiques n'en a pas eu connaissance. Je suis même surpris, et je tiens à féliciter le rapporteur d'avoir pu auditionner tous ces personnages importants en six jours et six nuits, puisque le projet de loi a été adopté en conseil des ministres le 5 octobre dernier et que le rapport a été remis le 11 octobre !

En commission, seul le ministre a été auditionné ; nous n'avons pas eu le temps, en particulier, d'entendre les organisations syndicales de cheminots, qui sont pourtant très largement partie prenante dans cette affaire. Il en va de même en ce qui concerne le remorquage maritime. D'ailleurs, j'attends toujours les réponses aux questions que j'avais adressées aux uns et aux autres.

Ensuite, le projet de loi ouvre – une fois de plus – une large voie à l'exercice du pouvoir réglementaire. Le Gouvernement nous habitue à une masse de décrets et les parlementaires doivent en quelque sorte voir venir. Plusieurs décrets en Conseil d'Etat sont ainsi prévus, mais aucun projet n'a été porté à la connaissance des membres de la commission, ni même à celle de notre rapporteur, alors que leurs conséquences seront importantes.

Il s'agit en particulier du fonctionnement de ce qui est devenu depuis quelques minutes un établissement public, après avoir été dans un premier temps l'Agence française de sécurité ferroviaire, puis une direction de la sécurité au ministère des transports. Je citerai également le fonctionnement de la police de la circulation des aéronefs, ou encore les conditions d'application des dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers, notamment la liste des itinéraires concernés. A ce sujet, plusieurs collectivités locales se sont manifestées afin de savoir si tel ou tel tunnel faisait partie du réseau européen.

Quant aux modalités permettant à Réseau ferré de France de faire appel à des contrats de partenariat public-privé pour la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire – dont nous dirons tellement de mal tout à l'heure –, le point est particulièrement sensible au moment où la politique française de financement des infrastructures est menacée par la privatisation des concessions des sociétés d'autoroutes et, ainsi, par la disparition des futurs dividendes qui auraient dû alimenter l'AFITF. Ces contrats de partenariat vont-ils désormais devenir la règle ? Ils sont en tout cas présentés comme la solution miracle pour régler toutes les questions d'infrastructures.

Enfin, le projet de loi nous est présenté à une période où la question des transports fait l'objet de tensions certaines, comme le montrent l'actualité parlementaire et l'organisation, jeudi prochain, d'un débat sur le financement des infrastructures – débat qui, une fois de plus, ne sera pas suivi d'un vote.

Dans le secteur ferroviaire, par exemple, on nous soumet aujourd'hui des dispositions relatives à la transposition du « deuxième paquet ferroviaire », et notamment la libéralisation totale du transport de fret, au moment même où le « troisième paquet » vient d'être discuté au Parlement européen et que l'on nous annonce une ouverture à la concurrence à marche forcée du transport ferroviaire de voyageurs, pour 2008 en ce qui concerne le trafic international et en 2012 pour le trafic national. Où est l'urgence ? Pourquoi une telle précipitation ?

Vous nous avez dit en commission, monsieur le ministre, que vous ne seriez pas favorable à une accélération de ce calendrier d'ouverture, en précisant toutefois que vous n'étiez pas sûr de trouver des alliés parmi nos partenaires pour faire valoir cette position. Avouez que cela n'est guère rassurant !

Je rappelle également que le Gouvernement, en échange d'une aide européenne de 800 millions d'euros au plan fret, a accepté d'avancer la date de libéralisation totale du fret ferroviaire national au 31 mars 2006. Il nous propose, au fond, de valider son engagement dans l'article 12 ; nous ne pouvons nous y résoudre. La commission des affaires économiques devrait, au préalable, prendre connaissance du premier bilan de la libéralisation du fret international, qui a officiellement été mise en place en Europe depuis le 15 mars 2003 et plus récemment en France.

En tout état de cause, l'ampleur des domaines couverts par ce texte, la précipitation avec laquelle il est soumis au Parlement, qui plus est en urgence déclarée, et l'aspect pluriel que j'évoquais précédemment me paraissent démontrer à l'évidence l'impréparation de ce projet de loi élaboré « sur un coin de table » et la nécessité de le renvoyer à tout le moins devant notre commission pour un travail sérieux. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Je voudrais d'abord remercier mon collègue Daniel Reiner d'avoir bien voulu souligner l'importance du travail réalisé par le rapporteur, dans des délais très brefs qui m'ont tout de même permis d'auditionner, outre le ministre, vingt-cinq personnes, ce qui représente un beau tour d'horizon ; je me dois, à cet égard, de souligner le travail efficace de nos collaborateurs.

J'ai donc rapporté tout à fait normalement devant la commission et je pense que nous avons pu avoir des discussions suffisamment claires. De ce fait, il ne me semble

pas utile de reprendre l'examen du projet de loi et c'est pourquoi je propose le rejet de la motion n° 38, présentée par M. Reiner.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Premièrement, monsieur Reiner, s'agissant de l'expérience de libéralisation du fret international, il est intéressant de constater que les nouveaux entrants sont relativement peu nombreux.

Pour autant, par rapport au débat qui nous occupe aujourd'hui, il est plus intéressant encore de noter que les conditions de délivrance des licences et des certificats de sécurité permettent un contrôle effectif de la qualité et du sérieux des nouveaux entrants. La procédure fonctionne dans de bonnes conditions, avant la délivrance de toute autorisation. C'est important, bien sûr, puisque la sécurité est une donnée qui s'impose légitimement.

Deuxièmement, monsieur le sénateur, vous avez de nouveau évoqué le débat européen sur la libéralisation du transport de voyageurs.

J'ai indiqué clairement que la proposition que semble faire le Parlement européen ne convient pas à la France et que nous sommes, de manière tout à fait officielle, défavorables à l'accélération du calendrier.

M. Daniel Reiner. Parfait !

M. Dominique Perben, ministre. J'ai eu l'occasion de vous dire, il y a quelques jours, qu'un rapide tour de table a été organisé sur ce sujet lors du Conseil du 6 octobre.

Tous les pays n'ont certes pas exprimé leur point de vue, mais j'ai néanmoins ressenti que la quasi-totalité des nouveaux pays de l'Union européenne manifestaient une certaine hostilité à cette idée. Evidemment, c'est encore plus difficile pour eux que pour d'autres !

Par ailleurs, parmi les pays historiques de l'Union européenne, on a enregistré d'autres oppositions que celle de la France. Je n'ai pas tenu un décompte exact des oppositions qui se sont exprimées lors de ce tour de table, mais je ne pense pas que le Conseil ait la même orientation que le Parlement au sujet de l'accélération du calendrier.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, où nous en sommes à l'heure actuelle.

Mme la présidente. Je mets aux voix la motion n° 38, tendant au renvoi à la commission.

(La motion n'est pas adoptée.)

Mme la présidente. En conséquence, nous passons à la discussion des articles.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

CHAPITRE I^{er}

L'Agence française de sécurité ferroviaire

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 39, présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit l'intitulé de ce chapitre :

De la sécurité ferroviaire

La parole est à M. Daniel Reiner.

M. Daniel Reiner. Cet amendement est identique à l'amendement n° 1 que la commission avait présenté et qu'elle a retiré.

J'ai posé la question lorsque M. le ministre a été auditionné par la commission des affaires économiques : est-il vraiment utile de créer un établissement public, une agence française de sécurité ferroviaire ? Après tout, cela relève de la directive et peut parfaitement être réalisé par le ministère des transports.

Cet amendement tend donc à anticiper sur la suppression de cette agence en remplaçant l'intitulé du chapitre I^{er} : « L'Agence française de sécurité ferroviaire » par l'intitulé « De la sécurité ferroviaire ». Je fournirai une explication de fond ultérieurement, à l'occasion de la présentation d'un prochain amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 63, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Dans l'intitulé de ce chapitre, remplacer les mots :

Agence française

par les mots :

Etablissement public

II. – En conséquence, dans les articles 1^{er} à 5 du projet de loi, remplacer les mots :

Agence française

par les mots :

Etablissement public

et les mots :

l'agence

par les mots :

l'établissement public

La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre. J'ai déposé cet amendement à la suite de discussions qui se sont poursuivies encore tout à l'heure.

Il vise à remplacer dans l'intitulé du chapitre I^{er}, et en conséquence dans un certain nombre d'autres articles du projet de loi, les mots « Agence française » par les mots « Etablissement public »

Que les choses soient bien claires pour le Sénat. Il ne s'agit pas de modifier le contenu du projet : dès le départ, ma proposition était de créer un établissement public à caractère administratif appelé « agence ».

Les discussions, y compris celles que nous avons eues en commission, ont révélé que ce terme « agence » donnait le sentiment qu'on créait une autorité administrative indépendante. Telle n'est absolument pas l'intention du Gouvernement, vous l'avez bien compris.

Pour éviter toute ambiguïté sur la nature de l'organisme créé et pour bien réaffirmer qu'il s'agit certes d'un établissement public administratif, mais dépendant du ministre, dont le directeur est nommé par lui et dont les collaborateurs sont recrutés en son nom, le mieux est encore de le nommer « établissement public ».

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur le ministre, certes les choses vont quelquefois sans dire, mais elles vont encore mieux en le disant !

La précision que tend à apporter l'amendement n° 63 est utile, et vous répondez, en le déposant, à l'attente de la commission. Lors de la discussion que nous avons eue voilà quelques instants, s'est posée la question de la nature de cet établissement public. Vous venez de nous le dire : il s'agit d'un établissement public à caractère administratif.

Bien entendu, je suis favorable à un tel amendement, raison pour laquelle j'ai retiré les amendements n°s 1, 2 rectifié, 3, 4, 5 et 6.

En conséquence, j'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 39, qui est satisfait.

M. Daniel Reiner. Souvent homme varie !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 39 ?

M. Dominique Perben, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 39.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 63.

M. Daniel Reiner. Le groupe socialiste s'abstient.

M. Michel Billout. Le groupe CRC également.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'intitulé du chapitre I^{er} est ainsi modifié.

Article 1^{er}

Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 2006, un établissement public de l'Etat dénommé « Agence française de sécurité ferroviaire ».

Cet établissement public veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 47, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

I. – L'Etat veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité technique des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires ouverts au public présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

II. – La direction des transports terrestres est chargée de l'exécution des missions définies au I.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Par cet amendement, nous souhaitons aller plus loin que M. le rapporteur.

C'est d'autant plus vrai maintenant, monsieur le rapporteur – je suis désolé de vous le dire –, que M. le ministre nous a clairement expliqué que le changement de nom de ce nouvel organisme ne modifierait absolument en rien son

fonctionnement ou son contenu ! Dès lors, en quoi un tel changement peut-il apporter une quelconque satisfaction aux arguments que vous aviez défendus devant la commission ? Je regrette ce recul.

Ce texte entérine, en application de la directive européenne du 29 avril 2004 dite « deuxième paquet ferroviaire », la création de l'autorité nationale de sécurité – dénommée maintenant « établissement public » et non plus « agence » – dont les missions seront de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité.

Dans ce sens, cet établissement public – nous connaissons maintenant assez bien les évolutions possibles et rapides de ce type de structure – aurait pour mission de délivrer les autorisations exigées pour l'exercice des activités ferroviaires, notamment les certificats de sécurité et de conducteur de train.

Pour notre part, nous considérons que ces missions sont régaliennes : elles relèvent exclusivement de la puissance publique. Sous prétexte d'indépendance, l'Etat ne peut se détacher de ses compétences propres au profit d'un organisme qui dispose d'une forme d'indépendance.

D'ailleurs, nous n'avons aucune garantie sur la réelle indépendance de cet organisme puisque son conseil d'administration sera « composé pour moitié de représentants de l'Etat » – peut-être également de représentants du Sénat et de l'Assemblée nationale, mais j'anticipe sans doute – « et pour l'autre moitié de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement public ».

Cette formule est plutôt vague. Une nouvelle fois, il s'agit de confier des prérogatives d'Etat à des experts. Cette spécialisation ne peut nous satisfaire. En effet, selon quels critères appréciera-t-on la compétence dans le domaine des missions de l'établissement public ? Le directeur général de la Connex, par exemple, pourra-t-il se prévaloir d'une telle compétence ?

Comme nous en avons l'habitude, les réponses à toutes ces questions sont renvoyées à un décret en Conseil d'Etat.

Par ailleurs, au sein de ce conseil d'administration siègeront deux représentants du personnel. Comment seront-ils désignés ? Nul ne le sait !

Enfin, le cadre juridique de l'intervention des agents habilités à exercer le contrôle de la réglementation technique et de sécurité définit les pouvoirs d'investigation de ces agents. Cependant, pour la mise en œuvre de ces prérogatives, la loi renvoie une nouvelle fois à un décret en Conseil d'Etat.

Mes chers collègues, nous ne pouvons tolérer cette dépossession de la représentation nationale au profit de la plus haute juridiction administrative.

De plus, nous refusons cette logique de segmentation.

En effet, dans un souci de cohérence, et parce que l'ensemble des problématiques des transports terrestres sont liées, nous considérons que seule la direction des transports terrestres, au sein du ministère des transports, a la capacité de garantir effectivement la sécurité et l'interopérabilité des réseaux. Le personnel du ministère est compétent pour exercer ces missions, monsieur le ministre, vous ne pouvez nous dire le contraire !

C'est la raison pour laquelle la direction des transports doit être pourvue de prérogatives lui permettant de développer la complémentarité et le rééquilibrage entre les modes. Il s'agit bien de clarifier et de maîtriser à l'échelle institutionnelle la notation et les moyens d'une politique intermodale.

Un établissement public tel qu'il est défini dans ce projet de loi, avec de telles zones d'ombre, ne peut satisfaire à cette exigence. Voilà pourquoi nous avons déposé cet amendement, que nous vous demandons d'adopter.

Mme la présidente. L'amendement n° 40, présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

L'Etat veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité technique des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret.

La parole est à M. Daniel Reiner.

M. Daniel Reiner. Cet amendement s'inscrit dans le droit-fil du précédent.

Il serait naturel que le Sénat approuve unanimement la rédaction proposée par cet amendement pour l'article 1^{er}, puisqu'il s'agit de la rédaction qui avait été adoptée à l'unanimité par la commission des affaires économiques.

L'article 1^{er} de ce projet de loi vise à transposer en droit français des dispositions de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

L'article 16 du chapitre IV de cette directive prévoit, en effet, la mise en place d'une autorité de sécurité dont les missions sont de veiller au respect de l'application des règles de sécurité en matière de transport ferroviaire. J'en citerai un extrait :

« Tâches :

« 1. Chaque Etat membre établit une autorité de sécurité. Cette autorité peut être le ministère chargé des questions de transports ; dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires, » – ce qui est le cas en la circonstance – « des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices ».

Au vu des tâches qui lui sont assignées, un service de l'Etat lui-même peut les remplir sans aucune difficulté.

La modification qui vient d'être apportée, et qui a été acceptée par la commission des affaires économiques, ne change pas sensiblement l'existence de cet organisme parallèle, qui n'est plus une agence mais qui n'est pas un service de l'Etat. Nous maintenons donc notre position sur ce point.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. J'apporterai deux précisions.

Premièrement, l'amendement n° 63 du Gouvernement ayant été adopté, il va de soi que le terme « agence » sera systématiquement remplacé dans le projet de loi par l'expression « établissement public ».

Deuxièmement, M. Reiner propose que « L'Etat veille ». Mon cher collègue, à partir du moment où la commission a retiré l'amendement n° 2 rectifié qui prévoyait également cette disposition, on en revient au texte du Gouvernement !

M. Daniel Reiner. Oui, c'est bien pour cela que j'ai repris la rédaction proposée par la commission !

M. Charles Revet, rapporteur. La commission est défavorable aux amendements n°s 47 et 40.

M. Daniel Reiner. Et voilà !

M. Jean Desessard. J'ai bien fait de ne pas aller en commission : je n'ai rien perdu !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 40.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

I. – L'agence est administrée par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre moitié de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'agence ainsi que de deux représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.

L'agence est dirigée par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi sont délivrées par le directeur général.

II. – L'agence peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

III. – Le directeur général de l'agence habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires, de recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'agence et de se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents sont astreints au secret professionnel.

En dehors des cas visés à l'article 26-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ces agents ont accès entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours, aux locaux, lieux, installations, matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'agence désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics. Lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance ou du magistrat délégué par lui.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 41 est présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 48 est présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Daniel Reiner, pour présenter l'amendement n° 41.

M. Daniel Reiner. Dans la mesure où il s'agit d'un amendement de conséquence, il n'a plus d'objet.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Billout, pour présenter l'amendement n° 48.

M. Michel Billout. Il en va de même de cet amendement, ainsi que des amendements n°s 49, 50 et 51.

Mme la présidente. Les amendements n°s 41 et 48 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 62, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du premier alinéa de cet article, après les mots :

l'autre moitié

insérer les mots :

d'un député, d'un sénateur,

La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je propose par cet amendement que, dans le conseil d'administration de l'établissement public, siègent deux parlementaires : un député et un sénateur.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission a, bien entendu, émis un avis favorable sur l'amendement n° 62, qui répond à un souhait que j'avais exprimé dans mon rapport et que je remercie M. le ministre d'avoir pris en compte.

M. Jean Desessard. Il faudra bien le surveiller, monsieur Revet !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

M. Michel Billout. Le groupe CRC s'abstient.

M. Jean Desessard. Les sénateurs Verts également.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

Les ressources de l'agence sont constituées par :

1° Un droit de sécurité dû, à compter du 1^{er} janvier 2006, par les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés

des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'agence. Ce droit comprend, selon le cas :

– un pourcentage du montant des redevances d'utilisation de ce réseau versées à Réseau ferré de France dans la limite du centième de ce montant et de 20 centimes d'euro par kilomètre parcouru ;

– une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur ces réseaux dans la limite de 10 centimes d'euro par kilomètre.

Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur les différents réseaux. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'agence.

Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

2° Les subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée ;

3° Les redevances que l'agence perçoit lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, d'autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi ;

4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 42 est présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 49 est présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

Ces deux amendements n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des articles 1^{er} à 3. Il fixe notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier ainsi que les modalités d'exercice du contrôle de l'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'emploi par l'agence d'agents de la RATP et de la SNCF qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine ainsi que leur droit à l'avancement.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 43 est présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 50 est présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

Ces deux amendements n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 4.

(*L'article 4 est adopté.*)

Article 5

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

I. – Au premier alinéa de l'article 13-1, après les mots : « avant que l'Etat » sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire » et après les mots : « au représentant de l'Etat, » sont insérés les mots : « ou au directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire ».

II. – Au deuxième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'Etat », sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire ».

III. – L'intitulé de la section II du chapitre I^{er} du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'interopérabilité du système ferroviaire ».

IV. – Au premier alinéa de l'article 26, le mot : « transeuropéen » est supprimé.

V. – Au premier alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre chargé des transports peut, par arrêté, » sont remplacés par les mots : « le directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».

VI. – Au troisième alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre peut » sont remplacés par les mots : « le ministre chargé des transports ou le directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».

VII. – Au premier alinéa de l'article 26-2, après les mots : « les agents de l'Etat », sont insérés les mots : « , ceux de l'Agence Française de sécurité ferroviaire ».

VIII. – Au premier alinéa de l'article 26-4, les mots : « tout document » sont remplacés par les mots : « tout élément justificatif ».

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 51, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

Cet amendement n'a plus d'objet.

L'amendement n° 44, présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Supprimer les I, II, VI et VII de cet article.

Cet amendement n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5 est adopté.*)

Article additionnel après l'article 5

Mme la présidente. L'amendement n° 7, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 5, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 18-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« *Art. 18-1.* – Sans préjudice des dispositions de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les collectivités territoriales ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transport non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local.

« A l'intérieur du périmètre de transports urbains, les dessertes locales des transports ferrés ou guidés établis dans les conditions prévues au premier alinéa sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

« Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux départements d'outre-mer ni à la région d'Ile-de-France. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. On peut constater en parcourant le pays – je pensais plus particulièrement, personne ne m'en voudra, au département de la Seine-Maritime – que sont restées en place – et heureusement, à mon sens – des voies ferrées abandonnées depuis trente ou quarante ans. J'ai le sentiment qu'il serait dans certains cas utile de réfléchir à leur réhabilitation.

Lorsque j'étais étudiant à Rouen, j'utilisais le tramway. Depuis, les voies ont été totalement supprimées. Voilà quelques années, les responsables de la région ont décidé de mettre en place le Métrobus. Or qu'est-ce que le Métrobus sinon un tramway moderne ?

A l'heure où nos concitoyens sont nombreux à choisir de quitter la ville pour aller vivre en banlieue ou dans des bourgs ou villages un peu plus éloignés, il est des régions où il serait intéressant de réfléchir à la réutilisation de ces voies, que ce soit avec des régimes cadencés ou selon d'autres formules. De nombreuses familles, qui quelquefois se sont endettées pour faire construire leur logement, pourraient ainsi éviter d'avoir deux voitures. Cela permettrait également de régler certains problèmes sociaux.

C'est dans cet esprit, monsieur le ministre, que, dans le droit-fil de la proposition de notre collègue Michel Mercier que nous avons adoptée voilà quelques mois, j'ai déposé cet amendement visant à ouvrir aux EPCI ou à d'autres établissements la possibilité d'engager des travaux dans ce sens.

En termes d'aménagement du territoire, nous pouvons encore progresser. Or ni RFF ni la SNCF n'en prendront l'initiative, en tout cas dans l'immédiat, parce que leurs moyens sont actuellement mobilisés par d'autres gros chantiers. Il faut donc que, dans certains cas, les collectivités puissent s'investir pour assurer sur leur territoire une meilleure desserte par les transports collectifs.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Je ne cacherai pas ma perplexité au Sénat.

En effet, qui peut aujourd'hui être autorité organisatrice de transports terrestres ? En milieu urbain, c'est la collectivité urbaine, pour employer un terme générique, qu'il

s'agisse d'une ville ou d'une structure intercommunale ; dans le secteur interurbain et rural, c'est le département, auquel, en 2004, l'amendement Mercier a clairement permis de mettre en place, s'il le souhaite, une voie ferrée nouvelle et de l'exploiter.

L'amendement n° 7 vise à donner explicitement à d'autres collectivités qu'au département, dont c'est la vocation normale, la possibilité d'organiser des transports ferrés en milieu non urbain. En particulier, les régions – indépendamment de la région parisienne, où le système est particulier – pourraient prendre des initiatives. Je crains que ce ne soit là une source de confusions. Ce n'est certes pas tragique, mais, au moment où nous nous interrogeons tous sur certaines ambiguïtés de la décentralisation, je redoute les difficultés que pourrait susciter cet amendement, qui, de plus, ne concerne pas le cœur du sujet dont traite le projet de loi.

C'est pourquoi, monsieur le rapporteur, je souhaiterais que vous le retiriez pour prendre le temps d'engager une large concertation avec les collectivités organisatrices de transport. Au nombre de cent soixante-quinze environ, elles sont regroupées au sein du Groupement des autorités responsables de transport, le GART – au congrès duquel je me suis rendu il y a quelques jours à Toulouse –, avec lequel une réflexion approfondie pourrait être menée.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 7 est-il maintenu ?

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur le ministre, je vais répondre à votre appel, mais il me semble tout de même que les deux entités que sont le pays et la communauté urbaine pourraient assurer cette mission.

Voilà quelques années, alors que j'étais en Suisse, en pleine campagne, il m'a suffi d'appuyer sur un bouton pour que le train s'arrête et me conduise au cœur de la ville. Sur ce plan de l'aménagement du territoire, il nous reste bien des efforts à faire ! L'objet de mon amendement était de les faciliter en multipliant les possibilités d'intervention : ni l'Etat, ni la SNCF, ni RFF, ni même les départements ne pourront tout assumer.

La réflexion doit effectivement être approfondie. Je retire mon amendement, mais le sujet reviendra en discussion.

Mme la présidente. L'amendement n° 7 est retiré.

CHAPITRE II

Dispositions relatives à la sécurité aérienne

Article 6

I. – Il est ajouté au titre III du livre I^{er} du code de l'aviation civile un chapitre III ainsi rédigé :

« CHAPITRE III

« Police de la circulation des aéronefs

« Art. L. 133-1. – Sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées, soit par le présent livre, soit par le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du 10 mars 2004 du Parlement européen et

du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

« Art. L. 133-2. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention de Chicago du 7 décembre 1944.

« Art. L. 133-3. – Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :

« a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

« b) en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

« c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

« d) subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004.

« Les autorisations mentionnées à l'article L. 133-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

« Art. L. 133-4. – Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

« Art. L. 133-5. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

II. – Au premier alinéa de l'article L. 330-6 du code de l'aviation civile, après les mots : « sécurité aérienne » sont ajoutés les mots : « dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

III. – L'article L. 410-5 du code de l'aviation civile est complété par l'alinéa suivant :

« Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

IV. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Billout, sur l'article.

M. Michel Billout. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je citerai en préalable l'introduction de l'exposé des motifs concernant ce chapitre : « La prévention des risques constitue, en droit international comme en droit interne, le principe phare de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile. »

Je suis en total accord avec ces considérations, et j'estime que la directive n° 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 21 avril 2004 va dans le bon sens en prescrivant aux autorités nationales de prévoir les mesures utiles pour la mise en œuvre des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports communautaires, dans le cadre du programme SAFA. C'est la raison pour laquelle mon groupe votera l'article 6.

Cependant, je ne peux que regretter que les impératifs de sécurité ne soient pas pris en compte plus sérieusement, notamment par l'étude des causes réelles de l'insécurité aérienne.

Des normes internationales concernant le droit des trafics et la sécurité du transport aérien ont été définies en 1994 dans les accords de Chicago. Cependant, depuis 1990, c'est la déréglementation du transport aérien qui fait loi, imposée par la construction européenne et par la création d'un ciel unique européen.

L'obligation de libre concurrence, présentée comme un bon moyen de faire baisser les prix payés par les passagers, se traduit dans les faits par une régression générale de toutes les politiques sociales et par des économies drastiques. Catastrophes et drames pour les uns, plans de licenciements et dépôts de bilan pour les autres, les victimes sont toujours les mêmes. Cette libéralisation, avec son cortège de privatisations, tire tout vers le bas : les salaires, les conditions de travail, mais aussi les conditions de sécurité.

Il est intéressant de se rappeler que le prix d'un billet d'avion se décompose entre la masse salariale, la maintenance des avions, qu'elle soit assurée par la compagnie elle-même ou par la sous-traitance, le coût du kérosène et les taxes aéroportuaires. Certaines de ces dépenses sont incompressibles, comme le kérosène et les taxes aéroportuaires. Ce n'est en revanche le cas ni de la masse salariale ni de la maintenance, ce qui permet aux compagnies à bas coût de promouvoir des tarifs défiant toute concurrence. Or c'est là qu'est mise à mal la logique de sécurité du transport aérien, dégradation qui touche des compagnies de plus en plus nombreuses, y compris des compagnies traditionnelles comme, actuellement, British Airways.

Le développement de la sous-traitance et la diminution de la masse salariale ainsi que de la qualification des personnels, dans une logique de rentabilité maximum, remettent directement en cause l'application des règles de sécurité. Il faut ajouter à cela que les règles de la logique de sécurité ont été remplacées, je l'ai déjà souligné, par celle du risque calculé : d'un entretien pour une sécurité absolue on est passé à un entretien pour une sécurité probable. C'est très différent.

Ainsi – et ce n'est qu'un exemple –, nous avons appris, après la catastrophe de Charm el-Cheik du 3 janvier 2004, que l'avion accidenté n'avait pas eu moins de sept propriétaires en dix ans : de telles pratiques permettent d'échapper à certains contrôles et visites périodiques de sécurité.

La recherche de la rentabilité maximale fait ainsi peser de lourdes incertitudes sur la sécurité des passagers, mais aussi sur celle des personnels et des riverains.

À l'échelon national, ces missions de sécurité sont confiées à la DGAC, qui manque cruellement de moyens humains et matériels pour faire respecter la législation. J'ai bien noté l'annonce de créations de postes de contrôleur, dont le nombre n'a toutefois pas été précisé, ainsi que de l'augmentation du budget de la DGAC. Soyez certain, monsieur le ministre, que nous serons très attentifs à ce qui sera effectivement inscrit dans la loi de finances pour 2006 !

Par ailleurs, l'harmonisation européenne conduit à imposer aux compagnies aériennes des normes de sécurité beaucoup moins contraignantes, en fin de compte, que la législation française, notamment en ce qui concerne le niveau de qualification du personnel.

Enfin, il n'existe pas de réciprocité, si bien qu'une compagnie interdite sur le sol français peut très bien se poser dans un autre pays de l'Union, comme on l'a vu récemment avec Onur Air. Le problème reste donc entier.

Dès lors, la seule solution réside dans l'arrêt de la libéralisation du secteur aérien et dans la mise en œuvre d'une réelle harmonisation « par le haut » des normes de sécurité aérienne. Il est donc indispensable que le Gouvernement s'engage à œuvrer dans ce sens au sein de la Commission européenne.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

I. – L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est remplacé par l'intitulé suivant :

« Livre VII. – Enquête technique relative aux accidents et incidents – Protection de l'information ».

II. – L'article L. 722-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 722-2. – Toute personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans retard à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

« La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un événement au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003. »

III. – Le chapitre II du titre II du livre VII du code de l'aviation civile est complété par un article L. 722-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 722-3. – Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003, dans les conditions prévues à l'article L. 722-2, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. »

IV. – Il est inséré dans le chapitre premier du titre III du livre VII du code de l'aviation civile un article L. 731-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 731-4. – Le titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des

relations entre l'administration et le public ne s'applique ni aux documents recueillis pour l'établissement des rapports mentionnés à l'article L. 731-3, ni aux comptes rendus d'accidents, d'incidents ou d'événements au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 et aux documents s'y rapportant, ni aux rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers mentionnés à l'article L. 133-2, ni aux rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, établis par le ministre chargé de l'aviation civile ou reçus d'autres Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'espace économique européen. Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité. »

V. – A l'article L. 741-1, les mots : « de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives » sont remplacés par les mots : « de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 722-2 ».

VI. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. – (*Adopté.*)

Articles additionnels après l'article 7

Mme la présidente. L'amendement n° 59, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 7, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 147-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 147-7-1.* – A compter de la publication de l'acte administratif portant révision d'un plan d'exposition au bruit, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C s'appliquent pour la durée de la procédure de révision dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque là en vigueur. »

II. – Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de cohérence.

Le plan d'exposition au bruit est un outil essentiel de gestion des nuisances sonores liées à un aéroport, fondé sur les articles L. 147-1 et suivants du code de l'urbanisme. Il constitue un document opposable aux tiers qui impose des restrictions du droit à construire dans certaines zones proches de l'aéroport.

Il vise principalement à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans les territoires exposés au bruit. Il permet ainsi à la fois de limiter le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et de préserver des possibilités de développement des aéroports.

Parallèlement à ce dispositif de prévention, le plan de gêne sonore constitue un dispositif de réparation fondé sur les articles L. 571-14 et suivants du code de l'environnement.

Il établit des zones dans lesquelles les habitations et certains équipements publics sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation.

A l'occasion des procédures de révision de ces documents, qui ne sont pas forcément concomitantes, il peut arriver que le périmètre du plan de gêne sonore, le PGS, dépasse celui du plan d'exposition au bruit en vigueur.

Afin d'éviter que des zones librement constructibles ne deviennent éligibles à des aides financières justifiées par les nuisances sonores, et dans l'attente de l'achèvement de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit, le PEB, il paraît souhaitable d'étendre la restriction propre au PEB aux zones PGS non comprises dans le périmètre du plan d'exposition au bruit en vigueur.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement émet un avis favorable sur cet amendement, qui donne en effet davantage de cohérence à la politique qui doit être menée pour la gestion des nuisances sonores.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 7.

L'amendement n° 29, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 7, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Est ratifiée l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports.

La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre. L'ordonnance du 28 juillet 2005, qui a été publiée au *Journal officiel* le 29 juillet 2005, est relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports.

Le présent amendement a pour objet, comme le prévoit la Constitution, de ratifier cette ordonnance qui vise à édicter la base juridique des textes réglementaires fixant les normes techniques applicables aux aéroports, alors qu'un grand nombre d'entre eux vont être transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements.

L'ordonnance vise également à introduire un dispositif de certification de la sécurité des aéroports ainsi qu'à améliorer les dispositions législatives relatives à la sûreté, en précisant les missions des différents intervenants sur les aéroports et les conditions d'exécution des visites de sécurité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à ratifier une ordonnance du 28 juillet 2005 prise en application de l'article 29 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

La commission des affaires économiques s'était saisie pour avis de l'article d'habilitation, la commission des lois étant compétente au fond. L'habilitation permettait au Gouvernement de modifier par ordonnance les dispositions du livre II du code de l'aviation civile relatives à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports. Il

disposait d'un an pour présenter cette ordonnance, délai qu'il a tenu, puisque celle-ci a été présentée onze mois et quinze jours après la publication de la loi du 13 août 2004.

Le Sénat avait souhaité que la ratification législative de cette ordonnance intervienne au plus tard trois mois à compter de la publication de l'ordonnance. Celle-ci ayant été publiée le 29 juillet 2005, si l'amendement du Gouvernement est adopté, les délais seront respectés.

J'en viens au contenu de cette ordonnance.

L'article 1^{er} insère deux nouveaux articles – L. 211-2 et L. 211-3 – établissant les conditions de certification et de sécurité des aérodromes.

L'article 2 modifie l'article L. 213-1 du code de l'aviation civile pour mettre à jour les références pénales qu'il comporte.

L'article 3 porte des dispositions de mise en cohérence et de toilettage de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile.

L'article 4 réécrit l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile et précise les responsabilités des exploitants des aérodromes.

L'article 5 réécrit l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile pour donner un fondement législatif aux contrôles de sûreté qui sont effectués.

Sur tous ces points, l'ordonnance n'excède pas le cadre de l'habilitation conférée par le législateur. La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote.

M. Michel Billout. Très honnêtement, j'estime que la coupe est pleine ! Je ne reviendrai pas sur les arguments qui ont été développés par mes collègues Evelyne Didier et Daniel Reiner pour justifier le dépôt de la motion tendant à opposer la question préalable et de la motion tendant au renvoi en commission.

Là, nous sommes saisis d'un amendement visant à ratifier une ordonnance – je ne reviendrai pas, là non plus, sur cette façon de légiférer – amendement dont nous avons pris connaissance ce matin en commission.

Monsieur le ministre, considérez-vous que vous permettez à la représentation nationale de travailler dans de bonnes conditions ? Nous estimons que ce n'est pas sérieux et que c'est assez méprisante pour le travail des sénateurs.

En conséquence, nous ne participerons pas au vote.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Je partage l'argumentation de Michel Billout. Je n'ignore pas que cette ordonnance a été publiée le 29 juillet 2005, mais j'étais en vacances, comme nombre de mes collègues.

Michel Billout a dit tout à l'heure que nous n'avions pas eu suffisamment de temps pour étudier le texte : en voilà la preuve. Il est déraisonnable de ratifier une ordonnance « sur un coin de table ». Même si je pense que le travail a été fait sérieusement et qu'il convient de donner une base juridique à des textes réglementaires, vous avouerez que la méthode est quelque peu méprisante pour le travail des sénateurs ! Je veux bien que, sur ce texte en particulier, le rapporteur donne son avis, mais il ne s'agit certainement pas de l'avis de la commission puisqu'elle n'a pas étudié l'amendement.

Le respect des délais n'impose pas que nous soyons obligés, en la circonstance, d'approuver cette méthode. Par conséquent, nous ne participerons pas au vote.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Contrairement à ce qu'a dit M. Reiner, cet amendement a été examiné en commission ce matin et il a été adopté.

Si je me suis exprimé un peu longuement, c'était afin de vérifier que cet amendement correspondait bien aux dispositions qui avaient été prévues dans la loi d'habilitation. Comme tel était le cas, j'ai émis un avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 7.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures quarante-cinq.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 8.

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers

Article 8

Il est créé, après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, un article L. 118-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 118-5.* – Pour chaque tunnel de plus de 500 mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître de l'ouvrage désigne, après accord du représentant de l'Etat, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

« Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'Etat, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et éventuellement les rapports d'enquête.

« Les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission européenne. Cette consultation suspend le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des itinéraires auxquels il s'applique. »

Mme la présidente. L'amendement n° 8, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du texte proposé par cet article pour insérer un article L. 118-5 dans le code de la voirie routière, après le mot :

mesures
insérer les mots :
de prévention et

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 9, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter le premier alinéa du texte proposé par cet article pour insérer un article L. 118-5 dans le code de la voirie routière par une phrase ainsi rédigée :

L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement tend à faire figurer dans la loi l'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité chargé, en application d'une directive européenne de 2004, de coordonner les mesures de sauvegarde destinées à assurer la sécurité dans les tunnels routiers de plus de 500 mètres.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Je souhaite surtout obtenir une explication sur l'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité. Ce sujet renvoie d'ailleurs à une question que j'ai déjà posée au cours de la discussion générale.

Il existe un risque de conflit entre le nouvel agent de sécurité et, par exemple, les collectivités locales sur le territoire desquelles sont construits les tunnels. Comme je l'ai dit précédemment, on ajoute un personnage à une situation déjà parfois compliquée, comme nous avons pu le constater à l'occasion de la recherche en responsabilité dans l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Je voudrais donc que l'on me dise clairement que cet agent de sécurité n'entrera en conflit ni avec les présidents des collectivités locales concernées ni avec le préfet responsable de la sécurité.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous apporter quelques précisions afin de lever toute ambiguïté ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre. S'agissant de l'agent de sécurité, la directive précise ceci : « il est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions. » C'est, je pense, ce que suggère l'amendement n° 9, ce qui me paraît satisfaisant à tous égards puisque cela revient à dire que, dans l'exercice de sa fonction, l'agent de sécurité est indépendant de son employeur.

Mme la présidente. La parole est à M. Reiner.

M. Daniel Reiner. En clair, il n'intervient qu'en amont, au niveau de la prévention. Dès lors que se produit un sinistre, sa responsabilité n'est donc plus engagée ?

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Les choses sont simples : la mission de l'agent de sécurité consiste, en totale indépendance, à veiller à ce que tout fonctionne bien.

M. Daniel Reiner. Avant !

M. Charles Revet, rapporteur. Oui ! En cas de dysfonctionnement observé en amont, il lui faut naturellement prévenir l'autorité compétente, c'est-à-dire la collectivité dont il dépend. L'accident, en revanche, n'est plus de son domaine de responsabilité : ce sont alors les services de sécurité et les responsables opérationnels dans ce domaine qui doivent intervenir.

Le rôle de l'agent de sécurité se borne à faire de la prévention, à veiller à ce que toutes les règles soient bien respectées et, si tel n'est pas le cas, à le signaler et à faire en sorte que le dysfonctionnement soit corrigé.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 10, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le deuxième alinéa du texte proposé par cet article pour insérer un article L. 118-5 dans le code de la voirie routière, supprimer le mot :

éventuellement

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

CHAPITRE IV

Dispositions relatives à la sécurité routière

Article 9

I. – Les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route sont remplacés par les dispositions suivantes :

« I. – Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

« II. – Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur, est puni des mêmes peines. »

II. – L'article L. 317-7 du code de la route est complété par un 3^o rédigé comme suit :

« 3^o L'interdiction suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus. »

III. – Au chapitre I^{er} du titre II du livre III du code de la route sont insérés les articles L. 321-1 à L. 321-4 rédigés comme suit :

« CHAPITRE I^{er}

« Réception et homologation

« Art. L. 321-1. – Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.

« Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.

« Art. L. 321-2. – La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.

« Art. L. 321-3. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 321-1 encourrent également les peines complémentaires suivantes :

« 1^o La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2^o La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction, ou de la chose qui en est le produit ;

« 3^o L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus.

« Art. L. 321-4. – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1^o L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2^o Les peines mentionnées aux 4^o, 5^o, 6^o, 8^o et 9^o de l'article 131-39 du code pénal. ».

IV. – L'article L. 325-6 du code de la route est ainsi modifié :

Au premier alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qui ne sont plus conformes à leur réception » et après le mot : « indispensables » les mots : « à leur remise en état ou en conformité » ;

Au troisième alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qu'il nécessite une mise en conformité ».

V. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte. – (Adopté.)

Article 10

I. – Au premier alinéa de l'article L. 325-1-1 du code de la route, les mots : « d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».

II. – Au premier alinéa de l'article L. 325-2 du code de la route, les mots : « de l'article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».

III. – Au premier alinéa de l'article L. 325-3 du code de la route, les mots : « L. 325-1 et L. 325-2 » sont remplacés par les mots : « L. 325-1 à L. 325-2 ».

IV. – L'article L. 224-5 du code de la route est abrogé et il est créé un article L. 325-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 325-3-1. – I. – Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

« II. – Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

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

« 2^o La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 3^o La peine de jours-amendes dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

« III. – Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »

V. – A l'article L. 130-6 du code de la route, les mots : « les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 » sont remplacés par les mots : « les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 ».

VI. – L'article L. 344-1 du code de la route est modifié comme suit :

Les mots : « Art. L. 325-1-1. – En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « Art. L. 325-1-1 – En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».

VII. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.

Mme la présidente. L'amendement n° 11, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du II du texte proposé par le IV de cet article pour insérer l'article L. 325-3-1 dans le code de la route, après le mot :

personne
insérer le mot :
physique

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Article additionnel après l'article 10

Mme la présidente. L'amendement n° 12, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 10, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« 9° Aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;

« 10° Aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et de l'espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat, ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. C'est là un amendement important qui vise à autoriser la consultation du fichier national des immatriculations, lequel rassemble les informations administratives relatives aux véhicules en circulation sur le territoire national, par les autorités étrangères ayant passé avec la France un accord d'échange d'informations et par les services d'immatriculation des autres Etats membres de l'Union européenne.

Cette mesure vise à faciliter les coopérations internationales en matière de lutte contre la délinquance routière, par exemple par la communication d'informations permettant l'identification des auteurs d'infractions.

Aujourd'hui, il arrive que des chauffards étrangers ne soient pas poursuivis en raison de procédures trop complexes. Cet amendement favorise la transparence et l'engagement de poursuites si ces dernières s'avèrent nécessaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 10.

CHAPITRE V

Dispositions relatives à la sécurité maritime

Article 11

Des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, comportant au moins une personne morale française de droit public peuvent être constitués entre des personnes morales, françaises ou non, pour exercer ensemble pendant une durée déterminée des activités dans le domaine de la sécurité maritime ou du transport maritime, ainsi que pour créer ou gérer l'ensemble

des équipements, des personnels ou des services communs nécessaires à ces activités.

Les dispositions prévues aux articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche sont applicables à ces groupements d'intérêt public. Toutefois, le directeur est nommé après avis du ministre chargé des transports. – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 11

Mme la présidente. L'amendement n° 13, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 11, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 302-1 du code des ports maritimes est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« La police des ports maritimes autonomes définis au titre 1er est assurée par le préfet qui exerce à cet effet, dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. J'aborde là un dossier dont j'ai maintes fois parlé dans cette enceinte, notamment en qualité de rapporteur du budget de la mer.

Cet amendement vise à clarifier les responsabilités en cas de sinistre survenant notamment dans un port autonome. En effet, les textes régissant actuellement les sinistres dans les ports maritimes sont, de l'avis de l'ensemble des acteurs concernés que j'ai rencontrés à l'occasion de l'élaboration de mon rapport budgétaire, extrêmement complexes. Cette complexité entraîne sur le terrain une très grande confusion quant à la détermination de l'autorité responsable en cas de sinistre. Ainsi, bien souvent, c'est le directeur du port qui est identifié sur le terrain comme dirigeant les opérations de secours, alors même que, au terme du code général des collectivités territoriales, c'est au maire que revient cette responsabilité.

Cette situation est donc préjudiciable aux maires dans la mesure où les textes les désignent comme responsables alors qu'en pratique ils n'ont pas les moyens d'exercer les pouvoirs leur incombant. C'est si vrai que, au niveau des services d'incendie et de secours, les SDIS, le président du conseil général, président du SDIS, est chargé de la partie administrative, alors que le préfet est le responsable opérationnel, le maire n'ayant, quant à lui, que très peu de pouvoirs. Cette confusion provient notamment de l'arrêté interministériel de 1966 qui entre en contradiction avec le principe de responsabilité du maire puisqu'il est appliqué par de nombreux ports comme étant le fondement de leurs compétences en matière de lutte contre les sinistres.

Afin de clarifier cette situation, l'amendement propose donc que, dans les ports autonomes, le pouvoir de police générale soit confié au préfet, comme c'est le cas dans les aéroports, à la satisfaction des acteurs concernés.

Il nous faut vraiment trouver une solution, car nous ne pouvons rester dans l'incertitude en matière de responsabilité. Il est en effet anormal qu'aucune autorité ne soit clairement identifiée comme responsable opérationnel, en cas de sinistre grave survenant dans un port autonome.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Je suis très hésitant sur cet amendement dans la mesure où la disposition qu'il contient consiste purement et simplement à confier au préfet la police générale qui, aujourd'hui, appartient au maire ; ce serait tout de même un changement considérable. En effet, on distingue, au sein de la police générale, des missions très différentes les unes des autres puisqu'elles concernent aussi bien la surveillance de ce qui se passe sur les quais ou sur les bateaux, les services d'incendie et de secours qui, effectivement, depuis l'arrêté de 1966 ont été confiés aux départements, sans parler des polices spécialisées. Autant j'admets qu'il existe une difficulté, autant je doute que l'on puisse transposer le système arrêté pour les aéroports, qui sont très souvent implantés sur une ou plusieurs petites communes, à proximité d'une agglomération, aux ports autonomes, qui sont généralement inclus dans l'enceinte d'une grande commune au sein de laquelle les maires ont une responsabilité générale.

Je vous propose donc, monsieur le rapporteur, de prendre en compte le souhait que vous venez une nouvelle fois d'exprimer – je reconnais d'ailleurs votre persévérance sur cette question – en m'engageant à vous soumettre un projet d'arrêté modificatif avant l'examen du texte par l'Assemblée nationale. Nous pourrions ainsi étudier cette question ensemble, de façon plus approfondie, engager un minimum de discussion interministérielle, sachant que cette affaire concerne aussi les pouvoirs des collectivités locales, et prendre le temps de bien analyser et de bien distinguer les sujets en cause. Transférer d'un coup la police générale du maire au préfet serait, je le crains, aller un peu vite en besogne sur un dossier dont la complexité même explique qu'il n'ait pas encore été réglé.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur le ministre, j'entends bien votre proposition, et il est vrai que le problème est complexe. Ma démarche a pour but non pas d'ôter toutes ses responsabilités au maire, mais de désigner une autorité opérationnelle au cas où un sinistre, qui pourrait être d'une extrême gravité compte tenu de la présence de matières dangereuses, se déclarerait dans un port autonome. Aujourd'hui, personne n'est réellement responsable ; dans ce domaine précis, le maire, en tout état de cause, ne peut rien dès lors que la responsabilité administrative des sapeurs-pompiers a été confiée au SDIS, et par voie de conséquence au président du conseil général, et que le responsable opérationnel est non pas le maire, qui, de toute façon, ne peut plus intervenir, mais le préfet.

Je suis bien sûr tout à fait disposé à retirer mon amendement compte tenu de votre engagement à proposer une solution. Cela fait néanmoins trois ans que l'on me promet une solution... J'ai cependant confiance, ayant compris que cette dernière devrait être trouvée avant la réunion de la commission mixte paritaire. (*M. le ministre fait un signe d'assentiment.*) De toute façon, si aucune solution n'était trouvée, nous pourrions éventuellement revenir sur ce point à l'occasion de l'examen du budget de votre ministère. Il s'agit d'un point trop important pour ne pas essayer de le régler, même si c'est difficile.

Je retire donc l'amendement n° 13.

Mme la présidente. L'amendement n° 13 est retiré.

TITRE II

DISPOSITIONS À CARACTÈRE ÉCONOMIQUE

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire

Article additionnel avant l'article 12

Mme la présidente. L'amendement n° 52, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Avant l'article 12, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France, par l'intermédiaire du ministre chargé des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, demande aux instances européennes une renégociation des directives d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire avant toute transposition.

Il demande également que soit établi un bilan sur l'impact en termes d'emplois et d'aménagement du territoire des premières expériences de libéralisation du fret ferroviaire conduites dans les pays composant l'Union européenne.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Nous voici enfin au cœur de ce projet de loi : la transposition en droit français du deuxième paquet ferroviaire, visant à l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire.

Les eurodéputés ont franchi le 4 octobre dernier une étape importante dans la libéralisation du transport ferroviaire international et national des passagers en optant pour une ouverture à la concurrence plus rapide et plus large que celle qui était proposée par la Commission européenne dans le cadre du troisième paquet ferroviaire.

En effet, le Parlement européen, en première lecture, a voté à une large majorité pour la libéralisation du transport international des passagers, dès 2008, et du transport national, en 2012. Dans son projet de directive, la Commission européenne ne proposait l'ouverture à la concurrence que du seul transport international de passagers, et seulement à partir du 1^{er} janvier 2012.

La majorité des parlementaires européens veut donc aller plus vite et plus loin dans le domaine de la libéralisation du transport ferroviaire.

Or, aucun élément, aucune étude à ce jour n'apporte la preuve que la libéralisation a réellement contribué à une amélioration du service de transport ferroviaire pour les usagers ou pour les personnels. L'exemple britannique, qui a souvent été cité dans cet hémicycle, prouve même que l'organisation de la concurrence dans ce secteur remet en cause directement la sécurité des usagers.

En France, le « plan fret ferroviaire », qui prépare à la libéralisation ce secteur d'activité, montre également que cette stratégie se solde par des suppressions d'emplois et une perte de capacité du réseau.

Dans le même temps, vous nous proposez d'entériner en droit interne le second paquet ferroviaire par ce projet de loi dit « sécurité et développement des transports », qui organise la libéralisation du fret ferroviaire au printemps 2006.

Ces textes vont avoir des conséquences importantes en développant la concurrence sur les axes rentables et en provoquant l'abandon des lignes dites « déficitaires », mais nécessaires à l'aménagement du territoire. C'est donc bien le service public qui est en cause par l'abandon du principe de péréquation.

Pourtant, la majorité au Parlement européen et le gouvernement français ne veulent pas en démordre : il faut organiser le plus vite possible la concurrence dans le secteur des transports.

Nous ne pouvons que regretter cet acharnement idéologique.

M. Bernard Saugey. Non !

M. Michel Billout. Avec cet amendement, nous vous proposons de regarder le monde dans lequel nous vivons : vous pourrez ainsi constater l'écart existant entre les promesses du néolibéralisme et la réalité des conséquences de la déréglementation du secteur ferroviaire.

Nous sommes convaincus, monsieur Reiner, qu'il y a des objectifs à partager au niveau européen : garantir la construction d'un réseau transeuropéen permettant une interopérabilité des réseaux, mutualiser les moyens pour le financement des infrastructures prioritaires, faire de la mobilité un facteur de cohésion sociale sur l'ensemble des territoires, ... une politique commune des services ferroviaires qui repose non sur l'idée de la concurrence, mais sur celle de la coopération.

Plutôt que de laisser ce secteur aux mains des intérêts financiers par le jeu de la libre concurrence, nous proposons au contraire la mutualisation des services publics nationaux et le maintien d'une offre de transport répondant aux impératifs de service public.

Loin de ces préoccupations, vous appliquez la volonté de la Commission européenne qui a demandé à la France la transposition de la directive sur la libéralisation du fret avant toute recapitalisation de l'activité par l'Etat alors même que le peuple français s'est exprimé le 29 mai dernier contre ces politiques européennes fondées sur le principe de libre concurrence et de rentabilité.

Aussi, nous vous proposons, par cet amendement, de solliciter les institutions européennes pour qu'elles élaborent un moratoire sur les conséquences économiques et sociales de la libéralisation du rail, travail qui servirait de base à une renégociation des directives européennes portant sur ce point.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, *rapporteur.* Monsieur Billout, les membres du groupe communiste, républicain et citoyen remettent en cause le principe d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire au sein de l'Union européenne. C'est leur choix.

Je répète néanmoins que c'est au moment de la mise en place de cette directive, et alors même que vous souteniez le gouvernement de l'époque, qu'il eût fallu adopter une telle attitude.

Aujourd'hui, nous sommes obligés d'appliquer cette directive, à laquelle nous sommes d'ailleurs favorables.

La commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 52.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, *ministre.* Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 12

I. – L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :

Au troisième alinéa, après les mots : « les services de transport ferroviaire » sont ajoutés les mots : « de voyageurs ».

Après le troisième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :

« – d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ; »

II. – L'article 21-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 45 est présenté par MM. Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 53 est présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Daniel Reiner, pour présenter l'amendement n° 45.

M. Daniel Reiner. Il s'agit d'un amendement logique. En effet, nous indiquons depuis le début de ce débat que l'article 12, qui concerne l'anticipation de l'ouverture à la concurrence du transport de fret national, constitue le cœur de ce projet de loi. Nous proposons donc de supprimer cet article.

Je précise qu'il ne s'agit pas d'une transcription pure et simple de la directive communautaire puisque le Gouvernement, en anticipant la date prévue par la directive, va au-delà de cette dernière.

Nous sommes convaincus du fait que vous avez passé un mauvais marché avec la Commission européenne. En effet, le « plan fret », dont vous reconnaissez vous-même qu'il ne va pas aussi bien qu'on pouvait l'espérer, loin de reprendre du transport à la route, en abandonne à cette dernière ! Peut-être la branche fret de la SNCF retrouvera-t-elle à terme l'équilibre financier, mais elle aura perdu de l'activité !

Nous considérons pour notre part que cette anticipation n'est pas une bonne chose, et nous proposons par conséquent de supprimer l'article 12.

Mme la présidente. La parole est à Mme Evelyne Didier, pour présenter l'amendement n° 53.

Mme Evelyne Didier. C'est dans le même état d'esprit que nous proposons également de supprimer l'article 12.

Le trafic ferroviaire en Europe ne concerne actuellement que 8 % du transport de marchandises, contre 21 % en 1970.

En vingt-huit ans, le transport routier a été multiplié par 2,5 % ; il a gagné 87 % de parts de marché en volume et 95 % en valeur, et ce principalement au détriment du rail. Les trafics qui partent vers le transport routier sont pris à la

SNCF. A cela s'ajoute l'ouverture à la Connex, par exemple, qui ne va pas conquérir un nouveau marché, mais qui va détruire ce qui existait avec la SNCF.

Nous sommes bien face à une volonté délibérée de limiter considérablement l'activité de la SNCF, de supprimer des emplois, de faire jouer pleinement la concurrence, qui est le seul principe auquel on se réfère véritablement. Le plan Véron était tout à fait dans cette logique.

Maintenant, où en est-on ? Le potentiel transportable a augmenté en 2004 et celui de la SNCF a chuté de 3,7 %, dont 6,2 % pour le transport combiné, qui est laissé à l'abandon.

Nous ne pouvons pas accepter cette logique.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission est défavorable aux deux amendements.

Elle a adopté sans modification l'article 12, et s'est déclarée à cette occasion favorable à l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006. Cette ouverture est pratiquée depuis dix ans en Allemagne, et, d'après les informations dont nous disposons, le fret ferroviaire a augmenté de 10 % dans ce pays.

En revanche, en France – madame Didier a raison –, le transport de fret ferroviaire diminue. Il faudrait essayer de déterminer les causes de ce déclin.

Mme Evelyne Didier. Tout à fait, nous sommes d'accord !

M. Charles Revet, rapporteur. Nous ne souhaitons pas que du fret soit enlevé à la SNCF, bien au contraire, car c'est un marché qui se trouve en concurrence avec le transport fluvial, avec le transport routier, et, demain, avec d'autres prestataires, l'ouverture à la concurrence étant imminente.

Voilà deux jours, alors que nous étions réunis au sein de la commission, l'un de nos collègues, Louis Grillot, nous a montré un courrier qu'il venait de recevoir d'une coopérative agricole : la SNCF écrivait au président de cette dernière que, pour la saison 2006, le transport de céréales par le fret ferroviaire serait réduit de moitié !

M. Michel Billout. Ce sont les injonctions de la Commission européenne !

M. Robert Bret. C'est vous qui organisez cela !

M. Daniel Reiner. C'est le plan Véron !

M. Charles Revet, rapporteur. Cela signifie qu'il ne s'agit pas d'une volonté délibérée puisque l'offre existe.

Malheureusement, en l'état actuel des choses, la réponse ne peut pas être apportée, et nous ne pouvons pas vous suivre dans votre démarche. Nous souhaitons que le fret ferroviaire, le fret fluvial se développent de façon à alléger le réseau routier qui en a bien besoin.

En tant qu'élu de la Seine-Maritime, je suis très inquiet sur la situation de Port 2000. Les conteneurs s'accumulent et ne sont pas évacués parce que nous ne sommes pas prêts dans les meilleures conditions. Cela peut avoir des conséquences extrêmement préoccupantes, car l'armateur dont les conteneurs restent à quai peut décider assez vite d'aller travailler ailleurs. (*M. Daniel Reiner s'exclame.*)

En conséquence, la commission est défavorable aux amendements identiques n^{os} 45 et 53.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est également défavorable à ces deux amendements.

Puisque le « plan fret » a été évoqué, je voudrais tout de même rappeler au Sénat quelques chiffres.

L'Etat a apporté 800 millions d'euros, c'est-à-dire 5,2 milliards de francs, à la SNCF au titre du « plan fret », et la SNCF a elle-même apporté 700 millions d'euros, soit près de 5 milliards de francs. On atteint donc 10 milliards de francs en autorisation de recapitalisation. Or l'autorisation de la Commission a été donnée, pour ce qui concerne les 800 millions d'euros de l'Etat à la SNCF, avec comme contrepartie les neuf mois qui ont été évoqués.

Ce montant de 10 milliards de francs n'est pas négligeable. C'est la preuve que l'Etat et la SNCF, conjointement, ont fait le pari de redresser l'activité fret de la SNCF. Il me semblait nécessaire de le dire à ce moment du débat. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Gérard Longuet. Très bien !

M. Jean-François Le Grand. Parfait !

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Je ne veux pas prolonger le débat, mais je souhaite vous faire part de mon étonnement.

En effet, aujourd'hui, il est démontré que, partout où il y a de la concurrence, cela marche mieux. Mieux encore, partout où il n'y a pas de concurrence, cela marche moins bien ! C'est prouvé, l'un n'entraîne pas l'autre, mais les deux sont démontrés.

Il est écrit dans l'objet de l'amendement n^o 45 que les comptes de la SNCF ne cessent de se dégrader. Mais que proposez-vous, monsieur Reiner ? Le Gouvernement, lui, propose une solution pour que cette dégradation cesse et que les comptes retrouvent une dynamique positive grâce à la stimulation de la SNCF par la concurrence.

Par conséquent, je voterai l'article 12, et j'attends que M. Reiner nous explique ce paradoxe.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Nous sommes dans un débat idéologique.

L'affirmation selon laquelle la concurrence permettra de faire mieux et moins cher, c'est le dogme libéral.

Nous disposons d'un exemple fameux, avec l'énergie : lors de l'ouverture du marché de l'électricité aux entreprises, qui sont de grandes consommatrices d'énergie, on a affirmé que la concurrence ferait baisser les prix.

Or, quel est le résultat ? (*Exclamations sur les travées du groupe CRC.*)

Le résultat, c'est que ces entreprises ont vu leur facture d'électricité augmenter de 40 % en trois ans. C'est une des charges supplémentaires que la SNCF doit supporter ! Voilà la preuve que la concurrence n'est pas une panacée !

M. Bruno Sido. C'est de la polémique, et vous savez pourquoi !

M. Daniel Reiner. Non, ce sont des faits objectifs et indiscutables !

M. Gérard Longuet. Au moins, il y aura concurrence de motions ! (*Sourires.*)

M. Daniel Reiner. Restons sérieux ! De ce point de vue, je le répète, la concurrence n'est pas une panacée !

Comme l'un de nos collègues l'a rappelé, l'activité fret de la SNCF a très sensiblement augmenté de 1990 à 2001. Mais depuis cette date, on constate un tassement. Plusieurs raisons objectives expliquent cette situation.

Tout d'abord, la baisse de la croissance a entraîné une diminution des volumes transportés. Ensuite, la SNCF ne disposait pas de moyens de qualité, qu'il s'agisse du matériel – des locomotives performantes – ou des sillons disponibles, car, dans notre pays – tout le monde le sait –, la priorité est donnée au transport de voyageurs. Pour permettre à la SNCF de remplir ses missions de manière convenable, il aurait fallu lui permettre d'acquérir de tels moyens. Or, ce n'est pas ce que l'on a fait.

Je prendrai un exemple. On a un temps relancé le transport combiné, que tout le monde porte aux nues. Mais il ne suffit pas d'en parler ! Dans l'état actuel des choses, le transport combiné ne peut pas fonctionner sans le levier des subventions publiques !

M. Bruno Sido. Non !

M. Daniel Reiner. C'est ainsi ! Cela dit, l'intérêt de la collectivité est évident.

J'ajoute, sans esprit polémique – il s'agit d'un fait objectif –, que le Gouvernement a réduit progressivement tous les crédits, d'où la disparition du transport combiné. On a fermé toutes les plates-formes intermodales les unes après les autres.

Aujourd'hui, le Conseil national des transports propose de reprendre les expérimentations. A cette fin, il supplie le Gouvernement de mettre un peu d'argent public sur quelques lignes.

Personne n'imagine un instant que seuls des critères de pure rentabilité économique permettront de promouvoir le transport intermodal. Vous savez tous que, si on laisse faire, le transport routier sera toujours gagnant. Il faut donc que la collectivité fasse des efforts pour favoriser le transport intermodal. Or, c'est l'inverse qui a été fait, et c'est ce que nous condamnons aujourd'hui.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 45 et 53.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 12.

(L'article 12 est adopté.)

CHAPITRE II

Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national

Article 13

I. – L'article 1^{er} de la loi n^o 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est modifié ainsi qu'il suit :

– le deuxième alinéa est abrogé ;

– le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le

réseau ferré national ou la confie à un tiers. Ce même décret détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n^o 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. »

II. – Après l'article 1^{er} de la loi n^o 97-135 du 13 février 1997 sont ajoutés les articles 1-1 et 1-2 ainsi rédigés :

« Art. 1-1. – Sauf s'il est fait application de l'article 1-2, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n^o 2004-559 du 17 juin 2004 ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n^o 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er}. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français.

« Art. 1-2. – L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 1-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n^o 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Billout, sur l'article.

M. Michel Billout. Cet article prévoit le recours à des partenariats publics-privés, ou PPP, pour la réalisation d'infrastructures ferroviaires.

Cette évolution est censée permettre une « politique dynamique et modernisée des investissements ». Je souhaite faire quelques objections à cet égard.

Nous ne sommes pas opposés par principe à ce type de partenariat qui, dans certains secteurs, a fait ses preuves. Cela dit, la pratique qui risque de s'instaurer est très aléatoire.

En effet, de tels partenariats ne sont envisageables que pour les lignes rentables. Ainsi, la possibilité offerte par le Gouvernement sera sans doute de nature à dynamiser la construction d'infrastructures telles que la liaison entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle, à la condition que l'on abandonne l'idée de doubler la ligne du RER, qui en aurait pourtant bien besoin, ou d'aménager certaines lignes de TGV.

Mais qu'en sera-t-il de la majorité des infrastructures de transport pour lesquelles le retour sur investissement est très long ? Peut-on imaginer que le transport combiné bénéficie de tels investissements ? J'en doute. Je ne connais pas votre position sur ce point, monsieur le ministre, et je serais ravi de l'entendre.

Notre désaccord avec le Gouvernement porte non pas sur le principe, mais sur le contenu de ces partenariats.

La création d'infrastructures de transport doit correspondre à l'intérêt général pour permettre à l'Etat de garantir un service public de transport de qualité.

En effet, l'Etat doit assumer ses missions d'aménagement du territoire et assurer l'égal accès de tous aux infrastructures de transport : j'espère que nous sommes tous d'accord sur ce point. C'est le principe constitutionnel de la continuité territoriale. Or, vous semblez parfois l'oublier !

Si l'article 13 est adopté, l'Etat pourra se désengager de ses missions de service public. Cette démarche est devenue une habitude du Gouvernement. Elle a été encore illustrée cet été avec la tentative du Gouvernement de transférer aux régions le financement des lignes que l'on appelle interrégionales, et plus récemment avec un décret pris le 14 octobre dernier qui rebaptise l'ancien comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, le CIADT, en comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires. Ce simple changement de terminologie est très important d'un point de vue symbolique. Même les territoires sont, en quelque sorte, mis en concurrence !

L'article 13 ne permettra donc pas de répondre aux immenses besoins de rénovation et de modernisation du réseau ferroviaire.

Je rappelle que ces besoins ont été estimés, par l'audit sur les infrastructures de transports ferroviaires, à 600 millions d'euros par an sur vingt ans, avec un pic de 1 milliard d'euros d'investissement entre 2006 et 2011. C'est un véritable défi, et je ne vois que quels moyens vous vous donnez pour y répondre.

Par ailleurs, cette mesure porte en elle le risque tendanciel d'un début de privatisation des infrastructures de transport.

Actuellement, l'établissement public RFF est propriétaire de ces infrastructures. Mais qu'advient-il si une société privée décide d'investir dans la construction et l'entretien d'infrastructures ? Pourquoi n'en serait-elle pas propriétaire ? Ce sont ainsi des monopoles privés par axe qui se profilent.

Pourtant, les infrastructures ferroviaires font partie du patrimoine public et doivent rester sous maîtrise publique. Nous souhaitons par conséquent que la politique des transports soit scellée dans un projet pluriannuel de développement conclu par RFF, la SNCF et l'Etat, et fixant des objectifs et des moyens. Ce projet permettrait de gagner en lisibilité et responsabiliserait l'ensemble des acteurs afin de leur permettre de garantir une offre de transport répartie sur l'ensemble du territoire et répondant aux besoins de mobilité.

En effet, et j'insiste sur ce point, il est important que l'Etat puisse définir les investissements prioritaires à effectuer en termes d'infrastructures.

Nous souhaiterions également que l'Etat s'engage dans le désendettement de RFF et de la SNCF. C'est le choix qui a été fait en Allemagne et qui, selon M. le rapporteur, a donné des résultats que l'on peut considérer comme intéressants. Mais il faut prendre en compte l'ensemble de la logique.

La dette s'élève aujourd'hui à près de 40 milliards d'euros : 7,3 milliards pour la SNCF et plus de 25 milliards pour RFF. Un désendettement par l'Etat dégagerait d'importantes capacités d'autofinancement et d'investissement.

J'ajoute par ailleurs que les frais financiers liés à la dette sont, chaque année, d'environ 380 millions d'euros pour la SNCF et de 1,3 milliard pour RFF. Cette dette étouffe RFF et l'oblige à augmenter les péages. Cette logique est très contestable.

Dans la loi de finances de 2005, le désengagement de l'Etat était clairement visible à travers l'extinction de la dotation relative à la gestion de la dette de RFF et la suppression des crédits pour le service annexe d'amortissement.

Nous souhaitons donc que le Gouvernement s'engage concrètement dans le désendettement de Réseau ferré de France et de la SNCF, afin de permettre à ces entreprises publiques d'investir.

Mme la présidente. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 46, présenté par MM. Sueur, Reiner, Krattinger, Raoul, Teston, Desessard et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Pierre Sueur.

M. Jean-Pierre Sueur. Le partenariat public-privé surgit une nouvelle fois au cœur de notre débat.

Nous avons inlassablement marqué notre opposition à cette pratique...

M. Bruno Sido. Hélas !

M. Jean-Pierre Sueur. ... lors de la loi d'habilitation, lors de la loi de ratification, devant le Conseil constitutionnel, que nous avons saisi deux fois, et devant le Conseil d'Etat.

M. Bruno Sido. C'était une erreur !

M. Jean-Pierre Sueur. Nous l'avons fait pour la simple raison que le partenariat public-privé est, dans son essence même, contraire à la concurrence.

L'un de nos éminents collègues vient de nous dire que « partout où il y a de la concurrence, cela marche mieux ».

M. Bruno Sido. Je persiste et signe !

M. Jean-Pierre Sueur. Or, le partenariat public-privé consiste, lorsque l'on doit affecter un ensemble de tâches, à faire appel à un interlocuteur unique. Très souvent, deux, trois voire quatre grands groupes peuvent alors répondre à l'appel d'offres, au détriment de centaines de milliers d'entreprises petites, moyennes et grandes. Il y a là un vrai problème.

Monsieur le ministre, vous avez récemment déclaré qu'il s'agissait d'un mode de financement innovant. J'ai été très étonné de vous entendre utiliser cet adjectif, même si je n'ignore pas que vous avez expérimenté cette pratique, dans le domaine des prisons en particulier.

Affirmer qu'il faut apporter une seule réponse aux questions du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de la maintenance et de l'entretien d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages, cela revient forcément à faire appel à une entité importante qui sera à la fois le concepteur, l'architecte, le banquier, le constructeur, tous corps d'Etat confondus, et que cette entité va

entretenir, maintenir et exploiter le bien. Pourquoi refuser de donner leur chance aux entreprises de notre pays qui, chacune dans leur domaine, peuvent concourir ?

On nous affirme que les partenariats publics-privés résoudre tous les problèmes. Mais finalement, à quoi servent-ils ? Ils servent uniquement à faire payer les générations futures.

Vous avez raison, monsieur le ministre, cette pratique est innovante ! C'est vraiment une riche idée ! Il fallait y penser ! Les partenariats publics-privés permettent de faire réaliser un ouvrage, quelle que soit sa nature, comme l'a souligné M. Michel Teston, sans rien dépenser ! Voilà qui est vraiment innovant : c'est même magnifique ! Mais il faudra supporter la charge d'un loyer pendant vingt, trente, quarante ou cinquante ans !

Chacun de nous voit bien les grandes difficultés qui résultent du recours à cette procédure.

Tout d'abord, et cela a été précisé par écrit, pour faire appel aux partenariats publics-privés, il faut que l'administration, le service public, l'entité en cause démontrent soit que le sujet était trop complexe pour qu'il puisse le traiter – RFF devra donc démontrer que la réalisation de tel ouvrage est trop complexe pour lui –, soit qu'il y a urgence. Or, une administration, un service public savent bien quels travaux doivent être réalisés. Ils sont dans l'obligation de les prévoir et ils le font souvent longtemps à l'avance. La difficulté tient au fait qu'ils ne parviennent pas à réaliser leurs prévisions.

J'appelle donc votre attention, mes chers collègues, sur le fait que les partenariats publics-privés tuent la concurrence, qu'ils constituent une prime aux grandes entités et, enfin, que l'organisme qui souhaite y recourir doit prouver qu'il y a urgence ou que le sujet est trop complexe pour qu'il puisse le traiter.

Enfin, cette histoire comporte un gag : une étude préalable devra démontrer qu'il est plus rentable pour la collectivité publique de faire appel à un partenariat public-privé plutôt que de réaliser un ouvrage en gestion directe ou en gestion déléguée.

Eh bien, mes chers collègues, je vous souhaite bon courage ! Je ne doute pas de l'arrivée sur le marché d'officines qui ne manqueront pas de démontrer que, en faisant appel à un partenariat public-privé, à échéance de vingt, trente ou quarante ans, on aura dépensé moins d'argent !

Or, cela est indémontrable ! Il en résulte de multiples risques de contentieux, d'où le faible succès des partenariats publics-privés. C'est sans doute la raison pour laquelle M. de Villepin affirme qu'il faut relancer ce type de financement. Je vous souhaite une nouvelle fois bien du courage, mes chers collègues !

Pour notre part, nous sommes partisans d'une concurrence saine, faisant appel à la pluralité des entreprises de notre pays pour réaliser les infrastructures dont la France a besoin.

M. Daniel Reiner. Très bien !

Mme la présidente. L'amendement n° 54, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

L'Etat créé un pôle public de financement articulé autour de La Caisse des dépôts et consignations, de La Poste et des caisses d'épargne.

Ce pôle participe à la mobilisation des financements des infrastructures de transports notamment par des prêts de longue durée à taux réduits.

La parole est à M. Robert Bret.

M. Robert Bret. Avec cet amendement, nous souhaitons affirmer que, pour le financement des infrastructures, d'autres solutions que la création de partenariats public-privé sont envisageables. C'est une question de volonté politique.

La création d'un véritable pôle public de financement autour de la Caisse des dépôts et consignations représente une solution possible en vue d'une meilleure maîtrise publique à la fois des besoins de financement et de la mobilisation des moyens existants au service d'un aménagement équilibré de notre territoire.

La Caisse des dépôts et consignations ne dispose-t-elle pas, dans ses réserves, de 100 milliards d'euros qui, au lieu d'alimenter les marchés financiers, pourraient être utilement utilisés au financement de nos infrastructures de transport ? Ce pôle pourrait recevoir pour mission, notamment de la part de la Banque centrale d'investissement, la recherche de financements.

La mobilisation de fonds d'origine publique éviterait aussi de soumettre les projets à des taux de retour sur investissement extrêmement courts et à des taux de rendements élevés – de l'ordre de 7 % à 15 % –, alignés sur les taux des marchés financiers.

D'autres ressources pour ce fonds public de financement des infrastructures pourraient également être obtenues, par exemple par le biais d'une taxation sur les chargeurs ou sur les gros transporteurs routiers, dans le cadre d'une politique de rééquilibrage intermodal, pour répondre à la perte de parts de marché du fret ferroviaire.

Un tel pôle bancaire public permettrait également d'assurer de manière pérenne des financements ainsi qu'une démocratisation de la gestion des ressources publiques.

Ainsi pourrait être créé un conseil de surveillance qui serait composé de la représentation nationale, des élus locaux, des comités d'usagers et des personnels des entreprises de transports, et qui générerait l'attribution des fonds pour les affecter à des projets structurants, en termes d'aménagement du territoire, de développement économique et d'égal accès au service public.

Mes chers collègues, des choix alternatifs sont tout à fait possibles. En tout cas, ils méritent de faire l'objet d'un débat. Mais encore faut-il avoir la volonté politique d'aller jusqu'au bout de la démarche !

Mme la présidente. L'amendement n° 14 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter le I de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

– il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Au plus tard le 31 décembre 2008 et tous les deux ans, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport sur l'évolution des relations entre Réseau ferré de France et le gestionnaire d'infrastructures délégué. »

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n° 54 et 14 rectifié.

M. Charles Revet, rapporteur. La commission souhaite que le Parlement soit informé de l'évolution des relations entre le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure – Réseau ferré de France – et l'opérateur historique – la SNCF –, qui assure, depuis 1997, en qualité de gestionnaire délégué, rémunéré comme tel, des missions de gestion du trafic et de la circulation sur le réseau ferré national.

J'en viens à l'amendement n° 46.

Je n'ai pas la même analyse que M. Sueur sur le partenariat public-privé.

M. Jean-François Le Grand. Heureusement !

M. Charles Revet, rapporteur. L'objectif recherché est l'accélération de la mise en place d'infrastructures. Bien sûr, on peut toujours dire « ya qu'à... » !

M. Jean-Pierre Sueur. Non !

M. Charles Revet, rapporteur. Vous avez cité la Caisse des dépôts et consignations, les caisses d'épargne, etc.

M. Jean-Pierre Sueur. Il faut bien trouver des financements !

M. Charles Revet, rapporteur. Certes, mais le problème est d'essayer d'avancer le plus vite possible. Le partenariat public-privé suppose des contreparties. Cela est vrai dès que l'on mobilise des fonds. Mais il permettra, en tout cas nous l'espérons, d'accélérer la mise en place des infrastructures nouvelles dont nous avons réellement besoin.

Nous serions ravis de compter sur des dizaines d'investisseurs potentiels, car nous pourrions alors les mettre en concurrence. Mais je crains que ce ne soit pas vraiment le cas ! Je laisse à M. le ministre le soin d'apporter des précisions supplémentaires.

Cela étant, tout comme le Gouvernement, la majorité des membres de la commission et moi-même ne partageons pas votre analyse, monsieur Sueur. Nous pensons, au contraire, que le développement du partenariat public-privé, grâce à l'apport des moyens de financement supplémentaires, est susceptible de dynamiser le secteur ferroviaire et son réseau d'infrastructures, le tout étant lié. Nous espérons même qu'il donnera un coup de fouet à ce secteur, qui en a bien besoin ! Voilà pourquoi la commission est défavorable à votre amendement n° 46.

Les auteurs de l'amendement n° 54 proposent la création d'un pôle public de financement des infrastructures de transport articulé autour de la Caisse des dépôts et consignations, de La Poste et des caisses d'épargne. Nous sommes, au contraire, partisans d'un système ouvert sur des financements extérieurs, y compris européens, dans le cadre d'une tarification juste et équilibrée, prenant en compte les objectifs d'aménagement du territoire. Sur ce point, la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France va, selon nous, dans le bon sens.

M. Robert Bret. Il ne fallait pas la tuer !

M. Charles Revet, rapporteur. Voilà pourquoi la commission est également défavorable à l'amendement n° 54.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. En vérité, la question qui se pose est de savoir ce que l'on veut. Pour sa part, le Gouvernement souhaite accélérer la réalisation d'infrastructures de transport dans notre pays pour deux raisons. La première, c'est de répondre à l'attente des usagers quels

qu'ils soient, individuels ou entreprises, afin que – c'est la seconde raison – notre croissance économique soit plus forte.

L'un des moyens d'augmenter le taux de croissance structurelle de notre pays consiste, nous en sommes convaincus, à améliorer le réseau de transport français, et cela quel que soit le mode de transport utilisé. C'est pourquoi il est nécessaire d'accélérer la réalisation d'infrastructures. Or nous savons bien qu'il est utopique d'envisager un plan massif de réalisation d'infrastructures de transport en recourant exclusivement aux recettes budgétaires annuelles ! Il est donc nécessaire de mobiliser des moyens complémentaires.

C'est ainsi que le Gouvernement a pris la décision de privatiser les sociétés gestionnaires d'autoroutes, afin de doter l'AFITF de 4 milliards d'euros, capital qui lui permettra d'agir dans le cadre non seulement de financements classiques, mais aussi de partenariats public-privé. (*Protestations sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

C'est précisément cet effet multiplicateur massif qui permettra d'accélérer le processus de constructions d'infrastructures.

Monsieur Sueur, j'ai entendu beaucoup de choses erronées – pardonnez-moi de vous le dire –, au point qu'en vous écoutant je n'ai pas vraiment reconnu le partenariat public-privé.

D'abord, dans le partenariat public-privé, il y a des concessions de service public, dispositif qui a été inventé par la France voilà un siècle et qui fonctionne bien. Je suis convaincu que vous-même, en tant que maire, l'avez utilisé. Vous savez donc que l'on fait appel à la concurrence – c'est d'ailleurs ce qui a été fait pour le programme de constructions de centres de détention que j'ai lancé. Ne pas faire appel à la concurrence serait d'ailleurs absolument contraire à toutes les règles qui s'imposent à l'Etat et aux collectivités territoriales.

A l'occasion de cet appel – je réponds là au souci que vous avez exprimé –, il est tout à fait possible, pour l'ensemble des travaux envisagés, de procéder à une répartition qui tienne compte des petites et moyennes entreprises et, dans l'appel à candidatures, de fixer des règles en matière de sous-traitance, particulièrement de transparence ! Faire en sorte que l'ensemble des entreprises réparties sur le territoire national aient accès à ce type de travaux est un souci que nous avons tous.

Je souhaite préciser également que ce dispositif est ouvert à tous, y compris, monsieur Sueur, à la Caisse des dépôts et consignations. Lors de la préparation des décisions annoncées par le Premier ministre au début du mois de septembre, j'ai rencontré un certain nombre de grands acteurs économiques, à la fois industriels et financiers, dont le président de la Caisse des dépôts et consignations. Ce dernier se prépare bien entendu, comme d'autres, à répondre aux appels à candidatures en tant que partenaire financier dans des opérations de partenariat public-privé. C'est de cette façon-là que nous pourrions accélérer la mise en place d'infrastructures nouvelles.

Parmi les choses étonnantes que j'ai entendues, je ne peux pas laisser dire que l'Etat ne fait rien pour lutter contre l'endettement de la SNCF et de RFF, alors que son financement annuel pour alléger la dette de RFF..

M. Daniel Reiner. Que vous avez augmentée !

M. Dominique Perben, ministre. ... s'élève à 800 millions d'euros ! De plus, nous aidons RFF,...

M. Daniel Reiner. Pas assez !

M. Dominique Perben, ministre. ... et de façon continue, à se désengager d'une dette à l'origine de laquelle nous ne sommes pas !

Voilà les quelques éléments que je souhaitais livrer à la réflexion du Sénat et qui justifient le recours indispensable à des solutions complémentaires aux financements classiques. Tous les crédits en provenance des financeurs et des entreprises privés qui seront mobilisés seront autant de crédits qui ne seront pas prélevés sur les ressources budgétaires. Je ne vois pas en quoi cela remettrait en question l'égalité des uns et des autres devant le service public !

Bien évidemment, l'Etat décidera des opérations à faire, surveillera les appels à candidatures et assumera ensuite la responsabilité d'autorité de régulation des dispositifs qui seront mis en place, comme c'est le cas s'agissant des concessions de service public.

Dans ce domaine, il serait paradoxal que notre pays, qui, voilà un siècle, a inventé les délégations de service public et les concessions de service public, utilisées dans tous les pays du monde, ne soit pas capable aujourd'hui de s'ouvrir à d'autres procédures, comme celle du partenariat public-privé ! Il sera toujours possible d'avoir recours à la concession de service public, que nous continuerons d'ailleurs à utiliser. Cela a été récemment le cas pour financer le tunnel Perpignan – Figueras, dont les travaux sont engagés et qui permettra au TGV de franchir la barrière des Pyrénées. C'est ce type d'opérations qui seront rendues plus faciles grâce aux dispositifs qui vous sont proposés. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF)*

Pour conclure, madame la présidente, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 14 rectifié de la commission et défavorable aux amendements n°s 46 et 54.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Sueur, pour explication de vote sur l'amendement n° 46.

M. Jean-Pierre Sueur. Monsieur le ministre, permettez-moi d'attirer votre attention sur un petit problème de logique.

Selon vous, nous avons torts d'être défavorables au contrat de partenariat public-privé, car il existe des concessions et des délégations de service public. Certes, il s'agit de méthodes que j'ai utilisées et auxquelles je suis favorable. Mais ce n'est pas pour autant un argument en faveur du partenariat public-privé ! Les concessions et les délégations de service public pouvaient perdurer !

M. Jean-François Le Grand. Il faut moderniser le système !

M. Jean-Pierre Sueur. Si le partenariat public-privé était identique, pourquoi créer un nouveau dispositif ? Je vais vous le dire : en fait, vous avez voulu vous inspirer de modèles étrangers pour des raisons financières ! Je ne sais pas ce que pense Alstom de ce qui lui arrive en matière de partenariat public-privé dans une affaire londonienne, mais c'est un autre problème...

La collectivité publique, que ce soit l'Etat, une collectivité locale ou une entreprise publique, délèguera à un grand groupe auquel elle donnera carte blanche. Ce dernier jouera tous les rôles : du banquier jusqu'à l'architecte, en passant par l'exploitant, la maintenance, l'entretien... Il suffira à la collectivité de payer un loyer.

Vous partez du principe qu'elle payera moins, mais c'est indémontrable ! Au total, non seulement elle payera, mais je suis certain qu'elle devra payer plus. En réalité, il s'agit d'une vente à crédit ! *(Protestations sur les travées de l'UMP.)*

Enfin, contrairement à ce que vous affirmez, monsieur le ministre, les conditions sont telles que ce système ne sera ouvert qu'à quelques-uns !

Inutile de vous inquiéter, avez-vous ajouté, il y a la sous-traitance. Bien sûr que trois ou quatre groupes répondront à l'appel. Mais les petites et moyennes entreprises – je ne parle pas des artisans, particulièrement ceux qui travaillent dans le bâtiment, qu'un tel système inquiète – n'auront que la liberté de respecter les conditions posées par le groupe. Très grande liberté ! Cela signifie qu'il leur faudra accepter le prix, faute de quoi le groupe s'adressera à d'autres.

Ainsi, contrairement au système que nous connaissons bien des marchés publics, le partenariat public-privé ne garantit pas la libre concurrence. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement de suppression.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Saugey, pour explication de vote.

M. Bernard Saugey. Notre collègue Jean-Pierre Sueur a une philosophie politique que je respecte, mais je préfère celle de M. le ministre.

M. Jean-Pierre Sueur. Cela ne m'étonne pas !

M. Bernard Saugey. Je suis tout à fait de l'avis de M. Sueur quand il dit que les entreprises générales vont faire « suer le burnous » à toutes les petites entreprises. Président d'une commission d'appel d'offres durant quinze ans, je reconnais avoir toujours été gêné quand des entreprises générales répondaient aux appels d'offres.

En revanche, monsieur Sueur, il est totalement faux de dire que les partenariats public-privé vont tuer la concurrence ou favoriser les grandes entreprises. Les petits marchés resteront réservés aux petites entreprises et le partenariat public-privé ne concernera que les très grands projets pour lesquels des grandes entreprises sont nécessaires, ces dernières devant par la force des choses faire appel à la sous-traitance.

Voilà pourquoi je voterai contre l'amendement n° 46.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Je voterai également contre cet amendement. Je suis étonné qu'un homme attaché au service public comme l'est M. Sueur soit hostile au partenariat public-privé.

Monsieur Sueur, vous avez rappelé l'existence des systèmes de délégation de service public et de concession de service public. M. le ministre a lui aussi évoqué cette création française qui s'est répandue dans le monde entier.

Alors même que le système de la concession de service public existe déjà, pourquoi diable inventer le partenariat public-privé ?

Dans le système de la concession de service public, le risque économique est supporté par le concessionnaire. Dès lors, les concessions de service public, c'est-à-dire celles pour lesquelles l'investisseur privé concessionnaire réalise l'investissement ou, s'il ne l'a pas réalisé, exploite l'investissement, sont guettées par un danger majeur : ne concerner que les seuls équipements rentables.

Dans le cadre du partenariat public-privé, le maître d'ouvrage – l'Etat, RFF, mais aussi, éventuellement, une collectivité locale, monsieur Saugey –...

M. Bernard Saugey. Absolument !

M. Gérard Longuet. ... décide de faire réaliser un équipement dont il a besoin et qu'il sait ne pas être économiquement rentable. Il demande donc à un partenaire privé de réaliser cet équipement, de prendre parfois, mais pas nécessairement, le risque de conception ainsi que le risque de construction, sachant que c'est fréquemment lors de la période de construction que l'on assiste à des dérapages budgétaires importants.

Ainsi, dans un partenariat public-privé, le partenaire privé assume le « risque de dérapage » et, par la suite, les risques d'exploitation et d'entretien. Il doit donc réaliser un équipement qu'il sera capable d'entretenir et d'exploiter dans de bonnes conditions.

L'amortissement économique de cette réalisation est, en revanche, supporté partiellement ou totalement par le maître d'ouvrage. C'est le maître d'ouvrage, acteur public, qui prend ce risque,...

M. Jean-Pierre Sueur. C'est un philanthrope !

M. Gérard Longuet. ... et c'est cela qui permet de financer l'investissement.

L'exemple des prisons le prouve bien. Jusqu'à présent, on ne demande pas aux pensionnaires de financer les prisons ! On pourrait pourtant l'envisager... (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Bruno Sido. Tout à fait !

M. Gérard Longuet. Après tout, c'est un « service » qui leur est rendu.

M. Jean-Pierre Sueur. C'est de l'ultra-libéralisme ! (*Sourires.*)

M. Gérard Longuet. Mais c'est un service contraint, et mon libéralisme n'ira donc pas jusque-là.

Dans cet exemple des prisons, on comprend qu'il n'y a pas de recettes autres que celles liées à la dépense de l'Etat.

Grâce au partenariat public-privé, l'Etat s'épargne au moins le risque de conception, de construction et d'exploitation. Il paye, à un prix ferme et définitif, un équipement pour lequel il a « topé ».

Revenons aux problèmes des petites entreprises. Bernard Saugey a raison de rappeler que, pour les concessions les plus importantes – on l'a vu pour les TGV, pour les autoroutes –, de grandes entreprises utilisent la sous-traitance dans les conditions de rapport de force classiques que l'on connaît.

L'économie étant un rapport de force permanent, un sous-traitant, lorsqu'il est en position d'obtenir une marge, ne se fait pas prier, notamment en cas d'urgence ou de travaux supplémentaires.

Nous observons aujourd'hui des exemples très concrets d'utilisation du partenariat public-privé. Je pense en particulier à un chantier d'éclairage public d'une commune moyenne où des entreprises petites et moyennes ont pris l'initiative de proposer des partenariats public-privé qui ont par la suite été soumis à la concurrence.

Nous voyons bien dans nos communes rurales que certains équipements, les réseaux d'eau en particulier, sont parfois totalement obsolètes. Il sera parfois de l'intérêt des

communes de proposer des partenariats public-privé à des entreprises locales de travaux publics, de génie civil, de canalisation, qui trouveront dans ce système une sécurité dont elles ne jouissent pas jusqu'à présent.

Le partenariat public-privé s'adresse à toutes les catégories d'entreprise, monsieur Sueur. Si votre souci est de trouver des débouchés pour toutes les entreprises, vous pouvez être rassuré et retirer votre amendement : il n'y a pas qu'un seul maître d'ouvrage, il y a l'ensemble du secteur public français, et notamment les collectivités locales. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Faisant suite à deux démonstrations magistrales, celle de M. le ministre et celle de Gérard Longuet, mon intervention arrive peut être trop tard.

Monsieur Sueur, vous procédez par sophismes.

M. Jean-Pierre Sueur. Je fais ce que je peux !

M. Bruno Sido. Plutôt que de démonter vos sophismes – je n'en ai pas le temps –, j'y opposerai ce proverbe : « Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ». Monsieur Sueur, vous ne voulez tout simplement pas du partenariat public-privé !

Pourtant, comme vient de le démontrer Gérard Longuet, il s'agit d'un système assez formidable, relancé d'ailleurs par Francis Mer.

M. Jean-Pierre Sueur. C'est tout à fait vrai !

M. Bruno Sido. Vous nous avez dit quelques contrevérités, monsieur Sueur, et vous me pardonnerez de les mettre en évidence.

Ce n'est pas le système du partenariat public-privé qui engendre des entreprises générales. L'appel à la concurrence n'empêche d'ailleurs pas la participation de ces dernières. Vous le savez bien, monsieur Sueur, et je ne répéterai pas ce qu'a dit M. Longuet.

Vous connaissez mieux que moi, je suppose, le principe : « Nul ne peut se prévaloir de ses propres turpitudes ». Effectivement, dans ce partenariat public-privé, notre bonne vieille France s'est retrouvée un peu bousculée dans ses habitudes. Certes, on avait inventé les concessions de service public et les délégations de service public, mais aller au-delà dérangeait bien du monde, jusqu'au Conseil d'Etat. Tout a donc été fait pour que la nécessité d'un partenariat public-privé soit très difficile à démontrer.

M. Jean-Pierre Sueur. Le Conseil d'Etat appréciera !

M. Bruno Sido. Je ne peux qu'inciter le gouvernement actuel à rendre plus facile ce système afin de relancer la machine, car, comme l'a très bien dit Gérard Longuet, beaucoup de collectivités locales, en particulier les plus petites, auront besoin, pour s'en sortir, de ce partenariat public-privé.

M. Jean-François Le Grand. C'est la seule méthode !

M. Bruno Sido. Vous ajoutez, monsieur Sueur, que ce sont les générations futures qui vont payer.

M. Jean-Pierre Sueur. Ça, c'est vrai !

M. Bruno Sido. Oui, c'est vrai, mais croyez-vous que les générations futures ne payent pas également les emprunts à long terme ? De ce point de vue, je ne vois pas de grosse différence entre les deux approches.

Telles sont les raisons pour lesquelles je ne voterai pas l'amendement n° 46.

M. Jean-Pierre Sueur. Le Conseil d'Etat appréciera !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote sur l'amendement n° 14 rectifié.

M. Daniel Reiner. L'amendement n°14 rectifié n'a aucun rapport avec la version initiale qui nous a été soumise ce matin en commission.

L'amendement n°14 présentait clairement les soucis financiers de RFF. Si nous avons eu à discuter de ce texte, je me serais exprimé sur ces soucis financiers en évoquant la dette ferroviaire et en rappelant à M. le rapporteur, qui a indiqué tout à l'heure que l'entreprise ferroviaire allemande obtient des résultats extraordinaires, qu'il ne faut pas oublier que les dettes de cette dernière ont été totalement annulées voilà une dizaine d'années et que le poids de l'endettement ne pèse donc évidemment plus aujourd'hui sur ses comptes. Faisons la même chose en France et nous verrons les résultats !

En revanche, je m'interroge sur cet amendement n° 14 rectifié dont je ne comprends pas la signification.

Les relations entre RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué – s'il s'agit de la SNCF, autant l'appeler par son nom – nécessiteraient-elles l'élaboration d'un rapport ? M. le rapporteur peut-il être plus précis ? Il s'agit tout de même là d'un texte de loi et non de propos de café du commerce. Nous devons donc savoir de quoi il s'agit !

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur Reiner, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Daniel Reiner. Je vous en prie.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur Reiner, la loi n° 97-135 du 13 février 1997 a créé l'établissement public RFF afin de dégager la SNCF d'un certain nombre de responsabilités.

Il n'est pas anormal que le Parlement soit régulièrement informé de l'évolution d'une disposition votée en 1997 mais dont on reparle aujourd'hui et dont on reparlera demain. Je demande donc au Gouvernement de présenter au Parlement un rapport sur l'évolution de la situation comparée des uns et des autres. Je ne vois pas ce qu'il y a de choquant à cela. La SNCF payant à RFF des redevances et RFF restituant certaines sommes à la SNCF pour les services rendus, une bonne compréhension de ces flux passe par l'élaboration d'une information transparente.

Si nous avons pris la décision de cette création en 1997, c'est parce que cela répondait à un besoin.

M. Daniel Reiner. Une nécessité !

M. Charles Revet, rapporteur. Il ne me paraît pas anormal que le Parlement demande à être informé des évolutions faisant suite à cette décision.

Mme la présidente. Veuillez poursuivre, monsieur Reiner.

M. Daniel Reiner. Nous allons finalement nous abstenir, car cette affaire ne nous paraît pas très claire.

Chaque année, lors de la discussion du budget, cette question des relations entre RFF et la SNCF est évoquée au moment de l'examen de leurs dotations.

Par ailleurs, nous avons suffisamment de connexions chez l'un et l'autre pour bien connaître la situation.

Il y a un sujet plus inquiétant – j'en ai déjà parlé tout à l'heure – sur lequel je voudrais bien avoir une réponse aujourd'hui même. Alors que l'on s'inquiète des moyens financiers de RFF, j'apprends – j'ai lu un entrefilet à ce sujet, mais vous ne m'avez pas confirmé l'information – que l'on a plongé la main dans la tirelire du patrimoine de RFF pour en retirer 350 millions d'euros qui seraient affectés non au service ferroviaire mais, paraît-il, au budget de l'Etat.

Il serait préférable que RFF conserve un patrimoine qu'il a déjà bien du mal à vendre et que les collectivités locales ont paradoxalement bien du mal à acheter. Laissons à RFF ses moyens plutôt que d'augmenter ses difficultés !

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 14 rectifié.

M. Daniel Reiner. J'aurais voulu une réponse : a-t-on pris ou va-t-on prendre 350 millions d'euros sur le patrimoine de RFF ?

Mme Evelyne Didier. C'est oui ou non !

M. Daniel Reiner. Personne ne veut répondre ?...

M. Jean-Pierre Sueur. Silence révélateur !

Mme Evelyne Didier. L'absence de réponse est une réponse.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

CHAPITRE III

Dispositions relatives à l'information routière

Article 14

I. – Le II de l'article 26 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication est ainsi modifié :

Après le troisième alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité aux personnes morales chargées, dans le secteur radiophonique, d'une mission de service public d'information routière définie par décret, le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement de leur mission. »

A la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, après les mots : « l'article 44 » sont insérés les mots suivants : « , aux missions des personnes morales chargées d'une mission de service public d'information routière ».

II. – Le présent article est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. – (*Adopté.*)

CHAPITRE IV

Dispositions relatives au transport routier

Article 15

I. – Au début de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, est insérée la mention : « 1° »

II. – Après le quatrième alinéa de cet article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. »

III. – Au cinquième alinéa de cet article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « du présent 1° ».

IV. – L'article est complété par les dispositions suivantes :

« 2° Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ;

« 3° A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au 2° du présent article, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« 4° Les dispositions des 2° et 3° du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. »

Mme la présidente. L'amendement n° 55, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Avant le texte proposé par le II de cet article pour insérer un alinéa après le quatrième alinéa de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

« – du coût d'entretien des infrastructures, du coût de l'application de la réglementation sociale du travail, du coût de l'application du code du travail et des coûts externes ;

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Dans sa rédaction initiale, la disposition prévue par l'article 15 du projet de loi tend à instaurer un mécanisme de répercussion des variations du prix du gazole dans le prix du transport facturé aux chargeurs.

Cette mesure peut paraître juste – c'est pourquoi nous voterons l'article 15 –, mais sa portée reste pourtant largement insuffisante.

En effet, cette mesure va être difficilement applicable en l'état puisque, depuis 1986, année où une directive de libéralisation a imposé la liberté des prix dans le secteur du transport de marchandises, il n'existe pas de réglementation relative à la tarification du transport routier de marchandises.

Par ailleurs, si le secteur routier souffre de la hausse des prix du pétrole, il souffre encore plus de la sous-tarification des transports. En effet, la libre concurrence sauvage mise en œuvre au niveau européen favorise le *dumping* social. Ce sont donc tous les modes de transport qui subissent les effets pervers de cette politique libérale des transports : le secteur routier certes, mais également, comme nous l'avons déjà indiqué, le secteur ferroviaire, même s'il est vrai que, s'agissant notamment de l'externalisation des coûts, ces deux modes de transport ne sont pas tout à fait égaux.

Ainsi, l'externalisation des coûts, qui était estimée, en 2000, à 230 milliards d'euros au niveau de l'Europe des Quinze, met clairement en évidence cette inégalité : 1,95 % de cette externalisation était imputable au secteur ferroviaire, contre 96,90 % au secteur routier.

Ces coûts externes sont essentiellement supportés par la collectivité en général, mais ils le sont de plus en plus par les collectivités territoriales, et ils ne sont pas réellement imputés à l'activité de transport. De toute façon, c'est le contribuable qui paye.

Cette situation est évidemment entretenue par le patronat privé ; elle lui permet non seulement de se soustraire à la prise en charge des nuisances et des effets secondaires de son activité, mais également d'user d'un outil de production à sa disposition à moindre frais, voire gratuit. C'est notamment le cas pour le transport routier s'agissant de l'infrastructure, mais aussi au regard des conditions sociales réservées aux salariés, des nombreux allègements de charges et des défiscalisations accordés au patronat.

Cette absence de prise en compte de la réalité des coûts a une incidence directe sur la sous-tarification du transport routier. Elle joue un rôle de premier ordre dans le *dumping* tarifaire, fiscal et social qui fertilise la crise profonde de ce secteur.

Devant ce constat alarmant, et dans un souci de préservation des fonds publics, nous proposons de mettre en place, aux niveaux français et européen, une tarification sociale obligatoire, c'est-à-dire un prix minimum qui prenne en compte les problématiques sociale, économique et environnementale : salaires, qualifications, baisse du temps de travail, coût des infrastructures, coût de l'application du droit du travail et, bien évidemment, coût environnemental.

Tel est le sens de notre amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement, et le rapporteur que je suis aurait besoin d'une explication de texte, monsieur Billout.

Si je vous comprends bien, pour pouvoir transférer le fret routier vers le fret ferroviaire, il faudrait augmenter les prix du routier : cela permettrait peut-être alors de rééquilibrer les deux secteurs.

Malheureusement, si nous suivions votre raisonnement, le résultat serait probablement différent, dans la mesure où des entreprises extérieures, plus compétitives, pourraient emporter les marchés. Je ne pense donc pas que cette mesure développerait le fret ferroviaire.

Mme Evelynne Didier. Qui paie les routes ?

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 15

Mme la présidente. L'amendement n° 15, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 15, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les mots : « véhicules automobiles d'au moins deux essieux » sont remplacés par les mots : « véhicules motorisés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à étendre aux entreprises de transport routier utilisant des véhicules à deux roues l'application du cadre juridique prévu par la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, pour les autres véhicules de transport routier.

Aujourd'hui, les entreprises effectuant du transport léger de marchandises pour compte d'autrui avec des deux-roues motorisés ne sont pas tenues de s'inscrire au registre des transporteurs et échappent, de ce fait, aux obligations qui en découlent : exigences liées à leur capacité professionnelle et financière, conditions d'honorabilité, et surtout contrôle de l'inspection du travail des transports. Environ 300 entreprises seraient concernées par cette « faille » de l'encadrement juridique, et cet amendement tend à y remédier.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. Jean-François Le Grand. Il a raison !

M. Dominique Perben, ministre. Je comprends votre préoccupation, monsieur le rapporteur, mais nous essayons méthodiquement – parfois avec difficulté – de simplifier les procédures administratives qui s'imposent à nos concitoyens, en tant qu'individu ou qu'entrepreneur.

En l'espèce, je ne suis pas certain que votre amendement aille en ce sens.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 15.

L'amendement n° 16, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 15, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, pour le transport routier de marchandises, pour la location de véhicules avec ou sans conducteur, pour la commission de transport ainsi que pour les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier de fret et de commissionnaire en douane, les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Concernant l'amendement précédent, je tiens à ajouter qu'il s'agissait également à régler les problèmes de concurrence déloyale.

L'amendement n° 16 vise, quant à lui, à introduire dans le code de commerce une disposition spécifique destinée à encadrer les délais de paiement dans le secteur des transports, comme cela a été fait dans de nombreux autres domaines.

Les délais de paiement sont parfois particulièrement longs et les entreprises de transport, comme n'importe quelle autre entreprise, doivent rétribuer leurs personnels et payer leurs charges. Il est donc normal qu'elles puissent obtenir le versement de ce qui leur est dû dans des délais raisonnables.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 15.

Division et articles additionnels avant le titre III

Mme la présidente. L'amendement n° 17, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer une division additionnelle ainsi rédigée :

Chapitre V

Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à créer, avant le titre III, un nouveau chapitre destiné à rassembler les dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement a émis un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, une division additionnelle ainsi rédigée est insérée dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 19, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée : « Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant ou confiés en gestion à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à combler un vide juridique dans le dispositif offert aux collectivités territoriales pour financer l'entretien de leur domaine public fluvial dans le cadre d'un transfert par l'Etat.

L'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure autorise les collectivités territoriales à percevoir une redevance sur les titulaires d'autorisation de prise d'eau sur les cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports intérieurs leur appartenant.

Pourtant, une lecture littérale de la loi de décentralisation conduirait à ne pas reconnaître cette possibilité aux collectivités auxquelles le domaine public a été transféré non pas en pleine propriété, mais dans le cadre d'une expérimentation du transfert prévue par le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Il convient de combler ce vide juridique en donnant de manière expresse aux collectivités qui se situent dans le cadre de l'expérimentation la capacité de percevoir la taxe sur les ouvrages de rejet et de prise d'eau.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement a émis un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 32 rectifié, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa du III de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990), après les mots : « de leur domaine public fluvial » sont insérés les mots : « ou du domaine public fluvial dont elles ont la gestion »

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. Cet amendement vise à combler un vide juridique dans le dispositif offert aux collectivités territoriales pour financer l'entretien de leur domaine public fluvial

dans le cadre d'un transfert par l'Etat ou de la création d'un domaine propre, en leur donnant la possibilité d'instaurer un péage de navigation en application du paragraphe III de l'article 124 de la loi de finances de 1991.

Une lecture littérale de la loi de décentralisation conduirait à ne pas reconnaître cette possibilité aux collectivités auxquelles le domaine public a été transféré non pas en pleine propriété, mais dans le cadre d'une expérimentation du transfert prévue par le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Il convient de combler ce vide juridique en conférant de manière expresse aux collectivités qui se situent dans le cadre de l'expérimentation du transfert la capacité d'instaurer un péage de navigation, en application du paragraphe III de l'article 124 de la loi de finances de 1991.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Parce qu'il complète l'amendement n° 19 de la commission, cette dernière ne peut qu'être favorable à l'amendement n° 32 rectifié.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est également favorable à cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 32 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 18, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est insérée la mention : « 1° »

II. – Le premier alinéa de cet article est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport. »

III. – Cet article est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 2° Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ;

« 3° A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au 2° du présent article, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

« 4° A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au

2° du présent article, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné à l'alinéa précédent sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport est déterminée par voie réglementaire.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Sur le modèle du mécanisme créé par l'article 15 du projet de loi au profit des transporteurs routiers, cet amendement vise à instaurer un mécanisme de répercussion des variations du prix du carburant au profit des entreprises de transport fluvial.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 61, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Dans le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, après le mot : « entreprise » sont insérés les mots : « non résidente ».

II. – Le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est complété par les mots : « ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. La loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises a introduit dans le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure des dispositions visant à sanctionner le cabotage illégal et le cabotage irrégulier dans le transport fluvial.

Ces dispositions fixent notamment à quatre-vingt-dix jours consécutifs la durée maximale autorisée du cabotage et permettent l'immobilisation des bateaux en infraction.

Cet amendement vise à compléter ces dispositions, afin de sanctionner toute entreprise non résidente cabotant plus de cent trente-cinq jours sur une année.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement a émis un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 30 rectifié, présenté par MM. Dubois, Deneux et les membres du groupe Union centriste – UDF, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 224 du code du domaine fluvial et de la navigation intérieure, sont insérés deux articles ainsi rédigés :

« *Art. 224-1.* – Sauf s'il est fait application de l'article 224-2, Voies navigables de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau fluvial national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er}. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à Voies navigables de France.

« *Art. 224-2.* – L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 224-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Voies navigables de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Voies navigables de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. Daniel Dubois.

M. Daniel Dubois. Le transport fluvial connaît un développement exponentiel pour ce qui concerne notamment les conteneurs, dont le transport a été multiplié par huit en dix ans.

En Europe, le transport fluvial connaît lui aussi une réelle évolution : en dix ans, le nombre de tonnes transportées par kilomètre est passé de 102 milliards à 127 milliards. En France, on est passé de 5,8 milliards à 8,1 milliards.

Le canal Seine-Nord Europe, à grand gabarit est le maillon central du projet de liaison Seine-Escaut, qui est inscrit au rang des trente projets prioritaires européens en matière de transport. Ce canal reliera, à terme, le bassin de la Seine et

de l'Oise au réseau fluvial nord-européen. Ce projet avance très vite. La phase de consultation se termine et l'avant-projet sera remis à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer le 6 mars prochain.

Cet amendement a pour objet de permettre à VNF, Voies navigables de France, de réaliser le montage du partenariat public-privé pour ces nouvelles infrastructures fluviales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Je comprends les motivations de notre collègue, mais je souhaiterais entendre au préalable l'avis du Gouvernement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement est tout à fait favorable à cet amendement. Toutefois, se pose un léger problème de rédaction puisque cet amendement fait référence à un article de loi relatif à RFF, Réseau ferré de France.

Si le Sénat en est d'accord, je lui propose d'adopter cet amendement puis que, d'ici à la réunion de la commission mixte paritaire, nous réglions ce problème.

S'agissant du canal Seine-Nord Europe auquel vous êtes, monsieur le sénateur, très attaché – tout comme un certain nombre d'élus –, je vous confirme que nous en sommes actuellement à la phase de l'avant-projet sommaire ; le dossier me sera effectivement transmis au début de l'année prochaine. Je vous indique à cet égard que la concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions, dégagant un très large consensus. (*M. Daniel Dubois acquiesce.*)

À la fin de l'année 2006, nous serons en mesure de lancer l'enquête publique. Se posera alors la question du choix des financements. Quoi qu'il en soit, nous respectons tout à fait le calendrier qui avait été envisagé par le CIADT de décembre 2003. Le Gouvernement souhaite que les délais soient tenus, afin que ce chantier entre le plus vite possible dans sa phase de réalisation.

Mme la présidente. Quel est, dans ces conditions, l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Compte tenu des précisions qui viennent d'être apportées par le Gouvernement, la commission émet un avis de sagesse positive sur cet amendement et j'indique que, pour ma part, j'y suis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 30 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 27 rectifié, présenté par Mme Keller et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Est approuvé le cinquième avenant à la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

La parole est à M. Bernard Saugey.

M. Bernard Saugey. Cet amendement vise à réparer une erreur.

L'administration du port de Strasbourg est assurée par un conseil d'administration, au sein duquel est prévu un siège pour le représentant des dockers. Or il n'y a pas de dockers à Strasbourg ! Aussi, notre collègue Fabienne Keller souhaiterait que, afin de respecter les équilibres – notamment économiques et politiques –, ce soit un représentant du conseil régional qui puisse occuper ce poste, vacant depuis une éternité. Pour ce faire, une validation législative de cet avenant est nécessaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission émet un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Avis favorable également.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Nous avons pris connaissance ce matin de cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

Je ne suis pas opposé par principe à cette validation législative, mais je relève que la situation est quelque peu incongrue : la composition actuelle du conseil d'administration du port résulte d'un texte datant de 1923. Or il est indiqué dans l'objet de cet amendement que le siège du représentant ouvrier n'est plus pourvu depuis plusieurs années. C'est bien ce qui m'étonne : la situation ne date pas de 1923 !

M. Bernard Saugey. C'est parce qu'il n'y a plus de dockers aujourd'hui !

M. Daniel Reiner. Peut-être, mais il y a toujours un port, et l'on y décharge toujours les navires !

Il est proposé de remplacer le représentant ouvrier par un représentant du conseil régional. Je ne suis par certain que la région Alsace désignera automatiquement un ouvrier – ce qui réglerait le problème au mieux – et, faute d'informations suffisantes sur ce sujet – nous avons cherché à en obtenir au cours de la journée, mais sans succès –, nous nous abstenons.

Nous nous méfions toujours des amendements de dernière minute !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 27 rectifié.

M. Daniel Reiner. Le groupe socialiste s'abstient !

M. Michel Billout. Le groupe CRC également !

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 28 rectifié *bis*, présenté par MM. Le Grand et Guéné, est ainsi libellé :

A. – Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique.

II. – Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, la collectivité propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales peut, à la demande du concessionnaire, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la Chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique duquel est situé ce port. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent article.

B. – En conséquence, faire précéder cet article d'une division ainsi rédigée :

CHAPITRE...

Dispositions relatives aux ports maritimes

La parole est à M. Jean-François Le Grand.

M. Jean-François Le Grand. Je ne veux pas revenir sur le débat qui a eu lieu à propos du partenariat public-privé lors de la discussion de l'article 13.

Nous étions alors au cœur d'un débat politique, au sens grec et noble du terme, et le Sénat s'est honoré de l'avoir tenu. Deux conceptions s'affrontaient, tout aussi respectables l'une que l'autre, et je remercie particulièrement à cet égard notre collègue Gérard Longuet – sans oublier Bruno Sido et d'autres collègues – de nous avoir fait profiter d'un exercice tout à fait pédagogique : nous avons pu comprendre clairement quels étaient les enjeux de ce partenariat public-privé.

S'agissant du domaine portuaire, la situation, *mutatis mutandis*, est identique. J'ai eu l'occasion et l'honneur de rapporter devant le Sénat l'ensemble des textes relatifs à l'aviation civile, notamment la loi du 20 avril 2005 sur les aéroports, qui a permis à Aéroports de Paris d'évoluer et qui a créé les sociétés aéroportuaires.

Au lendemain de l'adoption de ce dernier texte, je me suis demandé s'il n'y aurait pas lieu d'aller dans la même direction s'agissant des ports. Dans la mesure où les ports non autonomes de l'Etat seront transférés aux collectivités, ces dernières vont rencontrer des problèmes de gestion, tant avec les ports qu'avec les aéroports. Et ces problèmes seront plus aigus dans le cas des ports, les investissements *ab initio* étant très lourds et le retour sur investissement très long.

Cela est difficile à supporter pour les collectivités, et probablement aussi pour les partenaires privés. Toutefois, l'association du public et du privé permettrait de définir des modalités et des solutions offrant la possibilité aux ports soit de retrouver leur dynamisme, soit d'accroître et d'accélérer leur capacité de développement.

C'est la raison pour laquelle j'avais déposé en début d'année une proposition de loi visant à créer les sociétés anonymes portuaires. Cette proposition de loi vit sa vie,

mais l'examen du présent texte me donne aujourd'hui l'occasion d'y introduire par voie d'amendement les dispositions qui étaient initialement prévues dans cette proposition de loi.

Je rappelle que la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a conduit les collectivités à accepter la responsabilité des ports non autonomes de l'Etat. Je souhaite pour ma part qu'en favorisant les associations sous forme de syndicat mixte ou sous toute autre forme, vous veilliez, monsieur le ministre, à ce qu'il n'y ait pas de mise sous tutelle d'une collectivité par une autre, à ce qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts entre, par exemple, une région et un département, afin que les ports retrouvent une activité susceptible de dynamiser l'économie des secteurs concernés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Chacun sait que notre collègue Jean-François Le Grand a été un éminent rapporteur de la loi relative aux aéroports.

Il nous propose de calquer l'organisation portuaire sur l'organisation aéroportuaire telle qu'elle résulte de cette loi. Il serait dommage de refuser d'un côté ce que l'on a accepté de l'autre ! Aussi, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Je comprends le souci de M. Le Grand. Il ne faudrait pas qu'un enjeu économique tel que celui de la gestion des ports non autonomes devienne un enjeu politique. Il nous faudra y veiller !

Je suis favorable à cet amendement. Je vous indique simplement, monsieur le sénateur, que, postérieurement à son adoption par le Sénat, il nous faudra faire en sorte de le compléter par un dispositif comparable à celui qui a été adopté pour les aéroports s'agissant de la situation des agents publics. Mais nous avons commencé depuis quelques heures à travailler sur cette question. En liaison avec vous, nous proposerons de compléter ce texte lors de son examen par l'Assemblée nationale.

Cela étant, je souscris à l'esprit de votre amendement et j'émet un avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Le Grand, pour explication de vote.

M. Jean-François Le Grand. J'ai pris note de l'observation de M. le ministre. Il a raison ! Au demeurant, je n'ai fait que reprendre *in extenso* le dispositif applicable aux aéroports. Il nécessite d'être retravaillé, et je vous remercie, monsieur le ministre, de nous proposer de l'améliorer de cette manière.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Je suis surpris qu'au détour de l'examen d'un amendement, à vingt-trois heures trente, on engage sur le fond la privatisation des ports !

C'est un débat idéologique, vous l'avez dit. Vous ne serez pas étonné de notre position sur cette affaire, qui est identique à celle que nous avons adoptée dans le cas d'Aéroports de Paris et des grands aéroports régionaux. Ce qui était vrai pour les avions l'est aussi pour les bateaux !

Nous nous opposons à cette évolution des sociétés portuaires, cela ne vous étonnera pas.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 28 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

L'amendement n° 26 rectifié, présenté par Mmes Hummel et Michaux-Chevry, MM. Virapoullé, Trucy et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Avant le titre III, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« – dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;

« – le port de Port-Cros, relevant du parc national de Port-Cros. »

La parole est à M. Bernard Saugey.

M. Bernard Saugey. Le XII de l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dispose qu'un décret en Conseil d'Etat fixe avant le 31 août 2005 la liste des ports maritimes des départements d'outre-mer qui sont exclus du transfert aux collectivités territoriales.

La loi n'obligeant pas à transformer ces ports en ports autonomes, elle permet donc de rétablir dans les départements d'outre-mer une catégorie de ports non autonomes relevant de l'Etat. Or les dispositions permanentes codifiées par cette même loi ne prévoient pas d'autres ports relevant de l'Etat que les ports autonomes et les ports de Saint-Pierre et de Miquelon. En outre, cette même loi dispose que le port de Port-Cros relève du parc national de Port-Cros, disposition codifiée au IV de l'article L. 601-1 du code des ports maritimes.

Afin d'assurer la cohérence des dispositions permanentes codifiées dans le code des ports maritimes, à la fois entre elles et avec le dispositif non codifié de la loi, l'article que nous vous proposons d'insérer dans le présent projet de loi complète l'article L. 101-1 nouveau du code des ports maritimes en prévoyant le régime applicable à ces différents ports.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. S'agissant de clarifier une situation, la commission émet un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 26 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant le titre III.

TITRE III

DISPOSITIONS À CARACTÈRE SOCIAL

CHAPITRE I^{er}

Dispositions applicables au transport routier

Article 16

L'article L. 213-11 du code du travail est ainsi modifié :

I. – Les deux premières phrases du deuxième alinéa du II sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Il peut être dérogé à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur. »

II. – Le dernier alinéa du II est complété par les mots : « à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire. »

III. – A la première phrase du III, après les mots : « transport routier » sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, ».

Mme la présidente. L'amendement n° 56, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Evelyne Didier.

Mme Evelyne Didier. Je défendrai de façon commune les amendements de suppression des articles 16 et 17. En effet, ces deux articles étendent le champ des ordonnances du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports, directives contre lesquelles notre groupe s'était déjà clairement prononcé.

Ce gouvernement organise le démantèlement du droit français par le recours aux ordonnances, ce que nous avons souvent eu l'occasion de dénoncer ces derniers mois.

Le présent texte prévoit des dérogations à la limitation de dix heures de travail quotidien en cas de travail de nuit pour les ambulanciers, mais encore des dérogations à l'obligation de pauses durant la journée pour certaines catégories de transporteurs.

Les branches d'activité concernées rassemblent en très grande majorité des petites entreprises comptant peu d'employés et aucune représentation du personnel. Finalement, le travailleur se retrouvera seul à négocier face à son patron. On imagine le résultat !

Ce n'est pas avec un contrôle de l'inspection du travail tous les huit ans en moyenne que les conditions de travail des salariés seront garanties dans leur entreprise !

On assiste aujourd'hui à un recul social sans précédent. On revient sur des principes que l'on croyait élémentaires, tel celui du repos.

C'est Taylor, précurseur du travail à la chaîne au début du vingtième siècle, qui parlait de la « flânerie » naturelle des travailleurs, qu'il fallait combattre à tout prix. Décidément, quel recul !

Les ambulanciers privés, compte tenu de leur situation, se retrouveront tiraillés entre deux logiques : d'une part, celle de la qualité du service à caractère sanitaire qu'ils rendent, d'autre part, celle de l'impératif d'efficacité économique. On peut là aussi imaginer ce vers quoi nous allons aller !

Il faudrait répondre à toutes ces contradictions en augmentant les garanties de qualité des conditions de travail et, partant, les garanties de la qualité du service.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons la suppression des articles 16 et 17.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission émet bien évidemment un avis défavorable. Il s'agissait ici de régler un problème soulevé par notre collègue Yannick Texier. Nous sommes donc favorables à l'article 16, et défavorables à l'amendement de suppression.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

L'article L. 220-3 du code du travail est ainsi modifié :

I. – Dans le troisième alinéa, les mots : « relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier » sont remplacés par les mots : « de navigation intérieure, de transport ferroviaire, de transport sanitaire, des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains et le personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres, ».

II. – Dans la première phrase du dernier alinéa, après les mots : « entreprises de transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire et du personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres, ».

Mme la présidente. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 57, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Evelyne Didier.

Mme Evelyne Didier. J'ai défendu cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 20, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Dans le I de cet article, après les mots :
de transport sanitaire,
insérer les mots :
de transport de fonds et valeurs,

II. – En conséquence dans le II de cet article, après les mots :

de transport sanitaire

insérer les mots :

, de transport de fonds et valeurs

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 20 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 57.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit, par l'amendement n° 20, de transposer au secteur du transport de fonds et de valeurs les dispositions qui ont été adoptées pour le transport sanitaire.

L'obligation de prendre des pauses durant la journée de travail est difficilement applicable au secteur sanitaire, dans la mesure où l'on ne peut arrêter une ambulance...

Il paraît souhaitable d'étendre cette dérogation, pour des raisons de sécurité, au transport de fonds et de valeurs.

Enfin, pour les mêmes raisons que tout à l'heure, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 57.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Je suis défavorable – M. le rapporteur m'en excusera – à la fois à l'amendement n° 57, qui vise à supprimer l'article 17, et à l'amendement n° 20.

J'estime en effet que l'on ne peut pas assimiler le transport de fonds au transport sanitaire. Si l'urgence peut justifier un certain assouplissement dans la réglementation du temps de travail dans le domaine sanitaire, en revanche, pour le transport de fonds, ce serait une erreur d'aller aussi loin : vous savez combien, dans ce secteur, la vigilance est importante, et vous connaissez les menaces qui pèsent sur ces agents, dont les conditions de travail sont parfois extrêmement difficiles.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur le ministre, j'aimerais que vous m'expliquiez comment le problème peut être réglé pour les transporteurs de fonds.

Si les convoyeurs de fonds empruntent toujours le même itinéraire et s'arrêtent à peu près au même moment au même endroit, des risques majeurs pèseront sur leur sécurité ! J'hésite donc à retirer mon amendement, qui visait précisément à régler un problème concernant la sécurité des personnes et des biens.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Dominique Perben, ministre. A votre remarque en forme de question, monsieur le rapporteur, je répondrai qu'il appartient à l'entreprise de transport de fonds d'organiser sa tournée tout en respectant la législation du travail. Ces entreprises ne sont pas les seules à connaître ce type de contraintes !

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Revet, rapporteur. Je le retire, mais cette question devra être réexaminée.

Mme la présidente. L'amendement n° 20 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 17

Mme la présidente. L'amendement n° 33, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 17, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

A l'article L. 212-19 du code du travail, les mots : « Le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable » sont remplacés par les mots : « Le second alinéa du II et le troisième alinéa du III de l'article L. 212-15-3 relatifs aux salariés itinérants non cadres ne sont pas applicables ».

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. L'article 95 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 concernant les petites et moyennes entreprises a inséré au III de l'article L. 212-15-3 du code du travail une disposition prévoyant que la convention ou l'accord fixant la durée du travail des salariés ayant la qualité de cadre peut préciser que les conventions de forfait en jours sont applicables, à condition qu'ils aient individuellement donné leur accord par écrit, aux salariés itinérants non cadres dont la durée du temps de travail ne peut être prédéterminée et qui disposent d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps pour l'exercice des responsabilités qui leur sont confiées.

Cette disposition ne peut s'appliquer aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier. En effet, la directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, qui vient d'être transposée en droit français, comporte une limitation de la durée hebdomadaire du travail, tant en moyenne sur une période de quatre mois que sur une semaine isolée.

Cette exigence est incompatible avec une durée du travail fixée par une convention de forfait en jours aussi bien que par une convention de forfait en heures, ce qu'interdisait déjà l'article L. 212-19 du code du travail.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. La commission émet un avis favorable. Je tiens à souligner que M. Texier a autant travaillé sur ce dossier que sur le précédent qu'il avait eu à rapporter !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 17.

L'amendement n° 60 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 17, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

A. L'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière est ainsi modifié :

I. – Le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4° A la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs ; ces obligations s'appliquent aux

conducteurs des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes et des véhicules de transport de voyageurs comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, à l'exception des conducteurs :

« a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;

« b) des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie, ou placés sous le contrôle de ceux-ci ;

« c) des véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;

« d) des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ;

« e) des véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire dans le cadre de la formation professionnelle prévue au présent article ;

« f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés ;

« g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

« Ces formations doivent permettre aux conducteurs de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos, de développer une conduite préventive en termes d'anticipation des dangers et de prise en compte des autres usagers de la route et de rationaliser la consommation de carburant de leur véhicules. »

II. – Le huitième alinéa est ainsi rédigé :

« Les modalités d'application de ces obligations sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

B. La date d'entrée en vigueur des dispositions figurant au A est fixée au 10 septembre 2008, pour les transports de voyageurs, et au 10 septembre 2009, pour les transports de marchandises.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Afin de conforter la sécurité des conducteurs et celle des autres usagers de la route, cet amendement vise à compléter l'obligation de formation s'imposant aux transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs, conformément à la directive 2003/59 du 15 juillet 2003.

Cet amendement tend notamment à permettre d'élargir le champ des conducteurs concernés par l'obligation de formation, d'allonger la durée de la formation continue et de remettre à plat par un décret l'ensemble des régimes de formation du secteur des transports – on en dénombre actuellement une vingtaine – qui sont aujourd'hui définis par des accords collectifs.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 60 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 17.

CHAPITRE II

Dispositions relatives au transport maritime

Article 18

Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-1 ainsi rédigé :

« *Art. 5-1.* – Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire, sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, selon des modalités déterminées par décret.

« Ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant la relation de travail de ces personnels, même s'ils se trouvent détachés temporairement en France. »

Mme la présidente. La parole est à M. Robert Bret, sur l'article.

M. Robert Bret. Nous ne pouvons qu'approuver cet article 18, en vertu duquel les équipages à bord des navires utilisés pour fournir des prestations de services de remorquage bénéficient, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des dispositions du lieu de prestation en matière de législation du travail.

En effet, comme le souligne notre collègue Charles Revet dans son rapport, « l'évolution du droit communautaire doit conduire à encadrer d'ores et déjà de manière très stricte les conditions d'emploi des équipages, la qualité de ces dernières étant un élément essentiel à la sécurité des ports ». Nous partageons complètement cette analyse.

L'article 18 permet de revenir sur une disposition qui avait été introduite par la loi créant le registre international français, le RIF, et qui légalisait la soumission des marins étrangers aux conditions de travail de leur pays d'origine sur des bâtiments battant pavillon national. Il s'agissait, par cette mesure, d'appliquer avant l'heure, dans le domaine maritime, la directive Bolkestein.

Aussi, nous ne pouvons que nous féliciter de ce changement d'attitude du Gouvernement au regard des conséquences sociales particulièrement néfastes de la loi créant le RIF et de la directive sur les services portuaires, qui va finalement être discutée par le Parlement européen dans le courant du mois.

Cependant, cette prise de conscience aurait également pu concerner l'ensemble des métiers de la marine marchande – notamment le lamanage –, qui regrettent de ne pas avoir été consultés sur ce texte.

Tel est le sens de notre intervention. Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen, qui n'étaient pas favorables à l'adoption de la loi créant le RIF, s'opposent à la directive sur les services portuaires. D'ailleurs, celle-ci a été rejetée à l'unanimité par la délégation du Sénat pour l'Union européenne et n'a toujours pas été mise à l'ordre du jour des travaux de la commission des affaires économiques, alors que nous avons examiné ce texte le 15 mars dernier.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, nous souhaitons que le Gouvernement aille plus loin et étende le champ d'application de cette disposition.

Mme la présidente. L'amendement n° 21 rectifié *bis*, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Après les mots :

établies en France

remplacer la fin du premier alinéa du texte proposé par cet article pour l'article 5-1 du code du travail maritime par les dispositions suivantes :

pour ce qui concerne les matières suivantes :

« – libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;

« – durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;

« – salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« – conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« – règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;

« – discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

« – travail illégal.

II. – Rédiger ainsi le second alinéa du même texte :

« Un décret détermine les conditions et modalités d'application des dispositions relevant des matières énumérées aux alinéas précédents, les conditions dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à résoudre un problème particulier, puisque le port du Havre a été condamné par le tribunal administratif. Mais le chantier global n'est pas ouvert et, pour l'instant – pour répondre à M. Bret –, le lamanage n'est pas concerné.

L'article 18 concerne les employés à bord des navires de remorquage et pose le principe de la mise en œuvre des règles du lieu de prestation en matière de législation du travail, un décret étant chargé d'en prévoir les modalités d'application.

Afin d'améliorer la rédaction de cet article, il est proposé, par cet amendement, d'énumérer précisément l'ensemble des matières du droit du travail que devra couvrir ce décret. Une disposition similaire a été adoptée dans la loi du 2 août 2005 relative aux petites et moyennes entreprises s'agissant du détachement transnational de travailleurs. L'article inséré dans le code du travail par cette loi dresse une liste des matières concernées et c'est cette liste qui est ici reprise.

Cet amendement constitue donc une mesure de cohérence par rapport au droit existant et présente surtout le double avantage d'une lisibilité accrue pour les entreprises et d'une garantie supplémentaire pour les salariés concernés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat, mais, sur le fond, il est favorable à l'amendement. Je dis cela pour signifier au Sénat, avec beaucoup de déférence, que cette disposition est un peu à la limite du pouvoir réglementaire. Or le président du Conseil constitutionnel est extrêmement sourcilieux en la matière...

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Sur le fond, je suis favorable à l'amendement, mais je m'interroge sur l'insertion de telles dispositions : relèvent-elles du domaine de la loi ? Je ne le pense pas.

Si on lit les phrases une à une, on s'aperçoit qu'il faut être attentif à la discrimination et à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, à la protection de la maternité, à l'âge d'admission au travail, à l'emploi des enfants. Franchement, est-il sérieux d'évoquer l'emploi des enfants ? Nous sommes en France, tout de même ! Selon moi, ces précisions alourdiraient inutilement la loi.

Nous souscrivons totalement à l'esprit de l'article 18, bien qu'il soit un peu ambigu. Je rappelle à cet égard que l'article 260 du code des douanes précise que sont réservées au pavillon français les opérations de remorquage qui sont effectuées à l'intérieur des ports ou des eaux territoriales de la métropole et des départements français d'outre-mer, entre les ports d'un de ces mêmes territoires, ou entre les ports de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

Cela étant, certaines activités de remorquage sont actuellement réalisées par des entreprises étrangères. Les soumettre au droit français, c'est bien, mais il ne faut pas oublier qu'une directive sectorielle, avec le principe d'un libre accès à la concurrence, semble se dessiner. Il nous faut donc anticiper.

De plus, à l'instar de mon collègue Robert Bret, je m'interroge : au lieu d'évoquer uniquement les opérations de remorquage, il faudrait aussi tenir compte des opérations à quai car, une fois que les bateaux ont été remorqués, il faut les haler, les amarrer, puis les déhaler. Peut-être aurait-on pu aller un peu plus loin et évoquer cette question, même s'il n'y a vraisemblablement pas d'entreprise étrangère de lamanage chez nous aujourd'hui. Mais, après tout, ce type de service sera sûrement ouvert lorsque la directive sera publiée !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

M. Daniel Reiner. Je m'abstiens, mais c'est une abstention bienveillante !

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 18, modifié.

(L'article 18 est adopté.)

Article additionnel après l'article 18

Mme la présidente. L'amendement n° 58, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Demessine et Didier, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 18, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les armateurs maritimes exerçant en méditerranée sur les trajets entre le Maghreb et la France et entre la Corse et le continent doivent être immatriculés au premier registre.

La parole est à M. Robert Bret.

M. Robert Bret. Nous souhaitons permettre au Gouvernement d'honorer l'engagement écrit pris le 25 avril dernier par M. Goulard, alors secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, d'exclure du domaine d'application du registre international français les navigations de passagers en Méditerranée sur les lignes desservant la Corse et l'Afrique du Nord.

Comme on le sait, ce nouveau registre d'immatriculation des navires sous pavillon français, entériné par la loi du 3 mai 2005 relative au registre international français, permet aux armateurs d'employer jusqu'à 75 % de marins non européens.

Cette loi, véritable « Bolkestein des mers », permet aux armateurs d'employer des marins étrangers aux conditions de leur pays d'origine sur des bâtiments battant pavillon national, la seule contrainte étant que le commandant et son adjoint soient de nationalité française.

A l'époque, nous étions opposés à ce texte, notamment parce que les conditions de travail constituent, il ne faut pas l'oublier, l'un des facteurs essentiels de la sécurité maritime.

Grâce à sa situation géographique et à ses milliers de kilomètres de côtes, notre pays possède de nombreux ports. Nous ne voulons pas les voir devenir des lieux de *dumping* social en matière d'armement naval et d'embauche d'équipages.

Nous continuons de penser que la libéralisation du secteur maritime, qui s'est traduite dans notre législation par la création de pavillons de complaisance, favorise l'existence de « navires poubelles » et l'apparition de catastrophes écologiques.

Nous estimons que la France et l'Europe pourraient promouvoir une activité maritime fondée sur une coopération offrant des perspectives de développement aux pays de l'Union comme aux pays émergents et permettant de tirer les conditions de travail vers le haut.

Tel est le sens de cet amendement, qui prévoit l'obligation d'immatriculation au premier registre pour les armateurs maritimes exerçant en Méditerranée sur les trajets entre le Maghreb et la France et entre la Corse et le continent. Il n'est donc pas seulement limité à la SNCM, et n'est pas conditionné par un éventuel accord de branche.

Aussi, nous demandons au Sénat de voter cette disposition, qui permet de concrétiser l'engagement du Gouvernement et correspond parfaitement à l'objectif supposé d'un projet de loi intitulé « Sécurité et développement des transports ».

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement a une portée très large puisqu'il obligerait tous les navires effectuant les trajets entre la Corse et le continent et la France et le Maghreb à être inscrits au premier registre.

S'agissant des navires de passagers, ceux qui opèrent sur les lignes intracommunautaires sont explicitement exclus du champ d'application de la loi sur le RIF. Autrement dit, ceux qui effectuent des liaisons entre la Corse et le continent sont d'ores et déjà obligatoirement inscrits au premier registre.

En étendant l'obligation d'inscription au premier registre aux navires de fret et de cabotage international, l'amendement remettrait en cause la loi sur le RIF, qui vient à peine d'être votée.

En tant que rapporteur de cette loi, j'avais milité pour la création de ce registre qui, dans un environnement mondial extrêmement concurrentiel, est seul à même de maintenir une flotte sous pavillon français.

La commission émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Défavorable, pour les excellentes raisons évoquées par M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Robert Bret, pour explication de vote.

M. Robert Bret. Je regrette de constater que la parole de l'Etat n'est pas tenue et qu'un ministre fait fi de l'engagement pris par son prédécesseur ! Et je rappelle que cette garantie portait sur les lignes desservant non seulement la Corse, mais aussi l'Afrique du Nord.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement n'est pas adopté.)

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions communautaires concernant les gens de mer

Article 19

I. – A l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots : « de maladie », sont insérés les mots : « , de maternité ».

II. – Il est ajouté à l'article L. 757-1 du code de l'éducation un dernier alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine marchande. »

III. – Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-2 ainsi rédigé :

« *Art. 5-2.* – Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat. » – *(Adopté.)*

Articles additionnels après l'article 19

Mme la présidente. L'amendement n° 34 rectifié, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 19, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail sont abrogés.

II. – Après l'article L. 742-1 du code du travail, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« *Art. L. ...* . – I. L'inspection du travail maritime est confiée aux inspecteurs et contrôleurs du travail

maritime relevant du ministère chargé de la mer dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat qui fixe la répartition entre ces agents des compétences attribuées au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code.

« II. Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont chargés de veiller à l'application des dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Ils sont également chargés du contrôle des conditions de vie et de travail de toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin ainsi que du contrôle de l'application des conditions sociales de l'Etat d'accueil dans les cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.

« Pour l'exercice de ces missions les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont habilités à demander à l'employeur ou à son représentant, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

« III. Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime, participant, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'organisation internationale du travail relatives au régime de travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

« IV. Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime et des officiers et agents de police judiciaire, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Les agents mentionnés à l'alinéa précédent sont habilités à constater les infractions aux dispositions des régimes du travail applicables aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d'un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées à l'alinéa précédent est confiée à l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »

III. – L'article 123 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est abrogé.

IV. – A l'article L. 742-5 du code du travail, au deuxième alinéa, après les mots : « L. 231-3-2, », sont insérés les mots : « L. 231-4, ».

V. – Dans le premier alinéa de l'article L. 324-12 du code du travail, après les mots : « L. 611-10, » sont insérés les mots : « les inspecteurs et les contrôleurs du travail maritimes, »

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. Il s'agit de mettre en œuvre certaines conventions maritimes de l'organisation internationale du travail, l'OIT, ratifiées par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 : il s'agit des conventions n°s 163, 164, 166,

178, 179, 180, et du protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 de l'OIT sur la marine marchande en matière de normes minima.

L'article additionnel que nous vous proposons d'insérer complète la mise en œuvre de la convention n° 178. Intégrant dans le code du travail les inspecteurs et contrôleurs du travail maritimes, notamment en matière de lutte contre le travail dissimulé, il précise leur mission, qui est étendue au contrôle du régime de travail des personnes employées à bord mais n'exerçant pas la profession de marin, au contrôle du respect des normes sociales internationales de l'OIT pour les navires battant pavillon étranger faisant escale dans les ports français au titre de l'Etat du port et au contrôle des règles sociales de l'Etat d'accueil sur les navires étrangers, lorsque la législation le prévoit – comme c'est le cas –, au cabotage maritime et au remorquage portuaire.

L'article 123 du code du travail maritime, relatif au contrôle par l'inspection du travail maritime des navires immatriculés outre-mer faisant escale dans un port métropolitain, serait abrogé et réintégré par cohérence après l'article L. 742-1 du code du travail. Il serait réécrit en mentionnant chacun des territoires ou des collectivités concernés.

Les pouvoirs des inspecteurs et des contrôleurs du travail maritimes seraient alignés sur le droit commun en prévoyant une mise en demeure préalable à la verbalisation dans les cas prévus en matière de sécurité et de santé au travail.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement offre des garanties renforcées aux marins, puisqu'il permet notamment d'étendre la compétence des inspecteurs du travail maritime aux personnes n'exerçant pas la profession de marin ainsi qu'au contrôle du respect des normes sociales de l'OIT au titre de l'Etat du port et des règles sociales de l'Etat d'accueil.

La commission émet un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 34 rectifié.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 22, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 742-12 – L'aptitude physique à l'exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail définies au titre IV du livre II du présent code.

« Les conditions d'organisation et de fonctionnement du service de santé des gens de mer sont déterminées par décret en conseil d'Etat. »

II. – En conséquence, dans l'intitulé du chapitre III du titre III, avant le mot :

communautaires
insérer les mots :
internationales et

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement érige le service de santé des gens de mer en service de santé au travail, mission que ce service accomplit déjà mais sur la base d'un simple arrêté qui date de 1977.

Le dispositif proposé confère au service une base législative, ce qui le conforte dans ses missions de conseil et de prévention des risques professionnels maritimes.

Il satisfait de cette façon aux dispositions des conventions de l'Organisation internationale du travail, récemment ratifiées par la France.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 35, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 19, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 6 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 6. – Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application au placement des marins du titre I du livre III du code du travail. Ce décret fixe notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire. »

II. – L'article 9 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 9. – Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.

« Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.

« Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement. »

III. – Les articles 12 et 13 du code du travail maritime sont abrogés.

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. Cet amendement tend à insérer un article additionnel ayant pour objet la mise en œuvre des mêmes conventions maritimes de l'Organisation internationale du travail que celles que je visais dans l'amendement n° 34 rectifié.

Il prend en compte les prescriptions de la convention n° 179 concernant le placement et le recrutement des gens de mer. Ces prescriptions seront mises en œuvre dans le cadre du service public de l'emploi. Toutefois, elles nécessitent une adaptation de l'article 6 du code du travail maritime pour tenir compte des dispositions relatives aux organismes de placement privés prévus par la loi du 18 janvier 2005 de programmation pour la cohésion sociale. Un décret en

conseil d'Etat précisera les modalités d'agrément de ces organismes, ainsi que leurs obligations lorsqu'ils placent des marins.

Afin de satisfaire aux prescriptions de cette convention prévoyant que les marins soient informés de leurs droits et puissent examiner leur contrat avant l'embarquement, l'article 9 du code du travail maritime doit être modifié. La signature et la remise du contrat devront intervenir avant l'embarquement. Le contrat d'engagement devra mentionner les coordonnées de l'inspecteur du travail maritime destinataire d'une copie pour enregistrement.

Cette simplification administrative permet d'abroger l'article 13 du code du travail maritime relatif au visa du contrat d'engagement et maintient un acte de l'autorité publique, tel qu'exigé par la convention n° 22 de l'OIT, relative au contrat d'engagement, en offrant un niveau de garantie équivalent.

L'article 12 du code du travail maritime, obsolète, doit être abrogé. Il prévoit, notamment, la lecture par l'autorité maritime des conditions du contrat au moment de l'inscription au rôle d'équipage, ce qui n'a plus cours. En outre, il est pour partie redondant avec l'article 15-1 du même code.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement permet d'encadrer les organismes de placement des marins et de mettre en œuvre les conventions ratifiées par la France s'agissant du contrat d'engagement des marins.

La commission émet un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 23, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 28 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 28. – Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

« Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement, peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

« a) Par roulement ;

« b) De manière différée, au retour au port ;

« c) En cours de voyage, dans un port d'escale.

« Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

« A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail maritime.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »

II. – L'article 104 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 104. – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 du présent code sont déterminées par décret. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement concerne le repos hebdomadaire des marins et répond aux prescriptions de la convention n° 180 de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer.

Il clarifie la rédaction de l'article 28 du code du travail maritime relatif au repos hebdomadaire et prévoit que les modalités de prise différée de ce repos seront fixées par la négociation collective ou le contrat et encadrées par décret.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Monsieur le rapporteur, dans le quatrième alinéa de votre amendement, pourquoi indiquez-vous les mots « peuvent prévoir » et non pas simplement « prévoient » ? Si on légifère, autant dire les choses clairement !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Tout dépend du type d'exploitation des navires. Certains navires partent très longtemps, d'autres pour des périodes moins longues. C'est donc une faculté qui est ouverte.

M. Daniel Reiner. Admettons...

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 24, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre 4 du titre 4 du code du travail maritime est ainsi modifié :

I. – Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :

« Art. 87. – L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

« 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;

« 2° A la fin de la période de préavis ;

« 3° Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;

« 4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médicale nécessitant son débarquement ;

« 5° En cas de naufrage ;

« 6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause de faillite, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;

« 7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;

« 8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;

« 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

« L'armateur est déchargé de son obligation si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

« Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

« L'armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marins employés à bord.

« *Art. 88.* – Le rapatriement comprend :

« 1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

« *a)* Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;

« *b)* Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;

« *c)* Le pays de résidence du marin ;

« *d)* Tout autre lieu convenu entre les parties.

« 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

« Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois en cas de nécessité le capitaine doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

« Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin sont immédiatement restitués en vue du rapatriement.

« *Art. 89.* – L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

« Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

« Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

« *Art. 90.* – La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article 86 sont à sa charge, l'armateur devant toutefois en faire l'avance.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'Etat. »

II. – Après l'article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :

« *Art. 90-1.* – Est puni de 7 500 euros d'amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin. La peine est portée à six mois

d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende en cas de récidive.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit ici d'un sujet très sensible puisque, pour diverses raisons, les cas d'abandon de marins ne sont malheureusement pas rares.

Cet amendement actualise le code du travail maritime conformément aux prescriptions de la convention n° 166 relative au rapatriement des gens de mer, que la France a ratifiée par la loi du 16 février 2004.

Il renforce ainsi les garanties offertes aux marins puisqu'il complète les cas de rapatriement. Il précise que le marin choisit son lieu de rapatriement et renforce les sanctions pénales prévues en cas de non-rapatriement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement est adopté à l'unanimité.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 36, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 19, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Il est inséré au chapitre III du titre V du code de la voirie routière une section III ainsi rédigée :

« Section III – Dispositions relatives au télépéage.

« *Art. L. 153-10* – Les dispositions de la présente section s'appliquent à toute perception de péages ou prélèvements de toute nature auprès des usagers des infrastructures routières, par un dispositif électronique nécessitant l'installation d'un équipement électronique embarqué à bord des véhicules, à l'exception des systèmes de péage à l'échelon purement local dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret.

« *Art. L. 153-11* – Les systèmes visés à l'article L. 153-10 mis en service à compter du premier janvier 2007 doivent utiliser un ou plusieurs des procédés définis par décret. »

II. – L'article L. 122-4-1 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions des articles L. 153-10 à L. 153-11 s'appliquent à la perception des péages sur les autoroutes. »

III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et le contenu du dispositif contractuel nécessaire à sa mise en œuvre.

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. La possibilité de franchir les barrières de péage sans être contraint de s'arrêter pour procéder au paiement constitue une facilité considérable pour les usagers.

En France, le succès de ce système ne se dément pas depuis la mise en place, par les sociétés d'autoroutes, d'un système commun de télépéage : une seule puce électronique permet de franchir, sans marquer d'arrêt, toutes les barrières de péage équipées.

Cette facilité, qui participe à la qualité du service rendu aux usagers par les autoroutes, mérite d'être étendue à l'ensemble des autoroutes européennes, sur lesquelles le péage a vocation à se développer.

La directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 du Parlement et du Conseil impose que les Etats membres rendent possible l'introduction d'un système interopérable sur l'ensemble des routes européennes.

Elle renvoie à un futur « service européen de télépéage » le soin de définir les règles techniques.

En l'absence d'un dispositif législatif sur le territoire national prévoyant explicitement la possibilité d'imposer le respect de règles techniques et procédurales facilitant l'interopérabilité des dispositifs de télépéage, il convient qu'une loi en fixe le cadre.

Les règles s'imposent, en effet, non seulement aux concessions de l'Etat, mais aussi à celles des collectivités territoriales, soit lorsqu'elles exploitent elles-mêmes en régie certains ouvrages, soit lorsqu'elles ont confié à un tiers l'exploitation d'ouvrages d'art à péage.

L'interopérabilité nécessitera des modifications des contrats de délégation de service public portant exploitation d'ouvrages routiers à péage. Elle implique, à terme, un dispositif de gestion des fichiers contenant des données personnelles échangées entre les divers opérateurs.

La France doit, à cet égard, conserver l'avance technique et capitaliser l'expérience administrative résultant de la mise en place du système actuel.

Le présent amendement fixe le cadre du futur développement du télépéage, sachant que la transposition de la directive sera complétée au fur et à mesure que le « service européen de télépéage », créé au sein de la Commission et encore inexistant, fixera les règles applicables aux systèmes techniques, ainsi que les clauses contractuelles obligatoires dans les relations entre opérateurs.

L'amendement que je vous propose vise à insérer dans le chapitre III du titre V du code de la voirie routière une section III concernant les péages des ouvrages d'art et comprenant les articles L. 153-10 et L. 153-11 qui fixent les principes généraux et renvoient à des décrets le détail des mesures d'application. Ces articles définissent le champ de l'interopérabilité, qui ne concerne que les péages d'une certaine importance utilisant des dispositifs électroniques embarqués dans les véhicules.

Par ailleurs, l'amendement indique de façon explicite que ces dispositions sont applicables aux autoroutes et modifie à cette fin l'article L. 122-4-1 du code de la voirie routière.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 36.

M. Michel Billout. Le groupe communiste républicain et citoyen s'abstient.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 31, présenté par M. Texier et les membres du groupe Union pour un mouvement populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa du II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« De même, pour les services occasionnels publics de transports routiers non-urbains de personnes, tout contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter. »

La parole est à M. Yannick Texier.

M. Yannick Texier. Les travaux du Conseil national des transports ont montré la nécessité d'améliorer la transparence dans la relation entre le donneur d'ordre et l'entreprise de transport effectuant un service de transport public occasionnel de personnes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Jacques Pelletier, pour explication de vote.

M. Jacques Pelletier. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens à saluer la transposition par la France d'une directive communautaire. Notre pays a trop longtemps souffert d'importants retards de transposition, ce qui l'avait placé au dernier rang des nations européennes. La situation s'améliore depuis deux ans, je m'en félicite, même si nous occupons toujours une peu glorieuse treizième place sur vingt-cinq.

J'en viens maintenant au fond. En dépit du très court délai d'examen imposé par le Gouvernement par la déclaration d'urgence, l'économie générale du texte répond aux attentes des professionnels des transports. Un texte divers, en patchwork, ont dit certains, mais qui insuffit les évolutions indispensables à l'adaptation des transports aux contingences du droit communautaire et aux sujétions de notre environnement économique.

Je pense en particulier au secteur ferroviaire. La transposition du « deuxième paquet ferroviaire » ne répond pas seulement à une mise en conformité de notre droit. La création de l'établissement public de sécurité ferroviaire est une clarification indispensable des rôles joués par les différents opérateurs du secteur. La situation dans laquelle une entreprise d'Etat pouvait certifier ses propres concurrents n'était vraiment plus tenable, surtout au moment où la SNCF doit se préparer à l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, programmée pour mars 2006.

La solution choisie par le Gouvernement, celle de l'établissement public, me paraît préférable à la formule de l'autorité administrative indépendante, qui a été retenue dans d'autres secteurs ouverts à la concurrence comme l'électricité ou les télécommunications. En matière de contrôle technique et de garantie des conditions de sécurité, il est essentiel que l'Etat conserve ses prérogatives régaliennes en exerçant directement l'ensemble de ces contrôles. Il n'est ici nulle question de laisser cet établissement public échapper à la tutelle de l'Etat.

Parallèlement à ce profond bouleversement du secteur ferroviaire, il me paraît vital, pour notre économie mais aussi et surtout pour notre environnement, que les pouvoirs publics impulsent un développement décisif du ferroutage. Bien sûr, la mise en œuvre d'une politique volontariste dans ce domaine induit de lourds investissements et exige une adaptation des infrastructures, mais ce choix politique me semble indispensable.

En contrepoint, je m'interroge cependant sur la logique qui conduit la SNCF à posséder des participations au sein des entreprises de transport routier, au point d'en faire un investisseur important du secteur. Est-il vraiment judicieux qu'un établissement public industriel et commercial se disperse ainsi hors de sa spécialisation naturelle plutôt que de concentrer ses efforts – et ses fonds – sur son propre secteur ?

En marge de la sécurité et du développement des transports, je m'interroge aussi sur l'annonce faite par le ministre des finances au sujet de l'aliénation de certaines emprises de RFF et de l'imputation des sommes ainsi perçues aux recettes du budget de l'Etat plutôt qu'à l'actif de RFF, pourtant très endetté.

Certes, cet établissement public n'a pas directement vocation à faire des bénéfices. Notons toutefois que, depuis sa création en 1997, il a permis d'apurer par transfert une bonne partie des dettes de la SNCF.

Par ailleurs, je me félicite du dispositif de soutien financier aux entreprises de transport routier qui est mis en place dans un contexte de tension très forte sur les prix du carburant. Les marges de manœuvre des entreprises sont gravement affectées et, à terme, ce sont des milliers d'emplois qui pourraient être menacés. Je suis favorable à la réponse qu'apporte ce texte, complétée par la proposition de notre rapporteur, qui a voulu y intégrer le transport fluvial.

Enfin, je suis, bien sûr, favorable à l'aggravation des sanctions en matière de « débridage » des deux-roues. La lutte contre la violence routière passe par une politique répressive lorsque la prévention a épuisé ses capacités. Mais il faudra un jour aller plus loin et amorcer une réflexion sur la pollution sonore provoquée par les deux-roues...

Monsieur le ministre, les mesures nouvelles qui nous sont proposées répondent aux besoins actuels de l'ensemble des branches du secteur du transport. C'est pourquoi je voterai ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

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

M. Daniel Reiner. Vous l'aurez noté au cours de la discussion des articles, madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne nous sommes pas enfermés dans un état d'esprit d'opposition systématique. Nombre des dispositions examinées nous agréaient dès lors qu'elles constituaient une amélioration, un progrès ou une transposition correcte des directives communautaires.

Je l'avais indiqué dans la discussion générale, un certain nombre de points étaient au cœur de notre réflexion et, parmi eux, deux spécialement.

Le premier concerne les contrats de partenariat public-privé, étendus d'ailleurs, en un deuxième temps, à VNF – ce qui fait un P supplémentaire pour les ports ! –, comme si c'était la solution miracle qui allait résoudre l'ensemble de nos problèmes et compenser la rareté de l'argent public. Je ne rêve pas, mais c'est opinion contre opinion ; la nôtre a le désavantage d'être minoritaire en la circonstance. Alors, faisons avec ! (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*)

Le second point essentiel de notre réflexion, et qui justifie à lui seul le vote négatif que nous allons émettre sur ce texte, c'est évidemment l'anticipation sur la libéralisation du fret ferroviaire.

Monsieur le ministre, vous avez choisi cette solution, mais vous n'arriverez pas à nous persuader qu'elle est profitable au fret ferroviaire. Je souhaiterais que nous ayons tort ; malheureusement, jusqu'à présent, la preuve a été faite que nous n'avons pas entamé le plus important, c'est-à-dire le report modal. Le choix que vous avez fait ne nous satisfait évidemment pas et, ne serait-ce que pour cette raison-là, nous marquerons notre opposition globale à ce texte.

Cela étant, je le redis, nous avons trouvé au fil du débat un certain nombre de dispositions positives et nous les avons approuvées. La sécurité, c'est aussi l'affaire de tous !

M. Jean-François Le Grand. Très bien !

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

M. Michel Billout. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, une nouvelle fois, le Gouvernement fait adopter dans l'urgence aux parlementaires un projet de loi aux conséquences multiples et importantes. En effet, deux semaines seulement séparent l'examen du texte en conseil des ministres de son adoption par notre assemblée. Le travail parlementaire n'aura donc pas pu se faire dans des conditions satisfaisantes. C'est d'autant plus regrettable que la procédure d'urgence prive les assemblées parlementaires d'une seconde lecture.

Mais venons-en au contenu de ce texte. Il consiste principalement dans la transposition de la directive dite « deuxième paquet ferroviaire », entérinant l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire international au 1^{er} janvier 2006 et du fret national au 31 mars de la même année.

Le 29 mai dernier, le peuple français a pourtant manifesté son refus des politiques de libéralisation, son refus de la soumission de l'ensemble des activités à la loi du marché. Il a réaffirmé son attachement à la notion de service

public comme fondement de société, comme valeur de la République et non comme une exception française ayant vocation à s'éteindre.

Le Parlement européen n'a pas entendu ce message, puisque les députés viennent d'y voter le « troisième paquet ferroviaire », qui ouvre à la concurrence le transport de passagers.

Le gouvernement français n'a pas plus tenu compte du résultat du référendum, puisqu'il nous propose aujourd'hui d'adopter ce projet de loi de transposition intitulé « Sécurité et développement des transports ».

En amont, le Gouvernement a déjà préparé l'ouverture à la concurrence par l'adoption du plan « fret ferroviaire ». Mais que constate-t-on ? L'offre de transport et la sécurité ont-elles été améliorées ? Loin de là ! Le rail a encore perdu des parts dans le transport de marchandises. Ce plan s'est soldé par une perte de capacité du réseau, par la fermeture de nombreuses gares, de nombreux sillons – 18 % – et par la suppression d'emplois. Parallèlement, les parts du transport routier de marchandises n'ont cessé de croître, grâce à une politique plus que généreuse du Gouvernement en matière d'allègements de charges et d'assouplissement de la réglementation du travail.

Cette démarche de libéralisation vise à permettre l'arrivée de nouveaux entrants, qui, ne nous leurreront pas, seront plus intéressés par les profits à court terme sur les lignes rentables que par la qualité du service et la satisfaction des besoins.

Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen estiment pour leur part que le développement et la sécurité des transports ne passent surtout pas par la mise en concurrence des entreprises, des hommes et des territoires. En effet, seule la maîtrise publique des investissements dans les infrastructures et le matériel de transport permettrait à l'Etat de dégager des priorités au regard non de la rentabilité escomptée mais des impératifs d'intérêt général de sécurité des réseaux, d'aménagement du territoire et d'égal accès des usagers à la mobilité.

Dans ce sens, la possibilité de partenariat public-privé, si elle n'est pas contestable dans son principe, fait courir le risque de la création de monopoles privés sur certains segments du réseau.

On peut d'autant plus s'inquiéter de la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre les conditions d'un désengagement de l'Etat dans le financement des infrastructures que la privatisation engagée des autoroutes prive l'agence de financement des infrastructures de ressources pérennes.

Ainsi, on s'en remet, par ce projet de loi, à l'initiative privée pour établir des priorités dans le choix des infrastructures à financer. C'est extrêmement dangereux au regard des missions de service public qui incombent à l'Etat.

Malgré les quelques dispositions positives qu'il contient, concernant notamment les transports aériens et maritimes, nous voterons donc contre ce projet de loi qui, finalement, fragilise la sécurité des usagers et des personnels et renonce au développement d'une offre de transport digne des moyens de notre pays.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Guené.

M. Charles Guené. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous arrivons au terme d'un débat nourri sur un projet de loi attendu qui appelle une application rapide.

Pour résumer, je dirai que ce texte comporte deux types de dispositions : d'une part, des mises en conformité de notre droit avec des engagements internationaux et communautaires ; d'autre part, des mesures variées nécessaires aux transports, tous modes compris, et à leur développement.

Sur le premier point, comme pour le texte de transposition de directives en matière environnementale que nous avons adopté ce matin, il me semble important de souligner ce que l'Europe et le droit international peuvent nous apporter en termes de sécurité, de protection sociale, de cohérence des projets d'infrastructures, de développement de nos entreprises, car nous n'évoluons pas dans un monde isolé.

Par ailleurs, le présent texte prévoit plusieurs dispositions intéressantes dans des domaines variés tels la sécurité ferroviaire, la sécurité aérienne, la sécurité routière, les tunnels routiers, l'information routière, le transport maritime et fluvial.

Quatre points me paraissent déterminants et justifient l'approbation du groupe UMP.

Tout d'abord, ce texte crée un établissement public de sécurité ferroviaire qui sera chargé de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité technique des réseaux.

Ensuite, ce texte renforce aussi les principes, les conditions et les modalités du contrôle technique dans l'aviation civile. Après les catastrophes aériennes qui ont endeuillé notre été, ces mesures étaient attendues, et nous espérons qu'elles seront encore développées au niveau européen, comme en a manifesté le souhait le commissaire chargé des transports, M. Jacques Barrot.

En outre, ce texte permettra de recourir aux partenariats publics-privés pour le financement des infrastructures, notamment ferroviaires.

Enfin, face à la très forte augmentation du prix du gazole, ce texte permettra de mieux prendre en compte cette hausse et de mieux la répartir entre les différents acteurs économiques.

De façon plus générale, nos débats ont permis à la représentation nationale de s'assurer que vous êtes attaché, monsieur le ministre – mais nous n'en doutions pas –, à la cohérence de nos différentes infrastructures, à leur complémentarité et à la pérennité de leurs financements. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en reparler lors de la prochaine discussion du projet de loi de finances pour 2006.

Pour toutes ces raisons, le groupe UMP votera le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

11

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi d'orientation agricole, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 26, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

12

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu de Mme Esther Sittler une proposition de loi relative à la déclaration domiciliaire.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 25, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

13

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Projet de position commune du Conseil 2005/.../PESC du ... concernant des mesures restrictives à l'encontre de l'Ouzbékistan. – PESC Ouzbékistan 10/2005.

Ce texte sera imprimé sous le n° E 2974 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Projet de règlement du Conseil imposant certaines mesures restrictives concernant l'Ouzbékistan. – Règlement Ouzbékistan.

Ce texte sera imprimé sous le n° E 2975 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à l'Année européenne du dialogue interculturel (2008).

Ce texte sera imprimé sous le n° E 2976 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision-cadre du Conseil relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans

le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale.

Ce texte sera imprimé sous le n° E 2977 et distribué.

14

DÉPÔT D'UN AVIS

Mme la présidente. J'ai reçu de M. François-Noël Buffet un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi relatif aux offres publiques d'acquisition (n° 508, 2004-2005).

L'avis sera imprimé sous le n° 24 et distribué.

15

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 19 octobre 2005, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

Discussion du projet de loi (n° 284, 2004-2005), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre le dopage et à la protection de la santé des sportifs.

Rapport (n° 12, 2005-2006) de M. Alain Dufaut, fait au nom de la commission des affaires culturelles.

Aucune inscription de parole dans la discussion générale n'est plus recevable.

Le délai limite pour le dépôt des amendements est expiré.

Délai limite pour les inscriptions de parole et pour le dépôt des amendements

Question orale avec débat n° 4 de M. Alain Lambert à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement et le financement des infrastructures de transport ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mercredi 19 octobre 2005, à dix-sept heures.

Projet de loi relatif aux offres publiques d'acquisition (n° 508, 2004-2005) ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 19 octobre 2005, à dix-sept heures ;

Délai limite pour le dépôt des amendements : mercredi 19 octobre 2005, à seize heures.

Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au traitement de la récidive des infractions pénales (n° 23, 2005-2006) ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 24 octobre 2005, à dix-sept heures ;

Délai limite pour le dépôt des amendements : lundi 24 octobre 2005, à seize heures.

Déclaration du Gouvernement suivie d'un débat sur les prélèvements obligatoires ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mardi 25 octobre 2005, à dix-sept heures.

Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Michel Thiollière relative au renforcement de la coopération décentralisée en matière de solidarité internationale (n° 224, 2004-2005) ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 26 octobre 2005, à dix-sept heures ;

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 25 octobre 2005, à dix-sept heures.

Conclusions de la commission des lois sur la proposition de résolution de MM. Josselin de Rohan, Henri de Raincourt, André Dulait et des membres du groupe UMP tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'immigration clandestine (n° 10, 2005-2006) ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 26 octobre 2005, à dix-sept heures ;

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 25 octobre 2005, à dix-sept heures.

Conclusions de la commission des affaires culturelles sur les propositions de loi de :

– Mme Annie David et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 40 de la loi d'orientation pour l'avenir de l'école relatif au lieu d'exercice des délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 483, 2004-2005) ;

– MM. Jean-Claude Carle, Jacques Valade et plusieurs de leurs collègues relative aux délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 511, 2004-2005) ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 26 octobre 2005, à dix-sept heures ;

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 25 octobre 2005, à dix-sept heures.

Débat de contrôle budgétaire sur la gestion de la dette dans les Etats de l'Union européenne ;

Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mercredi 26 octobre 2005, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 19 octobre 2005, à zéro heure quinze.)

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD*

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

*établi par le Sénat dans sa séance du mardi 18 octobre 2005
à la suite des conclusions de la conférence des présidents*

Mercredi 19 octobre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre le dopage et à la protection de la santé des sportifs (n° 284, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 18 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 18 octobre 2005.)

2° Eventuellement, suite du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (n° 9, 2005-2006).

Jeudi 20 octobre 2005 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Question orale avec débat n° 4 de M. Alain Lambert à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement et le financement des infrastructures de transport ;

(Le président de la commission des affaires économiques et le président de l'Observatoire de la décentralisation disposeront d'un temps d'intervention spécifique de dix minutes ;

La conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 19 octobre 2005) ;

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures.)

Ordre du jour prioritaire :

3° Projet de loi relatif aux offres publiques d'acquisition (n° 508, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mercredi 19 octobre 2005, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 19 octobre 2005.)

Mardi 25 octobre 2005 :

A 10 heures :

1° Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

N° 744 de M. Adrien Gouteyron à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(Accès à la télévision numérique en Haute-Loire) ;

N° 766 de M. Daniel Reiner à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Mesures en faveur des communes forestières de Meurthe-et-Moselle) ;

N° 781 de M. Gilbert Barbier à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Conditions de commercialisation des médicaments génériques) ;

N° 782 de M. Bernard Cazeau à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation des entreprises du paysage) ;

N° 787 de M. Philippe Richert à M. le garde des sceaux, ministre de la justice ;

(Situation du tribunal du contentieux de l'incapacité de Strasbourg) ;

N° 790 de M. Philippe Madrelle à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation préoccupante de l'emploi en Gironde) ;

N° 795 de M. André Trillard à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Application de la loi littoral) ;

N° 798 de M. Jean Boyer à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Avenir des communes) ;

N° 799 de M. Alain Dufaut à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Augmentation constante du trafic sur l'A 7) ;

N° 800 de M. Bernard Fournier à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Financement des RN 7 et RN 82) ;

N° 802 de M. Jean-Pierre Godefroy transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice ;

(Enquête sur l'attentat de Karachi du 8 mai 2002) ;

N° 803 de M. André Rouvière transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Lutte contre les offres non sollicitées par les consommateurs) ;

N° 804 de M. Jean Bizet à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Pérennisation du taux réduit de TVA sur les travaux dans les bâtiments anciens) ;

N° 805 de Mme Catherine Procaccia transmise à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Régime de prévoyance et de retraite des élus salariés en suspension de contrat de travail) ;

N° 811 de M. Christian Gaudin à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche ;

(Gel des crédits de fonctionnement de l'enseignement supérieur agricole) ;

N° 819 de M. Aymeri de Montesquiou à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Réorganisation des services de la DDE du Gers) ;

N° 820 de M. Jean-Pierre Demerliat à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(TNT et réception de France 3 Limousin) ;

N° 827 de Mme Nicole Borvo Cohen-Seat à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Situation de l'industrie de la chaussure en France) ;

A 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

2° Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au traitement de la récidive des infractions pénales (n° 23, 2005-2006) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– *au lundi 24 octobre 2005, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;*

– *à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.*

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 24 octobre 2005.)

Mercredi 26 octobre 2005 :*Ordre du jour prioritaire*

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

1° Eventuellement, suite de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au traitement de la récidive des infractions pénales ;

2° Déclaration du Gouvernement suivie d'un débat sur les prélèvements obligatoires ;

(A la suite du Gouvernement, interviendront successivement :

– *le rapporteur général de la commission des finances (15 minutes) ;*

– *le rapporteur de la commission des affaires sociales pour les équilibres généraux de la loi de financement de la sécurité sociale (15 minutes),*

– *le président de la commission des finances (15 minutes) ;*

– *le président de la commission des affaires sociales (15 minutes) ;*

– *et les orateurs des groupes.*

La conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 25 octobre 2005.)

Jeudi 27 octobre 2005 :*Ordre du jour réservé*

A 9 h 30 et à 15 heures :

1° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Michel Thiollière relative au renforcement de la coopération décentralisée en matière de solidarité internationale (n° 224, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005) ;

2° Conclusions de la commission des Lois sur la proposition de résolution de MM. Josselin de Rohan, Henri de Raincourt, André Dulait et des membres du groupe UMP tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'immigration clandestine (n° 10, 2005-2006) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005.)

3° Question orale avec débat européenne n° 1 de M. Jean Bizet à Mme la ministre déléguée au commerce extérieur sur la position de l'Union européenne dans les négociations au sein de l'organisation mondiale du commerce avant la conférence de Hong Kong ;

(La discussion de cette question orale européenne s'effectuera selon les modalités prévues à l'article 83 ter du règlement) ;

4° Conclusions de la commission des affaires culturelles sur les propositions de loi de :

– Mme Annie David et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 40 de la loi d'orientation pour l'avenir de l'école relatif au lieu d'exercice des délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 483, 2004-2005) ;

– MM. Jean-Claude Carle, Jacques Valade et plusieurs de leurs collègues relative aux délégués départementaux de l'éducation nationale (n° 511, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 octobre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005) ;

5° Débat de contrôle budgétaire sur la gestion de la dette dans les Etats de l'Union européenne ;

(La conférence des présidents a :

– attribué un temps d'intervention de dix minutes au rapporteur spécial de la commission des finances ;

– fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 26 octobre 2005.)

Mercredi 2 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Sous réserve de sa transmission, projet de loi d'orientation agricole (urgence déclarée) (AN, n° 2341) ;

(M. Gaël Grosmaire, rapporteur de la section de l'agriculture et de l'alimentation du Conseil économique et social, exposera l'avis du Conseil économique et social sur le projet de loi.

Par ailleurs, la conférence des présidents a fixé :

– au vendredi 28 octobre 2005, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 31 octobre 2005.)

Jeudi 3 novembre 2005 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi d'orientation agricole ;

A 15 heures et le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures) ;

Ordre du jour prioritaire

3° Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Vendredi 4 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 9 h 30 et à 15 heures :

– Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Lundi 7 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Mardi 8 novembre 2005 :

A 10 heures :

1° Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

N° 784 de M. Dominique Braye à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Réforme de la fiscalité applicable à la gestion des déchets.)

N° 789 de M. José Balarelo à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Conditions de cessions du patrimoine immobilier de l'Etat) ;

N° 793 de Mme Anne-Marie Payet à M. le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement ;

(Contenu du décret du 30 janvier 2002 relatif au logement décent) ;

N° 794 de M. Ivan Renar à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ;

(Conséquences de l'augmentation des importations de textile chinois) ;

N° 806 de Mme Catherine Troendle à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Réglementation sur l'ouverture des cercueils) ;

N° 807 de M. Denis Badré à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Implantation des officines pharmaceutiques) ;

N° 810 de M. Claude Biwer à M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement ;

(Evolution de la taxe professionnelle) ;

N° 812 de M. Roland Courteau à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Amélioration du réseau transeuropéen du transport) ;

N° 813 de M. Richard Yung à M. le ministre délégué à l'industrie ;

(Ratification de l'accord de Londres sur les brevets) ;

N° 821 de M. Jean-Pierre Bel à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Situation des contractuels de la fonction publique hospitalière) ;

N° 824 de M. André Lardeux à M. le ministre de la culture et de la communication ;

(Archéologie préventive en Maine-et-Loire) ;

N° 826 de Mme Alima Boumediene-Thiery à M. le ministre des affaires étrangères ;

(Ratification de la convention des Nations unies sur la protection des droits des travailleurs migrants et des membres de leur famille) ;

N° 828 de M. Jean-Pierre Sueur à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ;

(Réglementation relative au droit funéraire) ;

N° 829 de M. Gérard Delfau à M. le ministre de la santé et des solidarités ;

(Menace de disparition des maisons médicales de garde) ;

N° 830 de M. Claude Domeizel à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

(Réglementation relative à l'occupation des berges de plan d'eau) ;

N° 832 de Mme Nicole Borvo Cohen-Seat à M. le ministre délégué aux relations avec le Parlement ;

(Inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale d'une proposition de loi instituant une journée nationale pour l'abolition universelle de la peine de mort) ;

N° 833 de Mme Monique Cerisier-Ben Guiga à M. le ministre des affaires étrangères ;

(Compétences consulaires en matière de nationalité) ;

N° 838 de M. René-Pierre Signé à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche ;

(Organisation des stages dans les lycées d'enseignement agricole) ;

Ordre du jour prioritaire

A 16 heures et le soir :

2° Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Mercredi 9 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Suite du projet de loi d'orientation agricole.

Jeudi 10 novembre 2005 :

Ordre du jour réservé

A 9 h 30 et à 15 heures :

1° Question orale avec débat n° 6 de M. Nicolas About sur l'état de préparation de la France face aux risques d'épidémie de grippe aviaire ;

(En application des premier et deuxième alinéas de l'article 82 du règlement, la conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront dans le débat les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005) ;

2° Conclusions de la commission des affaires culturelles sur la proposition de loi de M. Philippe Marini complétant la loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française (n° 59, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 8 novembre 2005, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005) ;

3° Débat de contrôle budgétaire sur le rapport d'information établi par M. Roland du Luart au nom de la commission des finances sur la mise en œuvre de la LOLF dans la justice judiciaire (n° 478, 2004-2005) ;

(La conférence des présidents a :

– attribué un temps d'intervention de quinze minutes au rapporteur spécial de la commission des finances pour la justice et au rapporteur pour avis de la commission des lois ;

– fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 9 novembre 2005.)

Lundi 14 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Sous réserve de sa transmission, projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 (AN, n° 1830) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 14 novembre 2005, à 11 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 11 heures, le lundi 14 novembre 2005.)

Par ailleurs, la conférence des présidents a décidé d'organiser deux débats :

– le premier au début de la troisième partie du projet de loi « Dispositions relatives aux recettes et à l'équilibre général pour 2006 » sur les fonds concourant au financement de la sécurité sociale, fonds de solidarité vieillesse (FSV) et fonds de financement des prestations sociales des non-salariés agricoles (FFIPSA) ;

– le second au début de la quatrième partie « Dispositions relatives aux dépenses pour 2006 » sur l'assurance maladie.

Pour chacun de ces deux débats la conférence des présidents a fixé à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 11 heures, le lundi 14 novembre 2005.)

Mardi 15 novembre 2005 :

A 10 heures :

1° Questions orales ;

Ordre du jour prioritaire

A 16 heures et le soir :

2° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Mercredi 16 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Judi 17 novembre 2005 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 ;

A 15 heures et le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures.)

Ordre du jour prioritaire

3° Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Eventuellement, vendredi 18 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 9 h 30 et à 15 heures :

Suite du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006.

Lundi 21 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures et le soir :

Sous réserve de son dépôt sur le bureau du Sénat, projet de loi portant engagement national pour le logement ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au vendredi 18 novembre 2005, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le vendredi 18 novembre 2005.)

Mardi 22 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 10 heures, à 16 heures et le soir :

Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement.

Mercredi 23 novembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

A 15 heures :

1° Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement ;

2° Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 ;

Le soir :

3° Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi relative au traitement de la récidive des infractions pénales ;

4° Suite du projet de loi portant engagement national pour le logement.

Du jeudi 24 novembre au mardi 13 décembre 2005 :

Ordre du jour prioritaire

Sous réserve de sa transmission, projet de loi de finances pour 2006 (AN, n° 2540) ;

(Les règles et le calendrier de la discussion budgétaire seront fixés ultérieurement.)

ANNEXE 1

Question orale avec débat inscrite à l'ordre du jour du jeudi 20 octobre 2005

N° 4 – M. Alain Lambert interroge M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement et le financement des infrastructures de transport.

ANNEXE 2

Questions orales inscrites à l'ordre du jour de la séance du mardi 25 octobre 2005

N° 744 – M. Adrien Gouteyron attire l'attention de M. le ministre de la culture et de la communication sur le retard prévu pour le département de la Haute-Loire s'agissant de l'accès à la télévision numérique terrestre (TNT). Il lui rappelle que la TNT est devenue depuis le 31 mars une réalité et ce pour seulement un tiers des Français. Il lui rappelle également que le déploiement de la TNT (35 % depuis le 31 mars, 50 % en septembre, enfin 80 % à 85 % en 2007) ne concernera la Haute-Loire que dans deux

ans. Il lui demande donc s'il est possible d'accélérer cette échéance pour qu'ainsi l'offre numérique puisse être plus rapidement accessible aux téléspectateurs de la Haute-Loire.

N° 766 – M. Daniel Reiner attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur les suites de la tempête de 1999 et sur l'exercice de la solidarité nationale en faveur des communes les plus touchées. Il lui rappelle que le département de Meurthe-et-Moselle a été le plus touché en part de volume de bois sur pied, et que, sur les 200 communes les plus sinistrées de France par cet événement climatique, 50 communes sont situées dans ce département, notamment dans le Sud Toulinois et le Piémont Vosgien. Dans sa réponse ministérielle publiée au JO du 07/08/2003, le ministre avait indiqué que le Gouvernement envisageait de resserrer progressivement son dispositif d'aide sur les communes les plus touchées, en précisant toutefois qu'il lui semblait préférable d'adapter chaque année les dispositifs à la situation réelle des communes, plutôt que d'arrêter de façon pérenne des modalités qui s'avèreraient rapidement obsolètes. Une circulaire du 8 mars 2005 reconduit effectivement une enveloppe d'aide de 11,76 M € pour les treize départements concernés. Cependant, une récente étude, confiée par le conseil général de Meurthe-et-Moselle à un organisme indépendant, montre clairement que 50 communes vont connaître de très graves difficultés budgétaires et que, sans visibilité à moyen voire long terme sur les aides de l'Etat, ces communes vont se trouver dans des situations financières inextricables. Paradoxalement, nombre de ces communes n'ont pas été aidées par l'Etat dans un premier temps, à cause de leurs recettes exceptionnelles liées à la vente des chablis ; la répartition des subventions a toutefois été améliorée au fil des années. Au-delà du maintien du dispositif d'aides budgétaires pour les communes les plus touchées, qu'il semble essentiel de préserver sur le long terme, se pose également la question de la reconstitution des forêts sinistrées. Cette reconstitution tarde, faute de moyens, et les élus s'inquiètent de la révision à la baisse des barèmes des aides. De même, alors qu'il est prioritaire pour accélérer la régénération des forêts de trouver de nouveaux débouchés aux produits forestiers, y compris les bois de petite taille, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) semble laisser entendre à plusieurs maîtres une réduction de ses moyens pour soutenir les petits projets de bois-énergie. Aussi, il souhaiterait connaître les engagements du Gouvernement en faveur des communes les plus sinistrées, aussi bien sur la pérennisation des aides budgétaires que sur le soutien à l'investissement forestier, et notamment la reconstitution des forêts.

N° 781 – M. Gilbert Barbier appelle l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur les dérives possibles des conditions actuelles de commercialisation des génériques. En vertu de l'article L. 5121-10 du code de la santé publique, les médicaments génériques peuvent obtenir une autorisation de mise sur le marché (AMM) deux ans avant l'expiration du brevet protégeant la spécialité de référence. L'obtention de cette AMM entraîne une inscription automatique au répertoire des génériques. Si cette disposition est utile pour promouvoir le développement des génériques en leur permettant un accès plus rapide au marché, elle favorise aussi les atteintes aux droits de propriété intellectuelle sur les médicaments princeps. En effet, certains fabricants de génériques n'hésitent pas à commercialiser leurs produits dès l'obtention de l'AMM sans attendre l'expiration des brevets. L'inscription au répertoire des génériques vaut, pour les acteurs de la chaîne de distribution qui n'ont pas les moyens de connaître l'état des brevets existants, présomption de commercialisation licite. Ainsi, les pharmaciens peuvent se rendre complices, malgré eux, de contrefaçon en exerçant leur droit de substitution. Face à de telles dérives, les titulaires de brevets rencontrent des difficultés à faire valoir leurs droits devant les tribunaux. En effet, les recours en contrefaçon pour des produits pharmaceutiques sont particulièrement longs et leur issue est souvent incertaine. Cette situation est préjudiciable tant pour les laboratoires de recherche que pour les fabricants de génériques et les pharmaciens d'officine. Princeps et génériques ont tous deux leur place dans le système de santé : le développement de l'un ne doit pas pénaliser l'autre. La création d'un registre des brevets des médicaments hébergé par l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS) et vérifié par l'Institut national de la propriété intellectuelle (INPI) permettrait à toutes les parties d'avoir accès facilement aux infor-

mations relatives à la validité des titres de propriété intellectuelle et d'agir en connaissance de cause. Il lui demande quelles mesures il envisage pour assurer une coexistence harmonieuse entre les princeps et les génériques dans l'intérêt des patients.

N° 782 – M. Bernard Cazeau souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la situation des entreprises du paysage. Les entreprises du paysage doivent faire face à des problèmes de concurrence liés à la réglementation des services à la personne. Cette codification a permis la création d'associations ou d'entreprises de services à la personne dont l'objet exclusif est la réalisation de prestations de petit jardinage à l'attention des particuliers avec une réduction d'impôt et un taux de TVA réduit. Toutefois, certains prestataires semblent avoir détourné la réglementation afin de pouvoir effectuer des travaux importants. Les entreprises du paysage souffrent de cette concurrence déloyale. Ces distorsions mettent les petites entreprises en situation délicate et des emplois sont aujourd'hui menacés. Il lui demande donc de mettre fin à ses pratiques illicites et de faire appliquer la loi sur les services à la personne.

N° 787 – M. Philippe Richert attire l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice sur la situation du tribunal du contentieux de l'incapacité (TCI) de Strasbourg, qui rencontre actuellement un très grand retard dans le traitement des dossiers qui lui sont soumis en raison d'une sous-dotation en effectif administratif. Actuellement, il reste plus de 4500 affaires à traiter, ce qui représente une charge de travail de 36 mois, pour un flux d'entrée nul, au rythme actuel de sa production. Une réponse doit être apportée de toute urgence à cette situation qui rend impossible l'application du délai raisonnable de l'article 6 de la convention européenne des droits de l'homme. Par ailleurs, il convient de souligner la lourdeur du fonctionnement des audiences en raison de la présence obligatoire de quatre assesseurs. S'agissant du secret médical opposé aux TCI, celui-ci complique leur tâche et rend difficile la manifestation de la vérité, notamment en ce qui concerne les recours introduits par les employeurs. Il le remercie de bien vouloir lui faire connaître son avis sur la question et les dispositions qu'il entend prendre afin d'améliorer les conditions de fonctionnement du TCI de Strasbourg.

N° 790 – M. Philippe Madrelle appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la situation très préoccupante de l'emploi dans le département de la Gironde illustrée par la dégradation de deux sites industriels : l'usine Ford à Blanquefort d'une part, et les Fonderies du Bélier dans le Libournais, d'autre part. L'usine Ford, premier employeur de la région Aquitaine avec un effectif de 3 350 personnes, traverse actuellement une période délicate due aux difficultés du marché de l'automobile liées à la crise pétrolière, au cours du dollar ainsi qu'aux risques de délocalisation. Il lui rappelle que l'installation de Ford en Gironde avait suscité une forte mobilisation des pouvoirs locaux et qu'ils restent actuellement mobilisés pour aider au maintien de la compétitivité de ce site. La direction des Fonderies du Bélier, vient d'annoncer la suppression de 86 emplois sur les 530 salariés que compte cette entreprise. Après le départ de 220 intérimaires en automne dernier, il ne reste que 30 intérimaires à ce jour. Il souligne la légitime inquiétude des salariés qui craignent une délocalisation, ce qui aggraverait la situation de ce bassin d'emplois déjà gravement frappé par la crise viticole. Compte tenu du caractère alarmant de la situation de l'emploi en Gironde et en Aquitaine, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il compte prendre d'urgence afin que ces deux sites de première importance puissent être maintenus.

N° 795 – M. André Trillard attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les difficultés auxquelles sont confrontés les agriculteurs des zones rurales littorales en raison de l'application de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral et, en particulier, les dispositions de l'article L. 146-4 du code rural. Ainsi, dans le seul département de Loire-Atlantique plus d'une trentaine de communes sont concernées par les problèmes d'application de la loi littoral, soient environ 900 exploitations agricoles. Les « effets pervers » de la loi littoral ont été amplement exposés lors de la discussion au Sénat de la loi sur le développement des territoires ruraux, en janvier dernier,

de telle sorte que le précédent Gouvernement avait annoncé : la parution d'une circulaire explicitant les conditions dans lesquelles doit être appliquée la loi, en prenant en compte l'ensemble des évolutions récentes de la jurisprudence. Annonçant la création prochaine d'un Conseil national du littoral, le Gouvernement s'est engagé à ce que les dispositions réglementaires nécessaires soient prises rapidement afin que les dispositions de la loi puissent être applicables dans les meilleurs délais. Ces déclarations n'ayant pas été suivies d'effets, il lui demande si le nouveau Gouvernement envisage de tenir les engagements pris et de mettre enfin en œuvre les moyens annoncés, ainsi que de réunir, au plus vite, un groupe de travail composé notamment des représentants des professionnels concernés pour faire les propositions d'assouplissement qui s'imposent et ne pas laisser au seul juge administratif l'interprétation de la portée des dispositions qualifiant les espaces proches du littoral.

N° 798 – M. Jean Boyer attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire sur l'avenir de nos communes face à la montée en puissance des structures de coopération intercommunale. Dans notre paysage institutionnel, la commune s'efface peu à peu devant des cadres juridiques multiples et variés parfois complexes : communautés de communes, pays, départements, régions, sans oublier les communautés d'agglomération, les syndicats à vocation multiples. Sur les 98 508 communes existant en Europe, 36 600 sont situées en France, soit 32 % du nombre des communes européennes ; la commune pourra-t-elle continuer à jouer un rôle dans l'élaboration des choix pour l'avenir de nos enfants et des générations futures ? Nos communes s'appuient sur une présence fédératrice, génératrice de solidarité humaine et de relation permanente. Non seulement elles sont le creuset de la démocratie mais aussi elles apportent une vitalité sans commune mesure avec les autres échelons formant les niveaux de collectivités locales les mieux organisées, les mieux hiérarchisées, les plus fonctionnalisées. Elles symbolisent l'expression d'une certaine liberté locale mais aussi d'une véritable citoyenneté. L'évolution intercommunale éloigne de plus en plus les décisions des hommes et des femmes qui vivent au pays. Si l'œuvre communautaire s'inscrit dans une certaine rationalité, une nécessaire optimisation des moyens, il n'en demeure pas moins que la commune demeure et continuera à demeurer un repère fondamental dans l'esprit de nos concitoyens. La mairie est le lieu naturel et privilégié des relations humaines mais c'est aussi un lieu d'expression facilement identifiable où chacun peut aisément venir s'exprimer ou tout simplement trouver une porte ouverte. Il souhaite connaître comment le Gouvernement entend maintenir cet échelon de proximité et lui donner les moyens de remplir ses missions essentielles au service de toutes nos populations. Serviteurs de l'ombre, prompts à remplir une mission le plus souvent désintéressée particulièrement dans le monde rural, les maires incarnent plus que n'importe qui la pleine dimension humaine et sociale de l'élue de proximité prêt à répondre à toutes les attentes. Parallèlement, il aimerait connaître de quelle manière nos communes continueront à être aidées et mieux armées pour préparer les missions qui sont les leurs au service de la collectivité toute entière.

N° 799 – M. Alain Dufaut appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conséquences de l'augmentation constante du nombre de véhicules sur l'autoroute A7 (notamment des poids lourds, qui représentent 18 % du trafic total sur cet axe autoroutier), en particulier sur le tronçon situé entre Valence et Orange. Avec des pointes à près de 120 000 véhicules par jour en été, une catastrophe est désormais prévisible et les responsables élus ne peuvent plus se satisfaire de l'attente d'études qui ne débouchent sur aucune proposition. L'unanimité semble se dégager contre tout projet d'élargissement à deux fois cinq voies de l'A7 dans la vallée du Rhône (plus deux voies latérales réservées aux poids lourds), solution qui n'aurait pour effet que d'intensifier les nuisances de ce véritable goulot d'étranglement de l'axe nord-sud qui traverse, de Montélimar à Orange, des zones urbanisées très densifiées. Les élus locaux concernés privilégient plutôt des solutions alternatives avec le bouclage définitif de l'A 51 à l'ouest pour accéder à la Côte d'Azur et l'Italie, et la création de l'A 79, la « Cévenole », qui permettrait un délestage par l'est (Aubenas) des trafics se dirigeant vers le Languedoc, et au-delà, l'Espagne. Dans cet esprit, l'ouverture

immédiate d'un vaste débat public est nécessaire. Celui-ci devra ensuite déboucher sur un plan d'aménagement rapide d'itinéraires de détournement. A cet égard, les « financements innovants » évoqués par le Premier ministre dans son débat de politique générale pourraient constituer une solution pour faire face au coût important de ces travaux. Enfin, et pour satisfaire rapidement à l'objectif de diminution significative du trafic poids lourds dans la journée et diminuer ainsi le risque d'accidents graves, pourquoi ne pas accepter la gratuité du péage, pour les poids lourds, la nuit (de 22 heures à 4 heures du matin par exemple), afin de les inciter à rouler en dehors des créneaux horaires de forte fréquentation ? Il souhaiterait donc connaître ses projets en la matière et son avis sur les propositions formulées.

N° 800 – M. Bernard Fournier attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et de ses incidences sur le financement de l'aménagement des routes nationales 7 et 82. En effet, cette question constitue un dossier à la fois crucial et douloureux pour le département qu'il représente. Crucial, car, dans un contexte d'accroissement considérable du trafic routier, l'aménagement des nationales 7 et 82 est un véritable enjeu en matière d'infrastructure de transports, tant à l'échelle du territoire français dans son ensemble – puisqu'il offre une alternative à l'autoroute A 6 parvenue à saturation – que pour le département de la Loire, dont il assurera le désenclavement et favorisera le développement. Douloureux, car les manques d'aménagements sur de nombreuses portions de cet axe et les discontinuités de largeur de la voie sont hautement accidentogènes. Diverses avancées ont été accomplies à ce sujet, depuis le programme spécifique d'accélération (PSA) de 1989, qui reconnaissait à cette route la qualité d'axe structurant à l'échelle nationale. Il importait également que la portion entre Cosne-sur-Loire et Balbigny soit aménagée dans son ensemble et non tronçon par tronçon. Le 1^{er} février 2005, lors de la rencontre entre le président du conseil général de la Loire et le ministre de l'équipement et des transports, un nombre important de points problématiques ont pu être traités, apportant certaines réponses à des demandes longtemps demeurées insatisfaites. Parallèlement au dossier de l'axe RN 7-RN 82, d'autres développements sont également venus apporter des satisfactions substantielles au besoin de désenclavement de la Loire. Ainsi, il ne peut que saluer les efforts du Gouvernement auprès de la Commission européenne, qui ont permis l'adossement du tronçon Balbigny-Lyon à la concession Autoroutes du Sud de la France (ASF) de l'autoroute A 89. La création officielle de l'AFITF devait permettre d'espérer des arrivées de crédits plus régulières. Cependant, la récente décision du Gouvernement de procéder à la cession des parts de l'Etat dans les sociétés immobilières, dont les dividendes devaient alimenter le budget de l'AFITF, laisse planer de sérieuses craintes quant à la capacité future de cette agence à subvenir aux besoins financiers des travaux. Entre-temps, de nouveaux accidents meurtriers rappellent l'urgence d'accomplir tous les efforts nécessaires pour achever les déviations entamées et effectuer les autres aménagements nécessaires sur l'ensemble de l'axe afin de sécuriser les trajets de nos concitoyens. En conséquence, et au vu de ces nouveaux éléments, il remercie le Gouvernement de bien vouloir lui exposer la manière dont il entend honorer les engagements financiers qu'il a pris à diverses reprises concernant l'axe RN 7-RN 82.

N° 802 – M. Jean-Pierre Godefroy souhaite attirer l'attention de M. le Premier ministre sur l'état d'avancement de l'enquête concernant l'attentat qui a coûté la vie à 11 salariés de DCN (direction des constructions navales), le 8 mai 2002 à Karachi, au Pakistan. Le chef de l'Etat et le Gouvernement ont toujours su exprimer leur solidarité et leur soutien aux familles touchées : au-delà des efforts importants qui ont été faits pour couvrir leurs besoins et répondre aux inquiétudes sur leur avenir, ces familles ont aujourd'hui besoin de connaître les responsables de cet attentat. Or, elles n'ont aucune information sur l'état d'avancement de l'enquête et se sentent mises à l'écart. Côté pakistanais, l'enquête menée par la police locale avait conduit à l'arrestation de deux personnes qui ont été, depuis, remises en liberté. Côté français, il semble que le juge du pôle antiterroriste en charge de l'affaire n'ait toujours pas obtenu la commission rogatoire internationale nécessaire au bon déroulement de son enquête. Il souhaite

donc savoir comment se déroule la coopération entre la France et le Pakistan dans la conduite de l'enquête ainsi que ses derniers développements.

N° 803 – M. André Rouvière appelle l'attention de M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et des professions libérales sur certaines formes de pression que les organismes développent vis-à-vis de leurs clients. C'est ainsi que l'opérateur Orange vient d'adresser à certains de ses clients une carte « Orange Premier » accompagnée d'une lettre où il est écrit : « Vous être libre d'arrêter à tout moment sur simple appel à votre service client. Sinon vous continuerez bien sûr à profiter de cette offre : il ne vous en coûtera que 10 euros/mois ». Ainsi, sans avoir rien sollicité, le client reçoit une proposition payante qu'il doit annuler s'il ne veut pas l'utiliser. Il s'agit-là d'une sorte de pression qui, si elle se développe, risque d'obliger les particuliers à réagir continuellement et à faire preuve d'une vigilance contraignante. Il est anormal d'avoir à refuser une offre non sollicitée. Aussi, il lui demande s'il ne pourrait pas envisager d'interdire ce type d'offres.

N° 804 – M. Jean Bizet attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur les préoccupations exprimées par les professionnels du bâtiment à propos de la pérennité du taux de TVA réduit applicable aux travaux de rénovation dans les bâtiments anciens. En effet, la directive communautaire n° 99/85/EC du 29 octobre 1999 a autorisé l'application du taux réduit de TVA jusqu'au 31 décembre 2005. Force est de constater qu'avec la création de plus de 53 000 emplois, dont 40 000 dans le bâtiment, et une augmentation du montant des travaux de 3,8 milliards d'euros par an, cette mesure a eu de larges effets bénéfiques en matière de dynamisme économique et de lutte contre le « travail au noir ». Elle a largement favorisé l'amélioration de l'habitat ancien, notamment en matière de travaux de mise en sécurité et d'économie d'énergie. Il est donc primordial que cette disposition puisse être maintenue au-delà de la date fixée par l'Union européenne. Par conséquent, il lui demande de lui préciser les initiatives que le Gouvernement entend prendre afin de maintenir ce taux réduit pour ce secteur d'activité, générateur de plusieurs dizaines de milliers d'emplois.

N° 805 – Mme Catherine Procaccia appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sur le régime de prévoyance et de retraite des élus, salariés en suspension de contrat de travail. L'article L. 122-24-2 du code du travail permet à un salarié d'obtenir, à sa demande, la suspension de son contrat de travail lorsqu'il est élu membre du Sénat ou de l'Assemblée nationale et qu'il justifie d'une ancienneté minimale de 1 an auprès de son employeur. Cet article dans son dernier alinéa dispose qu'un décret fixera les conditions dans lesquelles les droits des salariés, notamment en matière de prévoyance et de retraite, leur seront conservés durant la durée du mandat. A l'approche des futurs renouvellements de ces assemblées, il apparaît important de faire un point de la situation. Elle souhaiterait donc savoir précisément quelles sont les dispositions qui s'appliquent en matière de retraite et de prévoyance pour ces salariés qui voient leurs droits suspendus pendant 5 ou 6 ans.

N° 811 – M. Christian Gaudin appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la mise en œuvre d'une décision de gel de crédits de fonctionnement de l'enseignement supérieur agricole public. Il souligne que cette baisse de crédits suscite de lourdes inquiétudes sur le terrain. Ainsi, pour l'INH (Institut national d'horticulture), situé à Angers, cette mesure porte sur une restriction de moyens de 211 000 euros, soit 16,5 % de la subvention de fonctionnement. Une telle décision, si elle devait se confirmer, serait difficilement supportable pour cet établissement déjà faiblement doté, du fait de sa création récente. Elle obligerait l'INH à un recentrage prioritaire sur les tâches d'enseignement. De plus, cette restriction budgétaire pénaliserait durablement cet établissement public, appelé pourtant à participer à la dynamique de recherche et d'innovation du pôle de compétitivité du végétal spécialisé de l'Anjou, labellisé par le Gouvernement. Il lui demande, par conséquent, de bien vouloir le rassurer sur la hauteur des crédits affectés à l'enseignement supérieur et à la recherche qui sont rattachés à son ministère, dans le cadre de la préparation du budget 2006. Une baisse de ceux-ci par rapport à

la précédente loi de finances serait en contradiction avec la priorité du Gouvernement de développer la recherche et l'innovation, notamment au sein des pôles de compétitivité.

N° 819 – M. Aymeri de Montesquiou attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les projets de réorganisation des services de l'Etat de la direction départementale de l'équipement du Gers. Premièrement, il s'inquiète que la maîtrise d'ouvrage et l'ingénierie routes nationales à Auch, qui comprend 16 agents, soit éventuellement transférée à Toulouse. En effet, la très faible diminution du réseau routier national dans le Gers (33 km) consécutive à la loi « libertés et responsabilités locales » d'août 2004 ne justifie aucunement ces transferts de personnel. Le différentiel est d'ailleurs de seulement 3 km si l'on compare à 2003. La mise en œuvre des opérations d'investissement restant entre Auch et Toulouse (soit 170 millions d'euros) peut être parfaitement réalisée par des services qui ont déjà prouvé leur compétence sur place et il lui rappelle que le Gers, avec 243 km de routes nationales, comprend 28 % du total des routes de la direction interrégionale des routes sud ouest (DIR Sud Ouest). Deuxièmement, il insiste sur le risque que comporte le projet de disparition de la subdivision de Gimont pour l'avenir de l'est du département. Le pays « Porte de Gascogne », qui regroupe près du tiers des communes du Gers, et qui est aussi un bassin de vie, serait alors démuné d'une implantation de la DDE alors même qu'elle est la zone géographique qui connaît le plus fort développement économique. Cette unité territoriale remplit des missions multiples totalement indispensables aux maires des communes rurales de la zone : maîtrise d'œuvre, assistance à maîtrise d'ouvrage, conseil aux collectivités, application du droit des sols, assistance technique fournie par l'Etat pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire etc... Il lui demande donc de bien vouloir veiller à ce que la nouvelle organisation des services dans le département du Gers, qui sera définie à la fin de l'automne, garantisse le maintien d'un service d'ingénierie routes nationales à la DDE d'Auch ainsi qu'une unité territoriale à Gimont.

N° 820 – M. Jean-Pierre Demerliat souhaite appeler l'attention de M. le ministre de la culture et de la communication sur des problèmes qu'induit l'arrivée en périphérie de la région Limousin de la télévision numérique terrestre (TNT). En effet, les habitants du nord, de l'ouest et du sud-ouest de la Haute-Vienne reçoivent les programmes de la TNT via l'émetteur installé près de Niort et, de ce fait, les abonnés n'ont plus accès aux programmes de France 3 Limousin. Les téléspectateurs de ces zones rurales sont très attachés à leurs émissions locales, en particulier à leurs journaux télévisés locaux. Il souhaiterait donc savoir quelles mesures rapides le Gouvernement entend prendre pour que les habitants du nord, de l'ouest et du sud-ouest de la Haute-Vienne puissent continuer à avoir accès aux programmes de France 3 Limousin.

N° 827 – Mme Nicole Borvo Cohen-Seat attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la situation de l'industrie de la chaussure en France en général et dans le bassin de Romans en particulier. Dans cette région, quelques jours après le dépôt de bilan de Kélian intervenu fin août, l'entreprise Jourdan a été mise en redressement judiciaire. Si Jourdan devait fermer, ce serait 800 salariés, sous-traitants compris, qui se retrouveraient au chômage alors que le taux de chômage de l'agglomération est déjà de 16,7 %. Ainsi les 342 derniers emplois de Jourdan sur Romans (en 1971, l'entreprise comptait encore 2 000 salariés implantés sur les sites de Tournon, Annonay et Romans) seraient menacés. Quant à l'entreprise Kélian, ses effectifs sont passés de 620 en 1990 à pratiquement 0 aujourd'hui. Face au grand émoi suscité par ce désastre industriel et social, le procureur de la République a décidé le 16 septembre dernier de l'ouverture d'une enquête préliminaire sur les conditions de la liquidation judiciaire de Kélian. Elle doit être menée à terme. Par contre les pouvoirs publics et en particulier l'Etat n'ont pour l'instant pris aucune mesure susceptible d'inverser le cours des choses. Pourtant à travers ces liquidations d'entreprises c'est l'avenir de la chaussure française qui est en jeu. Alors que grâce à la présence d'outils pour la formation et la recherche et à l'existence d'un réel savoir-faire, il est possible de mettre en œuvre un vrai projet industriel pour la chaussure au niveau national, la France s'engage dans ce domaine dans la voie de la désindustrialisation comme c'est déjà le cas pour

les machines-outils, l'acier et la métallurgie notamment. Comme pour Hewlett Packard par exemple, la question du remboursement des sommes encaissées au titre des fonds publics par les entreprises concernées se pose. Ne serait-il pas également important que tous les moyens soient mis en œuvre pour rapatrier les marques (Kélian et Jourdan) et les licences d'exploitation en France et à Romans ? Au vu de la situation et dans le cadre d'un sauvetage de l'entreprise Jourdan, ne faudrait-il pas intégrer aux résultats de cette société le produit de la vente de ses magasins de Romans et Paris Champs-Élysées ? Pareilles circonstances exigent de conduire rapidement une vraie réflexion sur le devenir de la filière chaussure en France et à Romans. A cette fin, l'organisation d'une table ronde associant l'ensemble des partenaires et en premier lieu les salariés de ce secteur semble des plus urgentes. Pour les tous prochains jours, ne serait-il pas logique que le comité interministériel d'aménagement du territoire prévu en octobre se saisisse de ce dossier important et avance vers la mise en œuvre de telles propositions ?

ANNEXE 3

**Question orale avec débat européenne inscrite
à l'ordre du jour du jeudi 27 octobre 2005**

N° QE-1 – Le 22 septembre 2005 – A l'approche de la Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui se tiendra à Hong Kong en décembre prochain, M. Jean Bizet interroge Mme la ministre déléguée au commerce extérieur sur la position de l'Union européenne dans ces négociations et sur les initiatives qui devraient être prises par les différents partenaires internationaux pour permettre leur succès. Il lui demande également de rappeler la portée du mandat dont dispose le commissaire européen chargé du commerce pour traiter des sujets agricoles, qu'il s'agisse de la suppression des subventions à l'exportation, de la réforme des soutiens internes, ou de l'accès au marché, et d'exprimer la position du Gouvernement sur ces sujets particulièrement sensibles pour notre pays. Il lui demande enfin quels résultats peuvent être attendus à Hong Kong pour les secteurs industriels et de services, qui représentent une part très significative du commerce extérieur de l'Union, et pour les dossiers relatifs au développement, dont le coton, qui avaient été au cœur de l'échec de la conférence ministérielle de Cancun en septembre 2003.

ANNEXE 4

**Questions orales inscrites à l'ordre du jour de la séance
du mardi 8 novembre 2005**

N° 784 – M. Dominique Braye attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur les obstacles rencontrés dans certains départements par les collectivités locales dans la mise en œuvre de la réforme de la fiscalité des ordures ménagères adoptée par le Parlement dans le cadre de la loi de finances 2005 et de la loi de finances rectificative pour 2004. En effet certaines autorités préfectorales semblent méconnaître ces dispositions légales, ce qui occasionne des blocages malvenus et incompris par les élus locaux. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend prendre afin de favoriser une information complète et rapide des représentants de l'Etat dans les départements sur les nouvelles dispositions fiscales applicables en matière de gestion des ordures ménagères.

N° 789 – M. José Balareello attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la ligne 211 de la loi de finances pour 2005, concernant le produit de la cession d'éléments du patrimoine immobilier de l'Etat, qui prévoit une recette de 700 millions d'euros. Le principe de cette ligne de recettes non fiscales a été annoncé par le Gouvernement en 2003 et, au regard de l'exécution, le montant prévu par la loi de finances pour 2004, 500 millions d'euros, est très loin d'être atteint. Il est confronté dans les Alpes-Maritimes, dans la seule vallée de la Roya, à deux exemples frappants de cette impuissance des services de l'Etat à mener à bien les négociations et surtout à accomplir les procédures et les formalités des cessions, et partant à tirer des recettes de ces ventes. Il n'est pas rare de voir ces formalités perdurer anormalement sur plusieurs années. Les deux cas constatés concernent

la cession d'une ancienne gendarmerie dans le but d'y construire des logements sociaux et la vente d'un fort datant du XIX^e siècle pour y réaliser un ensemble touristique. Il lui demande de lui faire connaître le montant exact des recettes sur ce chapitre pour 2004. Pareillement, de lui faire connaître les recettes exactes prévues au budget 2005, apparemment de 700 millions d'euros, et les recettes réalisées au 1^{er} juin 2005. Devant les mauvais résultats obtenus en 2004, dont la presse s'est faite l'écho, qui pénalisent les acheteurs mais surtout le budget de l'Etat, il lui demande enfin s'il ne lui apparaît pas souhaitable de créer un petit groupe de travail composé de quelques professionnels de l'immobilier qui en connaissent tous les problèmes, alors que, manifestement, les personnes en charge de ces ventes immobilières, même s'ils occupent des postes importants dans la hiérarchie administrative ou militaire, ne sont pas formés à la pratique de l'immobilier et ne sont pas motivés par une tâche qu'ils considèrent souvent comme ne faisant pas partie de leur travail.

N° 793 – Mme Anne-Marie Payet attire l'attention de M. le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement sur les dispositions du décret n°2002-120 du 30 janvier 2002. Pris pour l'application de l'article 187 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au développement urbains, ce décret précise les caractéristiques du logement décent. Elle souligne que pour les logements situés dans les départements d'outre-mer, le décret ne retient pas comme un critère de logement décent l'installation de l'eau chaude, contrairement à ce qui est prévu pour les départements métropolitains. Il ne lui paraît pas normal qu'une telle inégalité subsiste au regard des logements sociaux des départements d'outre-mer et métropolitains. Elle rappelle qu'à la Réunion, par exemple, de nombreuses villes sont situées en altitude et connaissent des températures négatives pendant l'hiver austral (plaine des Cafres, ou Cilaos, par exemple). Il est injuste que l'achat d'un chauffe-eau reste à la charge des locataires qui, par définition, ont de faibles moyens financiers. Cette situation est d'autant plus inacceptable que les énergies renouvelables sont bien développées outre-mer. Ainsi, la Réunion est le département où l'installation de chauffe-eau solaires connaît la plus forte progression : entre 7 000 et 8 000 unités sont installées chaque année, soit trois fois plus qu'aux Antilles et deux fois plus que la moyenne métropolitaine. D'ailleurs, le 1^{er} juin 2005, le premier contrat de filière « chauffe-eau solaires » a été signé entre l'Etat, les collectivités locales, et les acteurs du secteur. Dans ce contexte, il s'avère nécessaire de supprimer cette disposition. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui faire connaître la suite qu'il entend donner à cette affaire.

N° 794 – Le 30 juin 2005 – M. Ivan Renar attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'inquiétante explosion des importations européennes de textiles provenant de Chine. Celle-ci résulte de la suppression des quotas d'importation entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Depuis le début d'année, les importations de certaines catégories de produits textiles chinois au sein de l'Union européenne ont augmenté de plus de 500 %. De tels flux représentent une très grave menace pour les emplois de ce secteur industriel européen, déjà fragilisé et qui poursuit sa modernisation, notamment en proposant de nouveaux produits à haute valeur ajoutée. A très court terme, ce sont quelques 20 000 emplois qui devraient disparaître. Les effets seront particulièrement dramatiques pour des régions telles que le Nord-Pas-de-Calais où l'industrie textile emploie plusieurs dizaines de milliers d'hommes et de femmes. Particulièrement préoccupée par cette menace pesant sur ce secteur vital de l'économie nationale et européenne, il lui demande de lui préciser les intentions du Gouvernement en la matière et, notamment, s'il compte demander à l'Union européenne la rédaction formelle de clauses de sauvegarde et s'il compte agir sur ceux qui importent. Il souhaiterait également savoir si la France entend demander à l'Europe d'exiger de la Chine qu'elle respecte les engagements pris lors de son adhésion à l'Organisation internationale du commerce en 2001, à savoir reconnaître aux autres pays adhérents le droit de limiter leurs importations d'articles de confection et de textiles chinois à 7,5 % au-dessus de leur niveau de l'année précédente, et ce jusqu'en 2008, dès lors que ces pays ont fait la preuve des dommages subis par leurs propres entreprises.

N° 806 – Le 5 septembre 2005 – Mme Catherine Troendle attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sur l'ouverture des cercueils des personnes décédées à l'étranger. Un certain nombre de personnes décèdent chaque année à l'étranger et sont rapatriées dans un cercueil hermétique. Les communes peuvent être sollicitées pour l'ouverture des cercueils, notamment dans le cadre d'une crémation du corps. En l'état actuel du droit, cette réouverture du cercueil est constitutive, en principe, d'une violation de sépulture et nécessite l'intervention du juge. Aussi, elle demande si des mesures ont été envisagées pour faire évoluer la réglementation en ce domaine.

N° 807 – M. Denis Badré attire l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur la pertinence de la réglementation relative à l'implantation des officines pharmaceutiques en milieu urbain et sur la cohérence de la procédure administrative accompagnant ces implantations. En l'état actuel du droit, le nombre et la répartition des officines pharmaceutiques sont établis en fonction de critères strictement communaux. Or, il apparaît que la population couverte par une officine dépasse parfois le territoire communal, c'est le cas des populations situées dans des zones frontalières, ou plus simplement en limite de commune. Par ailleurs, l'implantation d'officines peut, à l'heure actuelle, s'effectuer sans tenir compte des avis émis par les acteurs locaux, qu'ils soient maires ou préfets, un recours pouvant être accepté par l'administration, puis instruit et validé sans aucune saisine ni même information des élus locaux. Il lui demande quelles mesures pourraient être envisagées afin de rendre la carte d'implantation des officines pharmaceutiques plus homogène et cohérente entre les communes. Il lui demande également s'il lui semble possible d'adopter des dispositions permettant de prendre davantage en compte l'avis et la décision des élus locaux, qui constituent les responsables les plus qualifiés pour intervenir lors du processus d'implantation des officines pharmaceutiques. Il considère que la décentralisation commence par là.

N° 810 – M. Claude Biver attire l'attention de M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat sur l'inquiétude suscitée par l'annonce d'un éventuel plafonnement « effectif » du montant de la taxe professionnelle à 3,5 % de la valeur ajoutée des entreprises. Il semblerait, en effet, qu'à partir de 2005, les hausses de taux conduisant à imposer une entreprise au-delà de ce plafond seraient « neutralisées » et « ne rapporteraient plus rien aux collectivités territoriales concernées » ! Il le prie de bien vouloir expliciter ces propos qui vont à l'encontre du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales et rappelle que la taxe professionnelle constitue pour celles-ci et plus encore pour les communautés de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines à la taxe professionnelle unique une recette importante, voire exclusive, dont il ne saurait être question de « plafonner » les effets.

N° 812 – M. Roland Courteau expose à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer que selon certaines informations, la Commission européenne aurait envisagé certaines dispositions concernant l'amélioration du réseau trans-européen de transport. Selon ces mêmes informations, le document relatif au « projet prioritaire n° 3 », dit axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, ferait mention de la réalisation, à l'horizon 2015, du chaînon manquant, Perpignan-Montpellier. Il lui demande donc de lui faire connaître son sentiment sur ces informations et de lui préciser la position de la France sur ce dossier et les actions qu'elle entend conduire permettant d'aboutir dans les délais les plus rapides à la réalisation de la ligne ferroviaire mixte grande vitesse Montpellier-Perpignan. D'autant, lui fait-il remarquer, qu'une fois réalisés, conformément aux engagements pris, les travaux entre Perpignan et Figueras, et Nîmes-Montpellier, force sera de constater que, sur le plus grand des axes européens de ligne à grande vitesse, reliant l'Europe du Nord au Sud de l'Espagne, seul le tronçon Perpignan-Montpellier ne sera pas réalisé.

N° 813 – M. Richard Yung rappelle à M. le ministre délégué à l'industrie que la défense de la langue française passe aussi par le terrain scientifique. La langue utilisée pour le dépôt et la procédure de délivrance des brevets d'invention en est une illustration

éclatante. La France est fondatrice de l'Organisation européenne des brevets (OEB) créée par la convention de Munich, signée en 1973. Celle-ci prévoit que les dépôts de demandes de brevet européen doivent se faire dans une des trois langues suivantes: allemand, anglais, français. Les dépôts faits dans une autre langue doivent être traduits dans une de ces trois langues et, une fois le brevet délivré, le texte complet doit être traduit, pour la quasi-totalité des pays européens, dans la langue nationale. Le coût de ces traductions est considéré comme prohibitif par l'industrie européenne, qui considère qu'il s'agit là d'une pénalisation grave. Soucieux de trouver une solution, le Gouvernement français a invité les Etats membres de l'OEB à une conférence intergouvernementale à Paris en 1998. Celle-ci a été suivie d'une autre conférence intergouvernementale à Londres en 1999, au cours de laquelle a été élaboré l'accord de Londres prévoyant: – que les brevets déposés en français seront valables sans traduction dans tous les pays européens; – de dispenser les déposants d'avoir à traduire la description dans les langues nationales. Ainsi l'accord maintient-il l'avantage aux entreprises françaises, dans la mesure où les revendications de tous les brevets européens sont obligatoirement publiées en français. L'accord de Londres, signé par la France, doit entrer en vigueur après ratification par huit pays dont l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne. Huit pays ont déjà ratifié, dont l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Les objections relatives à la constitutionnalité ont été levées par un avis rendu par le Conseil d'Etat en septembre 2000. La ratification de l'accord de Londres est une priorité pour notre action en matière de propriété industrielle comme pour la défense de notre langue dans le domaine scientifique. Sa non ratification par la France aurait pour conséquence de mettre fin au système proposé. Plus grave encore, il encouragerait les partisans – nombreux en Europe – d'un accord qui établirait le dépôt et la procédure dans une seule langue, à savoir l'anglais. Ceci serait très difficile à combattre, et représente à terme une menace majeure pour notre langue. Il souhaite donc lui demander quelles sont les intentions du Gouvernement en vue de procéder le plus rapidement possible à la ratification de l'accord de Londres.

N° 821 – M. Jean-Pierre Bel souhaite attirer l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur la situation des agents contractuels de la fonction publique hospitalière exerçant des fonctions similaires aux agents titulaires et qui ne bénéficient pas des mêmes conditions de rémunération. Il peut en témoigner directement, puisque sur la commune de Lavelanet, dont il est l'élu, les activités et le personnel non médical de la clinique privée La Soulano ont été repris le 1^{er} janvier 2004 par le centre hospitalier. Cette intégration a été réalisée conformément aux conditions fixées par le décret n° 99-643 du 21 juillet 1999. Or, ces personnels sont depuis dix-huit mois dans l'attente de la parution de l'arrêté ministériel d'intégration, comme le prévoit l'article 6. Ils ont donc encore à ce jour le statut de contractuel de la fonction publique hospitalière. Cette situation est fortement pénalisante pour eux puisque, privés du statut de titulaire, leur déroulement de carrière est bloqué. Par ailleurs, le décret n° 93-317 du 10 mars 1993 relatif aux modalités de prises en compte de certains services antérieurs au recrutement ne peut leur être appliqué. Les inégalités de rémunération au sein des mêmes unités de soins génèrent un mécontentement légitime des personnels contractuels hospitaliers. Du fait de leur statut précaire, ils ne peuvent envisager d'évolution de carrière. Afin d'éviter une démotivation totale d'une partie du personnel, il voudrait savoir quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation et répondre aux attentes des agents contractuels de la fonction publique hospitalière. Et, pour être précis, il lui demande de lui dire pour quels motifs l'arrêté ministériel tarde à venir ?

N° 824 – M. André Lardeux attire l'attention de M. le ministre de la culture et de la communication sur les difficultés de fonctionnement de l'archéologie préventive. La loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée par la loi n° 2003-707 du 1^{er} août 2003 prévoit que tout projet d'aménagement affectant le sous-sol est examiné par la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) au-delà d'une surface minimale ou en cas de « risque » archéologie avéré. S'il y a présomption d'existence d'un site archéologique, le préfet de région prescrit un diagnostic pour évaluer le potentiel archéologique avant tout commencement de travaux. Ce diagnostic ne peut être réalisé que par l'Institut national de

recherches archéologiques préventives (INRAP) ou les collectivités dotées d'un service archéologique. Or, en Maine-et-Loire, le service départemental intervient sur les propriétés départementales et l'INRAP réalise les opérations des autres chantiers. Depuis mai 2005, l'INRAP a épuisé son contingent de jours/archéologie et reporte les diagnostics en 2006. Près de 500 ha sont en attente et le retard va s'accroître. Cela diffère de façon déraisonnable de nombreux aménagements de zones d'activités au grand dam des élus locaux pour qui ces contraintes sont inadmissibles et constituent un frein au développement économique en totale contradiction avec les priorités affichées par le Gouvernement de placer l'emploi au centre de son action. Aussi, il souhaite savoir quelles mesures sont envisagées pour remédier à cet état de fait.

N° 826 – Mme Alima Boumediene-Thiery rappelle à M. le ministre des affaires étrangères que, le 24 février 2005, le Parlement européen a adopté une résolution invitant vivement les Etats membres à ratifier la convention des Nations unies sur la protection des droits des travailleurs migrants et des membres de leur famille. Le 27 avril 2005, l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe l'a également adoptée. Elle lui rappelle que cette convention a été adoptée à l'unanimité le 18 décembre 1990 par l'assemblée générale des Nations unies à Genève lors de la 61^e session de la commission des droits de l'homme. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2003. Elle protège les droits fondamentaux de tous les migrants, anciens travailleurs, travailleurs ou futurs travailleurs, et les membres de leur famille, pendant tout le processus de migration. Cette convention codifie les droits les plus universels attachés à la personne humaine, et notamment leur dignité, en considérant leur condition de vulnérabilité. Elle s'inscrit dans le prolongement de tous les textes internationaux sur l'élimination de toutes les formes de discriminations, l'une des priorités affichées du Gouvernement. La France, patrie des droits de l'homme, ne saurait plus longtemps rester extérieure et indifférente à ce substantiel outil de promotion des libertés et des droits fondamentaux. Les Nations unies n'ont de cesse de rappeler l'importance de cette convention et d'inviter les Etats, notamment les Etats d'immigration, à l'intégrer dans leur ordre juridique. La France, qui prône un rôle accru des Nations unies dans les affaires internationales, ne saurait rester sourde à telle exigence. Elle s'honorait même à être le premier membre de l'Union européenne à répondre aux attentes du Parlement européen. Elle lui demande si le Gouvernement français a l'intention, dans le cadre de sa politique de lutte contre toutes les discriminations, de tout mettre en œuvre pour ratifier cette convention. Et si oui, dans quel délai ?

N° 828 – M. Jean-Pierre Sueur appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire sur les problèmes concrets et urgents auxquels sont confrontés les élus, professionnels et familles en matière de droit funéraire suite à l'absence de publication d'une circulaire et à la publication d'une ordonnance. Il est, en premier lieu, préjudiciable que les articles 11 et 12 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit, relatifs aux formules de financement d'obsèques à l'avance n'aient pas donné lieu à la publication d'une circulaire d'application, si bien que la seule circulaire aujourd'hui publiée sur cette question est celle du 10 novembre 1997, qui est désormais, sur de nombreux points, contraire à la loi. Il lui demande en conséquence à quelle date, qu'il souhaite la plus rapprochée possible, il compte publier la nouvelle circulaire qui est indispensable. En second lieu, l'ordonnance n° 2005-855 du 28 juillet 2005 suscite de réelles inquiétudes puisqu'elle autorise, contrairement à l'avis exprimé par le Conseil national des opérations funéraires lors de sa réunion du 24 mars 2005, l'instauration, sous certaines conditions, de sites cinéraires privés. Les conséquences d'une telle motivation sont potentiellement importantes. Il pourrait dès lors se révéler préjudiciable que de tels sites soient créés et se développent alors même que le Parlement n'a pas été appelé à se prononcer quant à la légitimité de tels sites cinéraires privés. Le Gouvernement a d'ailleurs publié le 13 septembre 2005 un projet de loi de ratification de ladite ordonnance qu'il a transmis au Sénat. Il lui demande donc à quelle date, qu'il souhaite la plus rapprochée possible, il compte inscrire l'examen de ce projet de loi de ratification à l'ordre du jour du Sénat.

N° 829 – M. Gérard Delfau attire l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur la menace de disparition qui pèse sur les maisons médicales de garde. Ces structures d'accueil des malades assurent en milieu urbain, notamment pendant le week-end, un service public d'un nouveau type. Elles répondent au désengagement d'une partie des médecins généralistes qui se refusent à assurer un tour de garde. Elles évitent l'afflux des patients vers le secteur des urgences de l'hôpital public. Comment expliquer, dans ces conditions, que la CNAM (Caisse nationale d'assurance maladie) et le Gouvernement ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un financement pérenne ? Ne conviendrait-il pas au contraire d'envisager la généralisation de cette solution d'avenir ? Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour sortir de ce blocage préjudiciable à la santé publique et à l'équilibre financier de la sécurité sociale ?

N° 830 – M. Claude Domeizel attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la situation des communes riveraines des plans d'eau intérieurs artificiels soumises à la loi littoral au regard de l'occupation des berges. Le sous-sol des lacs artificiels et, pour tenir compte des variations du niveau du plan d'eau, la partie des berges considérée comme inondable appartiennent au domaine public. Ils ont été, très souvent, concédés à un opérateur pour le service public d'hydro-électricité. Cette affectation principale est compatible avec une utilisation touristique raisonnable organisée par les communes et leurs groupements. Cette utilisation semble se heurter néanmoins au caractère personnel des droits d'utilisation privatifs du domaine public qui, a priori, interdit à l'exploitant électrique de délivrer des droits d'occupations à des tiers et, a fortiori, à la collectivité locale d'organiser l'occupation de ces berges. La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 « démocratie de proximité » a donné un cadre législatif au système de concession et de sous-concession de plages en créant l'article L. 321-9 du code de l'environnement, dont les modalités d'application sont fixées par un décret en Conseil d'Etat. Il demande si ce système de concession se limite aux seules communes du littoral maritime, comme c'était le cas pour le décret du 22 octobre 1991 relatif aux occupations du domaine public maritime, ou s'il reconnaît aux collectivités locales riveraines d'un lac intérieur la qualité d'autorités organisatrices du service public. A ce titre, les collectivités auraient alors la possibilité d'accorder des droits d'occupation privatifs sur le domaine public de l'Etat, tout en respectant l'affectation principale de celui-ci.

N° 832 – Mme Nicole Borvo Cohen-Seat attire l'attention de M. le ministre délégué aux relations avec le Parlement sur la proposition de loi dont elle est l'auteur avec le groupe CRC, tendant à créer une journée nationale pour l'abolition universelle de la peine de mort. En l'adoptant, le 12 février 2002, le Sénat faisait sien ce texte et s'honorait de poursuivre l'œuvre abolitionniste du Parlement français qui votait, le 9 octobre 1981, la suppression de la peine de mort dans notre pays. Si on peut constater de par le monde une tendance à la baisse des condamnations à mort et des exécutions, il n'en reste pas moins que de nombreux pays continuent de l'appliquer. Encore récemment, au Texas, une femme, qui, de surcroît, a toujours clamé son innocence, a été exécutée. Des pays – le Tchad, l'Inde... – reprennent les exécutions capitales. En France, il y a un an et demi, quarante-sept députés ont déposé une proposition de loi tendant à rétablir la peine de mort pour les auteurs d'actes de terrorisme. C'est dire combien il demeure indispensable d'agir pour la disparition de ce châtiment barbare partout dans le monde. En décidant de mettre en œuvre en France une journée nationale pour l'abolition universelle de la peine de mort, la représentation nationale y contribuerait. Elle lui demande les dispositions qu'il entend prendre pour que la proposition de loi votée par le Sénat soit enfin mise à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

N° 833 – Mme Monique Cerisier-Ben Guiga appelle l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur les compétences consulaires en matière de nationalité. Depuis le décret n° 2005-460 du 13 mai 2005, toutes les demandes de certificat de nationalité française provenant des Français nés et résidant à l'étranger dépendent du tribunal d'instance de Paris 1^{er} arrondissement. Les personnes qui souhaitent demander la délivrance d'un certificat de nationalité française doivent dorénavant s'adresser directement au tribunal compétent en France. En effet, sans que cela apparaisse

dans un texte réglementaire, le ministère des affaires étrangères annonce simultanément que les consulats cessent de constituer et d'acheminer les dossiers de demandes de certificat de nationalité française. Autant la centralisation des dossiers des Français nés et résidant à l'étranger vers un tribunal d'instance unique est une bonne chose, autant le dessaisissement des consulats en matière de nationalité pose problème. En effet, la constitution d'un dossier de demande de certificat de nationalité française est difficile et la participation des agents consulaires à cette étape permettait à l'intéressé de communiquer un dossier complet au tribunal d'instance. Dorénavant, il faudra de multiples échanges entre l'intéressé et le tribunal d'instance pour parvenir à un dossier complet. De ce fait, le tribunal d'instance connaît déjà une surcharge de travail improductif pour cette première étape de l'instruction des dossiers. De plus, la transmission des dossiers par la valise diplomatique garantissait sa réception. Or, les services postaux de certains pays n'offrent pas cette garantie. En outre, cela va coûter cher aux demandeurs, d'autant plus que pour limiter les risques de perte, ils vont très certainement faire un envoi recommandé. Elle lui demande de rétablir la compétence consulaire en matière de constitution et d'acheminement des demandes de certificat de nationalité française comme cela était le cas avant juin 2005.

N° 838 – M. René-Pierre Signé informe M. le ministre de l'agriculture et de la pêche qu'un jeune élève du lycée d'enseignement général technique et professionnel agricole (LEGTA) de Château-Chinon, en stage chez un agriculteur (stage pratique obligatoire), a été victime d'un grave accident. La condamnation du proviseur et d'un enseignant, à la suite de cet événement malheureux, mal vécue car la responsabilité du LEGTA ne paraissait pas engagée, a entraîné la suspension des signatures de convention de stage par une moitié des 234 établissements publics de l'Hexagone. Cette décision inquiète les familles car la programmation scolaire accorde une large part à l'enseignement pratique (10 à 12 semaines sur les deux années de formation) et, si le cycle d'enseignement n'est pas respecté, l'examen final ne pourra être validé. Il lui demande d'engager une véritable refonte des textes qui garantisse à l'avenir la sécurité des jeunes stagiaires et clarifie la responsabilité des équipes pédagogiques et des directeurs d'établissements.

ANNEXE 5

Question orale avec débat inscrite à l'ordre du jour du jeudi 10 novembre 2005

N° 6 – Le 20 octobre 2005 – M. Nicolas About demande à M. le ministre de la santé et des solidarités de bien vouloir lui faire connaître l'état de préparation de la France face au risque d'épidémie de grippe aviaire, que le monde scientifique juge désormais plus que vraisemblable. Il souhaite savoir si des mesures de prévention sont déjà mises en œuvre, compte tenu notamment de la survenance de cas avérés d'oiseaux infectés par le virus grippal d'Asie du Sud-Est sur le territoire européen, et si les pouvoirs publics envisagent de mener une campagne d'information publique sur cette maladie. Au-delà de ces mesures préventives, et dans l'hypothèse d'un déclenchement de la pandémie, quelles sont les actions que le Gouvernement prévoit d'engager pour contrôler la propagation de la maladie, pour assurer, dans les délais nécessaires, l'approvisionnement de la population en médicaments rétro-viraux, dispositifs de protection et vaccins, et pour traiter les malades ?

ORDRE DU JOUR PRÉVISIONNEL

(application de l'article 29, alinéa 3 bis, du règlement)

En application de l'article 29, alinéa 3 bis, du règlement du Sénat, M. le ministre délégué aux relations avec le Parlement a communiqué à M. le président du Sénat la lettre suivante :

« Monsieur le Président,

En application de l'article 29 alinéa 3 bis du règlement du Sénat, j'ai l'honneur de vous communiquer les grandes lignes de l'ordre du jour prioritaire jusqu'à la fin du mois de février 2006.

Conformément à la décision du Conseil constitutionnel du 15 décembre 1995, ce calendrier prévisionnel revêt un caractère indicatif qui ne saurait lier le Gouvernement dans l'exercice des prérogatives mentionnées à l'article 48, alinéa 1^{er}, de la Constitution.

Deuxième quinzaine d'octobre :

– Projet de loi portant diverses mesures d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;

– Projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports ;

– Projet de loi relatif aux offres publiques d'acquisition ;

– Deuxième lecture de la proposition de loi visant à prévenir la délinquance et la récidive ;

– Débat sur les prélèvements obligatoires.

Première quinzaine de novembre :

– Projet de loi d'orientation agricole ;

– Projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2006 ;

Deuxième quinzaine de novembre :

– Projet de loi portant engagement national pour le logement ;

– Projet de loi de finances pour 2006 ;

Décembre :

– Suite du projet de loi de finances pour 2006 ;

– Deuxième lecture du projet de loi relatif à l'égalité des chances entre les femmes et les hommes ;

– Projet de loi de finances rectificative pour 2005 ;

– Projet de loi sur la recherche.

Janvier :

– Projet de loi relatif à la réforme des minima sociaux ;

– Projet de loi relatif au droit d'auteur et aux droits voisins dans la société de l'information ;

– Projet de loi relatif à la lutte contre le terrorisme ;

– Projet de loi relatif à la réserve militaire ;

– Projet de loi relatif aux parcs nationaux et aux parcs naturels marins.

Février :

– Projet de loi portant engagement national pour le logement ;

– Projet de loi portant réforme des successions et des libéralités ;

Enfin, divers projets de loi autorisant l'approbation d'accords et conventions internationales, ainsi que des débats et d'éventuelles propositions de loi pourront également être inscrits à l'ordre du jour prioritaire du Sénat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Signé : HENRI CUQ »

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Situation des garderies périscolaires rurales

841. – 20 octobre 2005. – **M. Michel Doublet** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et de la vie associative** sur la situation des garderies périscolaires rurales, dont l'accueil est confié à des agents de la fonction publique territoriale. A partir du 1^{er} septembre 2005 et conformément au décret d'application de la loi du 17 juillet 2001 portant diverses dispositions d'ordre social, éducatif et culturel, le directeur d'un centre de loisirs sera tenu d'être titulaire du brevet d'aptitude aux fonctions de direction (BAFD) ; une instruction ministérielle exclut toutefois les garderies dont l'activité se limite à la surveillance des enfants, aux études surveillées après les heures de cours et la pause méridienne. Dans une réponse publiée au *Journal officiel* du 7 avril 2005, il était précisé que, pour les accueils de moins de cinquante enfants organisés par les communes, le ministre de la jeunesse, des sports et de la vie associative ferait prochainement des propositions afin de permettre l'intervention des agents titulaires compétents de la fonction publique territoriale. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui faire part de ces propositions, les maires concernés étant particulièrement préoccupés par cette situation.

Sécurité des transports aériens

842. – 20 octobre 2005. – **Mme Hélène Luc** attire l'attention de **M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer** sur l'insuffisance des législations et réglementations nationale et internationale en matière de sécurité du transport aérien de voyageurs qui a été à nouveau mise en lumière par la succession de catastrophes aériennes qui se sont produites cet été. Il devient urgent et nécessaire d'en tirer toutes les conséquences dans le contexte d'accélération de la déréglementation du transport aérien européen et international. La sécurité est un problème majeur qui dépasse la simple problématique des compagnies charters et concerne non seulement les compagnies dites à « bas coût » mais aussi les lignes aériennes régulières. Tout le transport aérien est concerné par l'exacerbation de la concurrence qui amène les transporteurs à réduire leurs coûts de gestion pour baisser leurs tarifs. La recherche effrénée des tarifs les plus bas s'accompagne obligatoirement de mesures drastiques de réduction des coûts, au premier rang desquels figurent ceux qui sont liés à la sécurité. Les dangers générés par la déréglementation du transport aérien sont aggravés par le développement de la sous-traitance qui, en utilisant des salariés moins bien payés, moins qualifiés et aux garanties sociales inférieures, a des répercussions directes sur la sécurité des vols. Les mesures annoncées par le Gouvernement pour faire face à cette situation (publication des listes des compagnies interdites, compléments d'information sur la validité des autorisations des compagnies, contrôles inopinés et plus fréquents sur les aéronefs, obligation pour les tours-opérateurs d'informer les passagers sur les compagnies qu'ils emprunteront) lui paraissent insuffisantes. Elle lui demande, en conséquence, de les compléter par : la

création de bases de données regroupant toutes les informations nécessaires sur les compagnies et les appareils ; la création d'un site internet sur lequel les salariés du transport aérien pourraient alerter de tout problème de sécurité sans être inquiétés par leur employeur ; l'augmentation des pouvoirs et des moyens dont disposent actuellement les agents chargés des contrôles préalables à l'attribution des droits de trafic et des contrôles en escale réalisés sur le sol français ; un strict encadrement de la sous-traitance sur les opérations de maintenance des appareils.

Développement du re-raffinage des huiles usagées

843. – 20 octobre 2005. – **M. Pierre Laffitte** attire l'attention de **M. le ministre délégué à l'industrie** sur le re-raffinage des huiles usagées qui devrait être prioritaire sur la production d'huile neuve. L'huile n'étant pas un produit fatal de la distillation du pétrole brut, il est évident qu'il faut re-raffiner les huiles usagées avant de produire davantage d'huile neuve. De plus, dans un contexte particulier de hausse des prix du pétrole, d'appauvrissement des gisements connus et d'une éventuelle pénurie en Occident, il importe ainsi de produire davantage de carburant en se substituant à la production d'huile neuve, abaissant ainsi le prix de revient des carburants et en augmentant le volume produit. On ne doit pas perdre de vue qu'une filière complémentaire de production d'huile de base de qualité est essentielle : en termes de sécurité d'approvisionnement du pays et d'indépendance énergétique nationale ; la preuve en est qu'à la suite des ouragans récents les fabricants indépendants se trouvent quasiment en situation de pénurie consécutive à la priorité donnée aux exportations vers les Etats-Unis et l'Extrême-Orient ; en termes de concurrence car la filière de re-raffinage permet aux fabricants indépendants de lubrifiants, qui assurent 34 % de la production nationale de lubrifiants, d'exister tout en exerçant une pression sur les prix des lubrifiants qui, autrement, s'envoleraient ; enfin parce que les huiles usagées re-raffinées offrent des qualités mécaniques souvent supérieures à celles des huiles neuves. Les enjeux économiques, tant pour les pétroliers que pour les industriels qui utilisent les huiles comme combustibles, sont tels qu'encore une fois le respect de la loi et la protection de notre environnement sont bafoués au détriment des engagements internationaux pris par la France et de la concurrence. Ainsi, les dernières modifications de la gestion de la filière proposées par l'ADEME auront pour conséquences certaines : de liquider l'unique usine française de re-raffinage ; de démotiver tout investisseur dans la construction d'une unité moderne de re-raffinage ; de priver les fabricants indépendants de la seule filière indépendante de production d'huiles de base, livrant ainsi 12 000 emplois à la merci de l'industrie pétrolière. Si aujourd'hui la France ne dispose pas d'un outil de régénération plus performant, c'est que le cadre réglementaire n'est pas conforté par l'administration, ce qui n'a pas permis à plusieurs projets d'aboutir, dont l'un utilisant un process de l'Institut français de pétrole. Il souhaiterait savoir quelles sont les raisons qui expliquent que l'on donne la préférence à un combustible de substitution plutôt qu'au recyclage d'une matière usagée en une matière noble, génératrice d'emplois et de valeur ajoutée, dans le respect du maintien d'un marché concurrentiel.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	114,90
33	Questions..... 1 an	80,60
83	Table compte rendu.....	21,90
93	Table questions.....	17,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	97,30
35	Questions..... 1 an	62,00
85	Table compte rendu.....	18,60
95	Table questions.....	12,30
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire..... 1 an	576,80
27	Série budgétaire..... 1 an	69,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	527,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 0,90 €