

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MARDI 24 AVRIL 2001
(69^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

| | |
|------------------------------|------|
| 1 ^{re} séance | 2117 |
| 2 ^e séance | 2157 |
| 3 ^e séance | 2189 |

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

157^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 24 avril 2001



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD

1. **Gratuité des formules de chèques.** – Discussion d'une proposition de loi (p. 2119).

M. Georges Sarre, rapporteur de la commission des finances.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2120)

MM. Jean-Jacques Jégou,
Jean-Louis Idiart,
Gilles Carrez,
Marc Laffineur,
Pierre Hériaud,
Jean Rigal,
Maxime Gremetz.

Clôture de la discussion générale.

MM. François Patriat, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation ; le rapporteur.

Article unique. – Adoption (p. 2131)

Après l'article unique (p. 2131)

Amendement n° 1 de M. Inchauspé : MM. Michel Inchauspé, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Rejet.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2132)

Adoption, par scrutin, de l'ensemble de la proposition de loi qui se limite à l'article unique.

Suspension et reprise de la séance (p. 2132)

2. **Décollage et atterrissage de nuit.** – Discussion d'une proposition de loi (p. 2132).

M. Yves Cochet, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2133)

MM. Noël Mamère,
Jean Ueberschlag,
Claude Billard,
Alain Moyne-Bressand,
Jean-Pierre Blazy,
Yves Bur,

Mme Martine David,

MM. Jean Bardet,
Dominique Bussereau,
Francis Delattre,
Patrick Rimbart,
Jean Besson,
Denis Jacquat,
Jean-Jacques Filleul.

Clôture de la discussion générale.

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

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

3. **Ordre du jour de l'Assemblée** (p. 2152).

4. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2152).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE GAILLARD,
vice-président

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

1

GRATUITÉ DES FORMULES DE CHÈQUES

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Georges Sarre et plusieurs de ses collègues tendant à inscrire dans la loi le principe de la gratuité des formules de chèques (n^{os} 2767, 2991).

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

M. Georges Sarre, *rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan*. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, mes chers collègues, la présente proposition de loi est présentée par les députés du Mouvement des citoyens auxquels se sont associés les autres députés du groupe RCV, c'est-à-dire les Verts et les Radicaux. En commission des finances, les groupes socialiste, communiste et RPR ont décidé d'appuyer ce texte.

C'est une proposition d'une extrême simplicité, une mesure concrète, simple, destinée à faciliter la vie quotidienne de la grande majorité de nos compatriotes.

Son objet est, rappelons-le, triple : affirmer le droit aux chéquiers pour tous les titulaires d'un compte qui ne sont pas interdits bancaires, réaffirmer la gratuité de la délivrance des chéquiers, et inscrire dans la loi le principe de la gratuité de l'émission et du traitement des chèques.

D'abord quelques chiffres.

En dépit de la légère baisse constatée depuis quelques années, le chèque demeure l'instrument de paiement le plus utilisé dans notre pays. En 1999, il s'en est échangé près de 3,7 milliards dans les systèmes d'échanges interbancaires. D'après des statistiques internationales, les Français sont les plus importants utilisateurs de chèques de la zone euro - 82,7 règlements par chèque en moyenne -, loin devant les Irlandais, les Portugais et les Italiens. Dans le monde, ce sont les Américains qui utilisent le plus de chèques.

Ces chiffres expliquent évidemment la très grande sensibilité de nos compatriotes à cette question.

C'est pourquoi cette proposition de loi entend mettre un point final à un débat récurrent qui n'a que trop duré. Après une première tentative avortée en 1986, cette question, en effet, a repris une nouvelle vigueur dans le contexte de la mise en place de la monnaie unique européenne.

Devant l'échec de la concertation engagée au sein de ce qu'on a appelé le groupe Jolivet, il est temps, je crois, que le législateur prenne ses responsabilités.

Ce faisant, il ne ferait que concrétiser la position que le Gouvernement a exposée à plusieurs reprises au cours des derniers mois, tant le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, M. Laurent Fabius, ici-même en réponse à une question d'actualité de notre collègue Jacques Desallangre, que le secrétaire d'Etat aux PME, au commerce, à l'artisanat, dans un entretien accordé au journal économique *La Tribune*. Selon eux, que le Gouvernement n'est pas favorable aux chèques payants.

M. François Patriat, *secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation*. C'est vrai !

M. Georges Sarre, *rapporteur*. On peut en déduire qu'il est pour la gratuité des chèques.

Pour s'opposer à la gratuité des chèques, les banques mettent en avant des arguments économiques et juridiques, ces derniers étant liés à la mise en place de la monnaie unique européenne.

La gratuité des chèques serait, disent-elles, contraire à la transparence et à la logique ou à l'efficacité économiques. De plus, leur traitement serait particulièrement coûteux.

Parlons de la transparence.

Les associations de consommateurs apprécieront certainement cette conversion à ce principe éminent jamais mis en pratique par les banques et les banquiers. Elle me semble tardive, opportuniste et n'entraîne pas ma conviction. Je ne saurais trop inciter les banques à le mettre en œuvre en priorité dans d'autres aspects de leurs relations avec leurs clients. Ce serait de la bonne communication !

Abordons maintenant la logique et l'efficacité économiques.

Pourquoi, nous disent les banques, faire du chèque le seul service gratuit offert aux consommateurs ? Il y a même l'un de nos collègues, ici présent, qui n'hésite pas à comparer le chèque à la baguette de pain !

M. Jean-Jacques Jégou. Mais non ! (*Sourires.*)

M. Georges Sarre, *rapporteur*. Pourquoi pas le fromage, le gigot et le kil de rouge ?

M. Marc Laffineur. Quel discours moderne !

M. Georges Sarre, *rapporteur*. Franchement, les audaces sont permises, mais quand même !

Dans le passé, les mesures prises en faveur des personnes les plus démunies pour réduire le coût de certains services ne sont pas allées jusqu'à la gratuité, mais la situation est-elle comparable ? La logique des banques est diamétralement opposée. Chacun sait que ce seraient les clients les plus fortunés qui continueraient à bénéficier de la gratuité des chèques pendant que les autres subiraient de plein fouet leur tarification.

Quant au coût de traitement des chèques, outre qu'il n'empêche pas les banques d'afficher des bénéfices importants, ce qui étonne vraiment, c'est la constance des estimations. Depuis une quinzaine d'années, c'est toujours le chiffre de 3 à 5 francs par chèque qui est avancé. Je note d'ailleurs que cette estimation est vivement contestée par

certaines bons connaisseurs du dossier qui évoquent un chiffre largement inférieur – moins d'un franc par chèque. Voilà qui laisserait à penser que la transparence n'est pas la vertu cardinale des banques, sur ce dossier comme sur d'autres.

Peut-on vraiment croire que le traitement du chèque soit la seule opération bancaire qui n'ait pas vu son coût diminuer au cours des années, du fait de gains de productivité ou du simple amortissement des équipements utilisés ? Curieuse façon d'expliquer les choses !

La mise en place de l'euro a été présentée comme conduisant inélectablement à la remise en cause du « ni-ni », comme s'il fallait traquer impitoyablement toutes les spécificités de notre pays, surtout lorsqu'elles sont bonnes.

Or ne fait-on pas une confusion entre deux problèmes juridiquement distincts, l'interdiction de la rémunération des dépôts à vue, condamnée à brève échéance, le 1^{er} janvier 2002, et la tarification des chèques ?

Par ailleurs, il n'est pas évident que le droit communautaire s'oppose à ce que notre pays maintienne la gratuité des chèques et impose une telle règle aux banques étrangères qui y travaillent.

Des dérogations au principe de libre prestation de services restent, en effet, possibles si elles sont fondées sur des « dispositions légales d'intérêt général », dispositions qui doivent avoir un caractère non discriminatoire, légitime et proportionné à l'objectif poursuivi. Or, jusqu'à présent, la Cour de justice des communautés européennes a admis des justifications tirées notamment de la protection des consommateurs. De plus, le chèque n'étant pas un moyen de paiement internationalement accepté, la Commission européenne a toujours affirmé que le problème de sa gratuité relevait des législations nationales. Les renseignements pris ces derniers jours montrent que la campagne laissant croire qu'un projet de directive serait en gestation au sein de la Commission n'a aucune réalité. C'est un moyen de pression pour influencer la représentation nationale et le Gouvernement.

Sur un plan économique, il est difficile de présager des réactions des banques et de leurs clients à la sortie du « ni-ni ».

Les consommateurs seront-ils vraiment demandeurs d'une telle rémunération, surtout si celle-ci doit s'accompagner en contrepartie du paiement des chèques ?

Les taux de rémunération qui seraient offerts sont trop faibles pour que cette rémunération dépasse quelques dizaines de francs chaque année pour la plupart des titulaires de compte.

Les banques sont-elles vraiment toutes prêtes à prendre le risque de mécontenter leur clientèle ? J'en doute.

Sans évoquer l'offre commerciale d'une banque britannique, on observera que le Crédit mutuel de Bretagne a tout récemment présenté un produit qu'elle destine à l'essentiel de sa clientèle, et qui est fondé sur la gratuité totale de la gestion et sur l'absence de rémunération.

Mesdames et messieurs, tous ces arguments militent pour que le législateur mette fin aux hésitations et pour que l'Assemblée nationale adopte la proposition de loi telle qu'elle a été adoptée par la commission des finances.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il faut que le Gouvernement nous dise s'il est pour ou s'il est contre.

M. Jean-Jacques Jégou. Des menaces ?

M. Georges Sarre, rapporteur. Il faut que nous sachions à quoi nous en tenir car, après une première lecture, le texte doit être examiné par le Sénat. J'aimerais

être sûr que le Gouvernement l'inscrira à l'ordre du jour, ce qui serait facile pour le ministre chargé des relations avec le Parlement. J'ai pris mes renseignements, un grand nombre de sénateurs de toute obédience ont pris une initiative comparable et on ne voit donc pas pourquoi ils s'opposeraient à cette proposition.

La réponse est donc simple. Elle dépend dans un premier temps de l'appréciation de l'Assemblée nationale, et je l'invite à voter notre texte. Ensuite, si le Gouvernement ne voulait pas que le débat se poursuive, ce que je n'ose imaginer, monsieur le secrétaire d'Etat, il y aurait d'autres moyens pour atteindre notre objectif.

M. Jean-Jacques Jégou. Quelle pression ! Je ne serai pas aussi méchant que ça ! L'attitude de M. Sarre m'invite à la modération !

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Jacques Jégou.

M. Jean-Jacques Jégou. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'inscription à l'ordre du jour de cette proposition de loi est particulièrement étrange. La question a en effet été abordée déjà dans plusieurs textes : le projet de loi sur les nouvelles régulations économiques, dont on discute depuis plusieurs mois, je n'ose pas dire plusieurs années – avec, peut-être, la semaine prochaine, l'épilogue de cette loi à tiroirs –, projet qui a abouti d'ailleurs au décret du 17 janvier 2001 sur le service bancaire de base ; le projet portant diverses mesures urgentes à caractère économique et financier, bête hybride dont on nous promet de discuter quelques articles dans quelques jours, qui introduit des dispositions concernant les banques et leurs relations avec leurs clients ; le projet sur la sécurité quotidienne, qui évoque un autre moyen de paiement, la carte bancaire. Je ne parle pas des commissions sur ces mêmes sujets et des concertations entre les différents acteurs intervenant dans ce domaine ! On peut donc se demander pourquoi le Gouvernement et les chevaux-légers de la majorité plurielle s'acharnent à délayer ce sujet dans autant de textes.

Pourtant, dans le décret du 17 janvier 2001, que vous avez cosigné, monsieur le secrétaire d'Etat, pris en urgence avant que l'Assemblée ne se ressaisisse du sujet sur le droit au compte, votre gouvernement avait volontairement écarté ce droit au chèque, l'article 1^{er}, dans son dernier alinéa, ne faisant allusion qu'au chèque de banque.

La question du service bancaire de base était selon moi tranchée, avec l'assentiment de tous. D'ailleurs, nous mettions en place un service de base bancaire qui s'adressait à une catégorie particulière de la population, et qui, sur la proposition du groupe UDF, avait été élargi à tous les bénéficiaires des minima sociaux. Il comprenait un certain nombre de services, dont celui permettant l'émission de chèques de banques et le retrait de liquidités grâce à une carte spéciale.

Une fois de plus, nous remettons l'ouvrage sur le métier par le petit bout de la lorgnette, si vous me permettez cette expression, en débattant du droit aux chèques et de leur gratuité.

Je le dis en passant, ce débat est un débat strictement franco-français, qui a depuis longtemps été réglé chez nos partenaires européens, qui trouvent tout cela curieux. Je participais hier avec le rapporteur, M. Sarre, à des débats sur des médias. Même les représentants de l'AFUB,

l'Association française des usagers des banques, disaient que nos voisins ne comprenaient pas ces débats purement théoriques.

Les arguments ne manquent pas. Certes, le principe consistant à permettre à tous d'accéder aux moyens de paiement les plus faciles part d'une très bonne intention – nous connaissons la générosité de M. Sarre, voire son esprit utopique –, mais n'oublions pas de regarder l'avers de la médaille.

M. Jean-Louis Idiart. Vous parlez des banques !

M. Jean-Jacques Jégou. Nous savons tous que certains de nos concitoyens ont des difficultés à gérer leur budget. Les maires ici présents connaissent l'univers kafkaïen dans lequel un certain nombre de nos concitoyens se débattent et appellent au secours. Les trois quarts des personnes défavorisées sont des gens responsables et raisonnables. Ils n'ont pas besoin qu'on les alimente à profusion de chèques dont ils ne savent que faire : ce ne serait vraiment rendre service à aucun d'entre eux que de leur permettre d'obtenir des chèques à la demande, ce serait leur ouvrir les portes de cet univers kafkaïen fait de chèques rejetés, de frais d'impayés, d'interdits bancaires. De plus, nous connaissons tous les difficultés que nous avons à rétablir ces Français-là dans leur citoyenneté. Il est de notre devoir de ne pas les leurrer, monsieur le secrétaire d'Etat, de ne pas aller dans le sens de l'irresponsabilité et de la difficulté pour eux, de la démagogie pour nous. Bien sûr, et je dirais même bien au contraire, cela ne remet pas du tout en cause le droit au compte, dont la nécessité est reconnue par tous.

L'autre aspect de la proposition de loi est la question de la gratuité des formules de chèques. Pour cela, regardons un instant du côté des banques. Une banque est un établissement privé dont l'activité essentielle est de prendre des risques. Mais ces risques sont calculés, mesurés, pour que chacun – particulier, entreprise et banque – y trouve son compte.

De même, les banques rendent des services qui doivent être rémunérés à leur juste valeur. Là encore, ne nous leurrions pas : si les chèques restent gratuits, leur coût de gestion sera reporté sur les autres services.

Les banques sont des entreprises privées, mes chers collègues de la majorité plurielle.

M. Jean-Louis Idiart. Et alors ?

M. Jean-Jacques Jégou. Je vous rappelle que c'est un peu vous qui avez fait en sorte qu'elles le deviennent.

M. François Patriat, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Vous êtes contre ?

M. Jean-Jacques Jégou. Je ne suis pas contre. Je suis surpris de votre interpellation, monsieur le secrétaire d'Etat, puisque vous connaissez la réponse. Sans la privatisation, les errements du Crédit lyonnais et d'autres établissements auraient continué. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

La banque n'est donc pas comparable à un service public gratuit. Ou alors, si c'est le cas, il faut le dire et prendre des dispositions en conséquence. Les facilités accordées par EDF et France Télécom en faveur des Français en difficulté font l'objet d'une compensation de la part de l'Etat. Dès lors, si certaines catégories de Français bénéficiaient d'une gratuité des chèques, l'Etat devrait compenser.

M. Jean-Louis Idiart. Et puis quoi encore : on va payer les banques !

M. Jean-Jacques Jégou. Demande-t-on à EDF de rendre gratuite l'électricité pour les bénéficiaires des minima sociaux ? Il y a des bons, chacun le sait, mais il y a aussi des compensations.

Si M. Sarre pense que les opérations courantes des banques ressortissent au service public, il doit nous le dire. Or il ne nous l'a pas dit. Mais si c'est le cas, il suffira seulement, comme je l'ai déjà indiqué, que l'Etat apporte sa compensation. Les banques ne peuvent supporter les frais d'un service rendu gratuitement à l'ensemble de la collectivité.

Par ailleurs, imposer la généralisation des chèques non payants serait porter une grave atteinte au principe de la liberté du commerce, mais également à celui de la liberté des prix.

De même, une décision du Conseil constitutionnel du 28 décembre 2000 a considéré qu'un établissement privé ne pouvait supporter seul le coût d'un service, même si ce service était considéré d'intérêt général. Or c'est une obligation à laquelle seront soumises les banques si cette proposition de loi est votée.

Enfin, si nous comparons les services bancaires français à ceux de quelques pays européens, nous nous apercevons que nous avons de la chance car notre pays est le plus émetteur de chèques : chaque Français émet en moyenne quatre-vingt-deux chèques par an, contre cinquante pour un Anglais, neuf pour un Allemand et un peu moins pour un Espagnol. Mais nous sommes aussi l'un des rares pays où les banques ne facturent pas les chèques et où ceux-ci permettent de faire des paiements à distance, ce qui n'est pas autorisé en Allemagne par exemple.

Nous devons donc veiller, si nous voulons continuer à bénéficier d'un bon service bancaire – 90 % des Français disent être satisfaits de leurs banques –, à ne pas trop charger la barque. La vraie solution consisterait à tout remettre à plat afin d'assurer la transparence maximale en matière bancaire, ce qui serait profitable à tout le monde, en particulier aux consommateurs.

En conclusion, je dirai quelques mots sur les personnes qui pourraient être bénéficiaires de cette proposition de loi. Chaque foyer est responsable de son propre budget, et ceux qui ne le sont pas doivent être responsabilisés. Est-ce vraiment en leur offrant des moyens nouveaux de paiement que nous y parviendrons ? Si cette catégorie de la population doit devenir responsable, nous devons nous aussi l'être en évitant de lui jeter de la poudre aux yeux, en lui faisant croire à un mirage.

Ce que contestent M. Sarre et le groupe Mouvement des citoyens – et mon ami Pierre Hériaud le dira avec la compétence qui est la sienne en tant qu'ancien professionnel de la banque –, c'est la forme de la société européenne et l'Europe elle-même. C'est un mauvais coup qu'ils s'apprennent, avec tous ceux qui voteront avec eux, à porter à l'Union européenne. Le groupe UDF votera donc contre la proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi présentée par Georges Sarre au nom du Mouvement des citoyens vise à inscrire le principe de gratuité du chèque dans le récent code monétaire et financier. Elle entraînera la mise à disposition gratuite, en nombre illimité, des formules de chèques. La gratuité sera garantie à

la fois pour le traitement des chèques par les établissements financiers et pour l'émission des chèques par le titulaire du compte.

Rappelons d'abord que le Gouvernement a constamment affirmé, notamment par la voix de son ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, sa volonté de voir les chèques demeurer gratuits. La question de la gratuité de ce moyen de paiement se pose en effet avec une acuité particulière dans le contexte de l'harmonisation européenne.

La possibilité de faire payer les chèques est en effet théoriquement ouverte aux banques depuis 1935, mais c'est la perspective d'un accroissement de la concurrence au sein du marché unique européen qui a mis cette question à l'ordre du jour. Le danger existe de voir les banques décider de faire payer les chèques quand la mise en place de l'euro, en les mettant directement en concurrence avec les banques européennes, les poussera à pratiquer une forme de rémunération des dépôts pour l'ensemble de leurs clients. Elles pourraient faire payer le surcoût engendré par cette rémunération à leurs clients, et donc leur faire payer les chèques. Cela explique la liaison souvent établie entre rémunération des dépôts et tarification des chèques.

Un statu quo entre les banques françaises et le Gouvernement a été jusqu'à présent maintenu, symbolisé par la formule du « ni-ni », soit « ni rémunération des dépôts ni tarification des chèques ».

A ce titre, les Françaises et les Français ne peuvent qu'être inquiets face à la multiplication, dans la presse et les médias, des interventions prévoyant pour très bientôt la fin de la gratuité des chèques. Certes, les banques ne se sont pas pour l'instant lancées dans l'aventure, commercialement risquée. Mais la plupart d'entre elles ne semblent prêtes qu'à retarder une échéance présentée comme inéluctable.

La sortie du « ni-ni » par une tarification des chèques poserait un réel problème social. On sent bien que la rémunération des comptes intéressera certainement une clientèle qui dispose de dépôts importants, donc une clientèle aisée. Mais c'est l'ensemble des clients qui devra payer pour utiliser les chèques. Plus grave encore, on sait que les utilisateurs de chèques sont proportionnellement plus nombreux chez les ménages modestes. Dès lors, ces derniers auraient tout à perdre et rien à gagner à la fin du « ni-ni ».

Identifier les utilisateurs de chèques en les faisant payer directement pour leur consommation de ce mode de paiement en tarifant chaque chèque émis ou chaque chéquier fourni conduirait à remettre en question la péréquation implicite conduisant les banques à faire financer les coûts engendrés par le traitement des chèques par l'ensemble de leurs services payants. Un tel dispositif conduirait surtout à piéger ceux qui sont tenus d'y avoir recours, notamment pour payer certaines factures ou leur loyer. Il semble assez probable que les ménages aisés sauront, beaucoup plus facilement que les ménages modestes, s'en accommoder, aidés en cela par des banques qui, soucieuses de conserver cette clientèle, leur proposeront des offres commerciales avantageuses.

Le Gouvernement a lancé une réflexion sur cette question dans le cadre de la mission de concertation sur la tarification bancaire, dite mission Jolivet, qui a rassemblé, autour de M. Benoît Jolivet, des représentants du secteur bancaire, du Gouvernement et des associations de

consommateurs. Les travaux de cette mission n'ont malheureusement pas permis d'aboutir à une solution de compromis.

Il nous revient donc, ainsi qu'au Gouvernement, d'intervenir pour assurer une réforme des pratiques du secteur bancaire dans un sens favorable aux consommateurs, notamment aux plus modestes d'entre eux.

Conformément à l'engagement du Gouvernement, le décret sur le droit au compte pour les plus démunis a été publié le 17 janvier 2001. Il permet de préciser les prestations auxquelles peut prétendre gratuitement toute personne déclarant sur l'honneur ne disposer d'aucun compte bancaire : ouverture et tenue de compte, ainsi que certaines prestations de base telles que la mise à disposition des relevés, la réalisation des virements et encaissements de chèques, la possibilité de paiement par prélèvement. Rappelons que, en cas de refus de la part de l'établissement bancaire choisi, la personne peut saisir la Banque de France afin qu'elle lui désigne soit un établissement de crédit, soit les services financiers de La Poste.

Le Gouvernement propose parallèlement, dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier, que nous allons examiner dès le début du mois de mai, un ensemble de dispositions qui permettront à la fois d'améliorer la transparence des relations commerciales entre la banque et son client et de rééquilibrer celles-ci dans un sens plus favorable à la clientèle, notamment par l'introduction d'un principe de contractualisation transparente, l'interdiction ou l'encadrement de certaines pratiques telles que la vente forcée ou la vente à prime, et par la possibilité de recourir plus facilement à la médiation gratuite et au juge. Ces mesures permettront enfin, pourrait-on dire, d'assurer une plus grande égalité commerciale entre le client et sa banque.

Dans le cadre de ce texte seront également organisés – c'est un complément évident de la proposition de loi de Georges Sarre – un aménagement du régime des pénalités libératoires en cas d'émission de chèques sans provision et un encadrement des frais perçus par la banque. Ce texte propose en effet un encadrement des frais bancaires et une meilleure proportionnalité des pénalités libératoires applicables, ce qui permettra notamment de mettre fin à l'absurdité d'un système conduisant à devoir payer, au titre des pénalités, des sommes forfaitaires bien supérieures à celles effectivement dues, système qui, bien souvent, ne fait qu'accroître les difficultés que peuvent connaître les ménages modestes. Enfin, sans compromettre la discussion, ce texte propose d'assouplir le dispositif actuel en permettant le règlement des sommes en cause dans les deux mois suivant l'incident, sans pénalités.

Rappelons enfin l'amendement au projet de loi sur les nouvelles régulations économiques voté à l'initiative de notre collègue Dominique Baert, qui prévoit la réduction de dix à cinq ans de la période d'interdiction bancaire et qui deviendra applicable très prochainement.

C'est cette démarche que nous souhaitons aujourd'hui poursuivre.

Le chèque reste un moyen de paiement répandu. Les Français sont les plus importants utilisateurs de chèques de l'Union européenne : comme le rappelle Georges Sarre, près de cinq milliards de chèques ont été émis en 1999.

Par ailleurs, on se demande pourquoi les banques insistent tant sur la tarification de ce moyen de paiement alors que la très grande majorité des prestations qu'elles rendent à leurs clients sont déjà payantes.

En votant la présente proposition de loi, nous permettrons d'éviter que les ménages modestes ne payent pour des services qui ne seront intéressants que pour les plus aisés. Nous avons fait le choix d'assurer par la loi l'obligation de respecter du principe de gratuité des chèques. C'est pourquoi le groupe socialiste votera en faveur de la proposition de loi de Georges Sarre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est à M. Gilles Carrez.

M. Gilles Carrez. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le dépôt et l'examen de la proposition de loi de Georges Sarre sur la gratuité des formules de chèques permettent de mettre en lumière l'échec du Gouvernement dans la gestion du dossier des relations banques-clients et de la tarification des services bancaires.

Rappelons que le Gouvernement avait choisi, compte tenu du caractère sensible du sujet, de ne pas aborder directement lui-même la question des évolutions du système français de tarification des services bancaires. Il avait décidé, à l'automne 1998, de confier à la mission Jolivet, regroupant des représentants des banques, des associations de consommateurs et des associations caritatives, le soin de faire le bilan des pratiques bancaires actuelles et de réfléchir aux différentes « voies d'évolution de la relation bancaire et aux nouvelles règles qui pourraient s'appliquer sur la base d'un partenariat équilibré et mutuellement profitable, tout en garantissant la protection des clients les plus fragiles ». Cette mission s'inscrivait dans le cadre de la mise en place de l'euro, des évolutions technologiques et du nouveau contexte de concurrence.

Or, très vite sont apparus des points de tension entre les différents participants aux travaux de la mission Jolivet. Ils portaient essentiellement sur le service de base bancaire, prévu par la loi de juillet 1998 relative aux exclusions, sur l'application du droit de la consommation aux banques et sur la tarification de l'ensemble des services bancaires, tarification jusqu'alors soumise à la doctrine du « ni-ni », ni tarification des chèques, ni rémunération des dépôts.

Or, sur ces sujets, ce n'est pas tant les désaccords entre les parties prenantes aux travaux de la mission qui frappent, mais bien davantage l'incapacité du Gouvernement à trancher les débats et à décider. La question des relations banques-clients illustre, une nouvelle fois, l'échec de la méthode Jospin, qui, de négociations en concertations, conduit à l'indécision et à la déception générale des intéressés. Reprenons rapidement les différents sujets.

Premièrement, le service de base bancaire.

Certaines associations de consommateurs souhaitent voir ce service étendu à tous les clients des banques. D'autres désiraient le voir limité aux clients les plus défavorisés. Au total, il aura fallu plus de deux ans et demi pour que le Gouvernement se décide à publier le décret d'application de la loi de 1998 instituant le service de base bancaire. Et encore, le décret du 17 janvier 2001 réservant le service de base bancaire à un public très restreint, celui des bénéficiaires de la procédure de droit au compte – environ 6 000 personnes environ – n'a donné satisfaction à personne.

Le Gouvernement aurait bien fait de s'inspirer de l'amendement adopté par le Sénat, en première lecture du projet de loi sur les nouvelles régulations économiques, qui retenait une définition beaucoup plus large de la notion de personnes défavorisées. M. Sarre reconnaît implicitement lui-même que le périmètre du service de base bancaire défini par le décret de janvier devra être revu.

Deuxièmement, l'assujettissement des banques au droit de la consommation.

Pour les associations de consommateurs, ce point constituait un préalable à la négociation engagée en septembre 1999 au sein de la mission Jolivet. Elles demandaient que soient étendues aux banques l'obligation d'information préalable, la législation sur la vente subordonnée ainsi que celle sur le refus de vente. Après trois mois de négociation, M. Sautter a donné son accord à une évolution du droit sur les deux premiers points. Pour autant, aucun amendement en ce sens n'a été déposé à l'occasion de l'examen en première lecture par l'Assemblée nationale du projet de loi sur les nouvelles régulations économiques. Il faut dire, comme le soulignait Jean-Jacques Ségué, que le Gouvernement finit par s'y perdre lui-même dans les différents textes qu'il nous soumet en matière économique et financière. Finalement, cette question devrait être examinée la semaine prochaine dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier.

Mme Nicole Bricq. Heureusement !

M. Gilles Carrez. Troisième point, la tarification des services bancaires dans leur ensemble.

Là encore, des désaccords se font jour sur les formules proposées et plus particulièrement sur l'évolution de la doctrine du « ni-ni ». Une fois de plus, le Gouvernement se réfugie dans l'attentisme, se bornant à expliquer qu'il s'oppose à la tarification des chèques. D'où l'initiative de Georges Sarre. C'est l'indécision même du Gouvernement et sa volonté de ménager tout le monde qui est à l'origine de la situation actuelle. Le Gouvernement s'est tendu un piège dont il ne sait plus comment se sortir. A force d'attendre, c'est sa majorité qui prend l'initiative, au grand regret du Gouvernement lui-même, si l'on en croit les échos parus dans la presse.

Même si l'on peut comprendre le caractère très sensible de la question de la tarification des services bancaires, et plus particulièrement des chèques – le Gouvernement et sa majorité craignaient probablement d'apparaître comme responsables de l'introduction du chèque payant en cas de succès de la négociation Jolivet –, il n'en demeure pas moins réducteur de n'aborder la relation banque-client que sous cet angle. L'objectif de la mission Jolivet consistait d'ailleurs à envisager les évolutions de la tarification des services bancaires dans leur ensemble, et au-delà dans l'ensemble des relations banque-client, ce qui constituait la seule voie réaliste.

L'approche de la question par la formule « ni tarification ni rémunération », et plus encore par l'un seulement de ses volets, n'a pas de sens.

La doctrine du « ni-ni » est elle-même dépassée puisque l'interdiction de la rémunération des dépôts sera de fait levée au 1^{er} janvier prochain avec le passage à l'euro.

La proposition de Georges Sarre risque de cristalliser la négociation entre les banques et les associations de consommateurs sur ce point et de ce fait de la durcir. Les banques auront tout loisir, dans le cadre des relations

contractuelles qu'elles entretiennent avec leurs clients, de contourner l'obligation de gratuité des chèques par un relèvement des tarifs des autres services.

La relation contractuelle entre la banque et son client est une relation globale qui ne saurait se limiter à la délivrance d'un chéquier et aux traitements des chèques émis. Elle inclut l'ensemble des moyens de paiement, la tenue du compte, les risques de paiement. La proposition de loi de Georges Sarre s'apparente donc à un leurre; elle relève, il faut le reconnaître, d'une approche démagogique.

Certes, elle s'appuie sur une spécificité française qui veut que les Français recourent plus aux chèques que leurs voisins européens – presque dix fois plus que nos voisins allemands.

Mais cette proposition méconnaît les évolutions récentes dans l'utilisation des différents moyens de paiement. En effet, alors que le nombre de paiements par chèque reste stable, on assiste à une augmentation rapide du nombre de paiements par carte bancaire, qui se rapproche progressivement de celui des chèques. Il apparaît ainsi clairement que le mode de paiement d'avenir est bien la carte bancaire dont l'utilisation n'est pas l'apanage, loin s'en faut, des ménages aisés et qui est plébiscitée par les jeunes.

En outre, les travaux préparatoires de la mission Jolivet ont montré que la gratuité des chèques n'avantage pas particulièrement les ménages à revenus modestes, dans la mesure où l'utilisation du chèque dépend strictement du niveau d'alimentation du compte. S'agissant des comptes pour lesquels les flux n'excèdent pas 80 000 francs par an, près d'un sur deux n'enregistre qu'un à cinq chèques par mois.

Enfin, la proposition ignore le principe fondamental d'économie selon lequel chaque service rendu a un coût, principe qui doit s'appliquer aussi dans le secteur public, cela a déjà été dit par certains de mes prédécesseurs à la tribune. Les abonnements EDF pour les familles à revenus modestes par exemple ne sont pas gratuits, même s'ils sont à taux réduits.

En conclusion, l'initiative de M. Sarre doit être considérée comme un appel au Gouvernement pour qu'il assume ses responsabilités par rapport aux travaux de la mission Jolivet et au dossier des relations entre banques et clients. C'est à la lumière de cette considération que le groupe RPR ne s'y opposera pas.

M. le président. La parole est à M. Marc Laffineur.

M. Marc Laffineur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la discussion de cette proposition de loi est très significative des relations actuelles entre le Gouvernement et sa majorité plurielle.

C'est un texte anti-européen, mais cela n'a rien d'étonnant venant de Georges Sarre. C'est un texte qui met le Gouvernement en difficulté puisque, tandis que le Gouvernement prévoit le passage à l'euro et accepte que la concurrence soit ouverte au 1^{er} janvier 2002 entre les banques, ce texte, lui, cherche à freiner ce mouvement. C'est un texte qui témoigne des difficultés de la majorité actuelle parce qu'il a pour fonction de mettre en avant le champion du Mouvement des citoyens dans la perspective de la future élection présidentielle. Enfin, c'est un texte démagogique puisque, alors que l'ouverture à la concurrence interviendra au 1^{er} janvier, il pénalisera, à l'inverse de ce qu'il veut faire, les clients, les salariés des banques et les banques françaises par rapport aux banques étrangères. Notre pays est, en effet, actuellement le seul à interdire la rémunération des comptes.

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Non !

M. Marc Laffineur. Deux attitudes sont possibles. Soit le secteur reste concurrentiel et, le 1^{er} janvier 2002, les banques doivent pouvoir faire payer les chèques et l'ensemble de leurs services, et donc faire payer moins cher les services qu'elles rendent actuellement. Soit le secteur se referme et n'accepte pas l'Europe qui est en train de se construire. Cette seconde attitude, que vous préconisez, mon cher collègue, est totalement démagogique.

Mme Véronique Neiertz. Si c'est cela l'Europe, on comprend que les Français ne soient pas européens !

M. Marc Laffineur. C'est l'Europe, madame, qui a permis, et permet encore, que notre pays augmente sa richesse et crée des emplois, ne l'oubliez jamais.

M. Jean-Louis Idiart. Pas celle que vous décrivez !

Mme Véronique Neiertz. Et les licenciements ?

M. Marc Laffineur. Les licenciements n'ont rien à voir avec l'Europe, madame.

Mme Véronique Neiertz. Ah bon ?

M. Marc Laffineur. Il y aura toujours des licenciements ! Regardez plutôt le nombre des créations d'emplois. Vous tenez un discours arriéré.

M. Jean-Louis Idiart. Toujours aussi fin !

M. Pierre Hériaud. Ne vous laissez pas agresser, monsieur Laffineur.

Mme Nicole Bricq. Ce n'est pas le sujet !

M. Marc Laffineur. Les banques françaises seront pénalisées parce que rien n'est gratuit. Si les chèques sont gratuits, il faudra bien que les banques compensent ce manque à gagner sur les autres services.

M. Jean-Louis Idiart. Rien n'est gratuit, mais le problème est de savoir qui on fait payer !

M. Marc Laffineur. Le paiement par carte bancaire coûtera plus cher. Or tout le monde possède une carte bancaire, aussi bien les personnes défavorisées que les autres.

Mme Véronique Neiertz. Non, pas tous les Français. Dans quel monde vivez-vous ?

M. Marc Laffineur. Le coût des virements sera augmenté, tout comme le coût des découverts. Or ce sont surtout les Français les plus modestes qui ont des découverts.

Mme Véronique Neiertz. Ils les ont déjà !

M. Marc Laffineur. Les frais d'emprunt pour acquérir un logement seront également plus importants.

En fait, ce seront les plus gros clients qui seront privilégiés, parce que ce sont eux qui établissent le plus de chèques et parce qu'ils pourront plus facilement se tourner vers les banques étrangères pour obtenir une rémunération de leurs comptes, ou qu'ils pourront négocier avec les banques françaises une diminution de leurs frais sur les autres services.

Les salariés des banques seront, eux, pénalisés, parce que les banques françaises, ne pouvant pas se développer comme leurs concurrentes, éprouveront des difficultés. Et cela aura des conséquences néfastes sur l'emploi.

En résumé, ce texte est dirigé contre les salariés, contre les banques françaises et contre les clients. De plus, il est antieuropéen alors que nous ne pouvons que nous féliciter

ter de la construction européenne. Pour toutes ces raisons, le groupe Démocratie libérale et Indépendants votera contre cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Pierre Hériaud.

M. Pierre Hériaud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi qui nous est soumise à l'initiative de Georges Sarre peut s'analyser surtout comme un refus de l'harmonisation européenne en matière monétaire et financière et comme une anticipation partielle de décisions plus générales qui feront l'objet du titre II du prochain projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier en ce qui concerne l'amélioration des relations entre les banques et leurs clients.

Pour faire bonne mesure, le projet de loi sur la sécurité quotidienne comporte, dans son chapitre III, des dispositions que modifient le code monétaire et financier en matière de lutte contre la contrefaçon des moyens de paiement autres que les espèces, le moyen de paiement principalement visé étant la carte bancaire.

L'article 8 de ce projet de loi prévoit que « la Banque de France s'assure de la sécurité des moyens de paiement tels que définis à l'article L. 311-3, autres que la monnaie fiduciaire, et de la pertinence des normes applicables en la matière. Si elle estime qu'un de ces moyens de paiement présente des garanties de sécurité insuffisantes, elle peut recommander à son émetteur de prendre toutes mesures destinées à y remédier ».

Cet article précise donc bien de manière claire que l'émetteur d'un moyen de paiement doit s'assurer que ce dernier présente des garanties suffisantes, ce à quoi l'obligerait, le cas échéant, la Banque de France. C'est la confirmation, si besoin était, que l'ouverture, le fonctionnement d'un compte bancaire et la mise à disposition des moyens de paiement sont de nature contractuelle entre la banque et son client et que, comme tels, les moyens de paiement sont des moyens à risque.

Le code monétaire et financier reconnaît par ailleurs le droit à l'ouverture d'un compte bancaire dans l'établissement de son choix. Le décret du 17 janvier 2001, pris en application de l'article L. 312-1 du code monétaire et financier, auquel ont fait référence tous les précédents orateurs, définit tous les éléments compris dans le service bancaire de base, à l'exclusion de la mise à disposition des formules de chèques. Il est, en effet, seulement précisé que « deux formules de chèque de banque par mois » sont possibles.

Dans son article 2, le même projet de loi dispose que le bénéfice de ce service de base n'emporte aucune partie contributive de la part du bénéficiaire, mais il ne fait pas le lien direct entre droit au compte et délivrance de formules de chèques.

Aujourd'hui, c'est un régime contractuel qui fonctionne depuis longtemps entre la banque et son client, avec des taux de fidélisation d'ailleurs très élevés, dans un environnement général bancarisé à près de 100 %.

Aujourd'hui, le chèque comme moyen de paiement est gratuit et la délivrance d'un chéquier est de la responsabilité du banquier dans son appréciation du risque, tel que le prévoit le code monétaire et financier.

Alors pourquoi légiférer sur un acquis, car telle est bien la proposition de notre collègue Sarre, alors qu'il y a certainement plus de risques que d'avantages dans cette proposition dès lors que le régime contractuel a montré son efficacité et que le régime législatif pourrait bien faire apparaître sa fragilité face à la réglementation européenne en la matière ?

En conclusion, je ferai quelques remarques.

Premièrement, le chèque bancaire est un moyen de paiement à risque. Il ne doit pas être associé au droit au compte dont le service de base est précisé clairement dans le décret du 17 janvier 2001.

Deuxièmement, la formule de chèques est délivrée par le teneur de compte, sous sa responsabilité.

Troisièmement, l'adaptation de la proposition Sarre ne peut qu'aggraver les difficultés financières des clients risquant l'interdiction bancaire et les lourdes pénalités libératoires qui en résultent, celles-ci fussent-elles prochainement allégées.

Quatrièmement, l'amélioration de la relation bancaire vers davantage de transparence dans le mode et le niveau de tarification des opérations bancaires est un enjeu d'une tout autre importance que la gratuité du chèque. C'est notamment sur ce point qu'il convient d'apporter des améliorations, qu'elles soient de caractère législatif ou réglementaire, de manière à conforter la sécurité et la confiance entre la banque et son client.

Mais, que l'on ne s'y trompe pas, le client a beaucoup plus confiance dans sa banque que ne semblent en avoir un certain nombre d'élus politiques, trop enclins à sacrifier un nouveau bouc émissaire sur l'autel de leur électorat et de leur différenciation idéologique.

M. Jean-Jacques Jégou. Très bien !

M. Pierre Hériaud. La protection du consommateur demeure un objectif auquel nous sommes tous très attachés.

Mme Véronique Neiertz. On ne le dirait pas !

M. Pierre Hériaud. Mais cela ne va pas sans une éducation à la responsabilité de chacun. Or celle-ci est totalement absente de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

Mme Véronique Neiertz. Et la responsabilité des banques ?

M. Pierre Hériaud. La gratuité peut se décréter, mais la confiance se gagne, madame Neiertz !

M. Jean-Jacques Jégou. Très bien !

M. Pierre Hériaud. Pourquoi enfoncer une porte ouverte en voulant rendre obligatoire ce qui existe déjà dans les faits ?

M. Michel Inchauspé. Eh oui !

M. Pierre Hériaud. Devant l'inconsistance de cette proposition, le groupe Union pour la démocratie française votera contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

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

M. Jean Rigal. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le chèque reste le mode de paiement le plus utilisé dans notre pays, malgré l'évolution des techniques, et il concerne, au premier chef, les ménages à revenus modestes.

Les Français sont très attachés à la gratuité des chèques, comme d'ailleurs au livret A en matière d'épargne défiscalisée.

C'est à l'initiative des députés du Mouvement des citoyens, avec l'appui des députés radicaux de gauche que je représente et des Verts, que la proposition de loi tendant à inscrire dans la loi ce qui jusqu'à maintenant était une pratique dont on ne cesse de nous dire qu'elle

est menacée, je veux parler du principe de la gratuité des formules de chèques, vient en discussion en séance publique dans le cadre de la fenêtre parlementaire du groupe Radical, Citoyen et Vert.

Cette proposition de loi présente deux avantages majeurs : elle est simple et elle est concrète.

Simple, parce qu'elle ne comporte qu'un seul article, qui ne nécessite même pas de décret d'application.

Concrète, parce qu'elle touche à la vie quotidienne de nos concitoyens en particulier des plus modestes.

Depuis 1935, la gratuité des chèques est un fait constant dans notre pays. C'est en 1986 que certains établissements bancaires ont, pour la première fois, évoqué la mise en place d'une tarification des chèques. Cette tentative s'est soldée par un échec en raison de la légitime opposition des associations de consommateurs, qui sont mieux placés que personne pour défendre leurs intérêts, et d'une grande partie de nos concitoyens.

Avec la perspective de la mise en place de la monnaie unique européenne, le 1^{er} janvier 2002, la tentation et la tentative reviennent. C'est ainsi que le débat a été relancé.

Des discussions entre représentants des consommateurs et des établissements bancaires sur les relations entre les banques et leurs clients ont été menées de 1998 à 2000 dans le cadre de la commission présidée par M. Benoît Jolivet. Elles ont échoué du fait notamment de l'attitude des banques et des exigences qu'elles affichaient.

M. Jean-Jacques Jégou. La faute en revient surtout aux consommateurs.

M. Jean Rigal. Pour tenter de justifier la tarification des chèques, les banques invoquent le coût économique du traitement des chèques. Cet argument ne nous paraît pas recevable compte tenu du manque de transparence sur l'estimation du coût et des excellents résultats financiers des banques.

M. Jacques Desallangre. Tout à fait !

M. Jean Rigal. Par ailleurs, les banques mettent en avant la rémunération des dépôts sur les comptes courants en contrepartie de la tarification des chèques. Outre que cette rémunération serait très faible – entre 0,5 % et 1 % maximum – et qu'elle ne couvrirait vraisemblablement pas le coût des chèques pour le titulaire du compte, elle ne profiterait, dans le meilleur des cas, qu'aux ménages aisés qui disposent d'une trésorerie importante, et rien ne garantirait dans l'avenir qu'il n'y aurait pas de décrochage entre la rémunération du compte et la tarification des chèques.

M. Jacques Desallangre. Tout à fait ! Ne lions pas les choses !

M. Jean Rigal. Ce pourrait donc être un marché de dupes à très court terme.

Comme l'a indiqué notre collègue et ami Georges Sarre, auteur et rapporteur de la proposition de loi, le droit communautaire ne semble pas s'opposer à ce que la France maintienne la gratuité des chèques et impose cette règle aux banques étrangères qui exercent sur son territoire.

Même si la tarification des chèques a été souvent annoncée sans jamais être appliquée, les députés radicaux de gauche sont favorables à l'inscription du principe de gratuité dans la loi afin de clore définitivement le débat et de protéger ainsi les consommateurs.

La proposition de loi, dans son article unique modifié et adopté par la commission des finances, affirme le droit pour tout titulaire d'un compte de se faire délivrer des

chèques sous réserve de sa non-interdiction bancaire. Elle réaffirme le principe de la gratuité à tous les stades de l'utilisation d'un chèque : sa délivrance, son émission et son traitement.

M. Jacques Desallangre. Très bien !

M. Jean Rigal. Avant de conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite évoquer la situation des titulaires d'un compte courant ouvert dans le réseau du Trésor public, que l'on est en train purement et simplement de mettre à la porte.

M. Gérard Charasse. C'est inadmissible !

M. Jean Rigal. En effet, le Trésor public cessera définitivement son activité bancaire au bénéfice des particuliers le 31 décembre 2001. Je souhaiterais connaître les raisons précises pour lesquelles le Trésor public arrêtera cette activité très appréciée par près de 700 000 déposants.

En définitive, la proposition de loi tendant à inscrire dans la loi le principe de la gratuité des formules de chèques répond à l'impératif de protection des consommateurs. Bien entendu, elle ne règle pas toutes les questions touchant aux relations, parfois très difficiles, entre les banques et leurs clients – je pense en particulier au service bancaire de base pour les plus démunis, qui résulte de la loi d'orientation du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions, laquelle consacre le droit au compte, et de son décret d'application du 17 janvier 2000, qui définit les services bancaires de base.

Le projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier, qui sera discuté très prochainement à l'Assemblée nationale, permettra, en soumettant les banques au droit de la consommation, d'apporter de nouvelles réponses.

Monsieur le rapporteur, les députés radicaux de gauche voteront la proposition de loi parce qu'ils partagent pleinement l'objectif que nous poursuivons ensemble. Nous souhaitons que l'Assemblée nationale adopte ce texte et que le Gouvernement, qui s'est déclaré favorable à la gratuité des chèques, l'inscrive à l'ordre du jour des travaux du Sénat dans les meilleurs délais. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est M. Maxime Gremetz.

M. Maxime Gremetz. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, cher collègue Sarre, mesdames et messieurs, nous ne pouvons que nous féliciter que soit examinée, à l'occasion d'une séance réservée à des textes d'initiative parlementaire, si peu nombreux mais déjà bien trop nombreux, une proposition de loi du groupe RCV visant à inscrire dans la loi le principe de la gratuité des formules de chèques.

Enfin, allais-je dire, une proposition de loi dont l'examen dans le cadre d'une niche parlementaire ira jusqu'au bout ! Cela n'a pas toujours été le cas, comme vous le savez, cher collègue Sarre.

M. Jean-Pierre Delalande. Quand il s'agit d'une proposition de loi de l'opposition, on ne passe même pas à la discussion des articles !

M. Maxime Gremetz. La proposition de loi qui nous est soumise, d'une extrême simplicité, comme l'a relevé notre rapporteur, n'en a pas moins une très grande portée. Elle concerne la vie la plus quotidienne de la très grande majorité de nos concitoyens, traduit une volonté politique forte et affirme le point de vue républicain selon lequel c'est bien aux élus de la nation de fixer les règles du jeu et de consacrer d'une certaine manière le primat du politique sur la froide logique du marché.

Ce texte, qui a recueilli un large soutien de la commission, bien au-delà des rangs de la majorité plurielle, affirme le droit au chéquier pour tous les titulaires d'un compte qui ne sont pas interdits bancaires, réaffirme la gratuité de la délivrance du chéquier et inscrit dans la loi le principe de la gratuité de l'émission et du traitement des chèques.

En adoptant la proposition de loi, notre assemblée donnera une traduction politique à l'action persévérante que mènent depuis des années les associations de consommateurs, les syndicalistes et les forces politiques de progrès contre le chèque payant, vieux rêve toujours d'actualité, et pour un service de base bancaire réellement universel.

Les dispositions proposées participent de la lutte contre l'exclusion et confirment que la banque et les institutions de crédit, quel que soit leur statut juridique, ont bien des obligations de service public.

Comme le précise justement l'exposé des motifs, l'instauration du chèque payant aurait pour effet de ponctionner la trésorerie des ménages disposant de revenus modestes ou moyens, et de segmenter la clientèle des banques entre « bons clients » et « clients de deuxième classe ». Or aucun des arguments avancés par les dirigeants des banques ne justifie la mise en place du chèque payant, fût-il associé en contrepartie à une rémunération des dépôts. Le coût de la fabrication et du traitement des chèques serait économiquement devenu, à les entendre, insupportable, particulièrement eu égard à un contexte marqué par l'introduction de l'euro et l'exacerbation de la concurrence à l'échelle de toute l'Europe.

Pourtant, leurs profits très confortables confirment que les banques ont au contraire toute la capacité d'accompagner la mise en place de l'euro sans pénaliser leurs clients domestiques, en particulier les plus modestes d'entre eux.

Le coût du traitement des chèques est manifestement gonflé et devrait encore se réduire du fait du progrès technique, notamment grâce à la mise en place de l'échange d'images de chèques.

Le service rendu par les banques doit être, comme toute marchandise, facturé au client à son coût réel, affirment les responsables bancaires qui ne sont pas loin d'évoquer les droits du consommateur pour justifier leur point de vue. En l'absence de toute péréquation, c'est la logique libérale de sélection de la clientèle par l'argent qui jouerait à plein.

La mise à plat de la totalité des services bancaires et de la formation de leur coût est devenue urgente. On ne peut voir aboutir une concertation avec les banques si cet effort de transparence n'est pas engagé. L'identification des coûts réels supportés par les banques supposerait de distinguer les opérations concernant la circulation et la gestion des moyens de paiement de celles relatives à la gestion patrimoniale et des services périphériques.

Faire jouer la péréquation tarifaire au niveau de chaque catégorie de service éviterait de faire supporter aux familles modestes et aux non-utilisateurs les investissements technologiques de rentabilisation des avoirs des clients. Une telle démarche permettrait, selon nous, d'évaluer le coût réel d'un service de base réellement universel, de mieux régler les coûts et les procédures de rejet des chèques et des incidents de paiement, ou encore d'assurer l'incessibilité des minima sociaux.

Des dispositions visant à améliorer et à rééquilibrer les relations entre les banques et leurs clients sont proposées dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures

urgentes à caractère économique et financier, que nous allons prochainement examiner. Mais l'institution d'un véritable service de base universel intégrant le droit pour tous à l'ouverture et à la fermeture d'un compte dans l'établissement de crédit de son choix, le droit à retirer des espèces et donc à disposer d'une carte de retrait inter-réseau et d'un nombre de moyens de paiement permettant de répondre aux dépenses courantes sous forme de chèques, de virements ou de prélèvements, demandera d'aller beaucoup plus loin que le mini-service minimal mis en place par les décrets permettant l'application de la loi sur l'exclusion de 1998, lesquels ne concernent aujourd'hui que 6 500 personnes.

La proposition que nous examinons confirme qu'il est nécessaire et légitime de légiférer de manière spécifique sur toutes ces questions. Le Gouvernement ne saurait en effet céder aux pressions et au chantage des banques qui, nous le répétons, s'enferment véritablement dans un combat d'arrière-garde.

Ainsi que le rapport le démontre très clairement, il n'y a aucune obligation, pas même au vu des engagements européens de la France, à ce que soit instaurée une rémunération obligatoire des comptes, qui est l'alibi invoqué pour justifier la facturation des chèques. Une telle évolution représenterait un véritable marché de dupes. Si cette rémunération était uniquement symbolique, elle serait sans commune mesure avec le coût induit par la facturation du traitement des chèques. Dans le cas contraire, elle reviendrait à augmenter le coût de cette ressource de base, pour le financement de l'économie que constituent les dépôts en banque des salaires.

Ce n'est pas en faisant payer les chèques, en sélectionnant leur clientèle en fonction de la seule rentabilité financière, en comprimant l'emploi et les salaires de leurs personnels et en vivant des profits hasardeux que les établissements de crédit assureront durablement leur équilibre financier. C'est au contraire en déployant leur activité au service du public, en orientant les crédits vers les investissements créateurs d'emplois stables et bien rémunérés, vers la formation et les nouvelles technologies que les établissements de crédit réduiront les risques de défaut de leurs emprunteurs et rendront du même coup plus stables les flux d'épargne que les salariés dirigent vers les comptes bancaires.

Nous sommes, mes chers collègues, au cœur d'un débat fondamental, celui qui porte sur la politique monétaire et de crédit qu'il faut conduire à l'échelon national et européen si l'on veut que priorité soit donnée à l'emploi.

Face au ralentissement de la croissance mondiale et aux faiblesses internes de la croissance européenne, il faut relancer le crédit, non pour encourager les achats de titres et valoriser le cours des actions mais, sélectivement, pour favoriser le financement non inflationniste de l'investissement des entreprises, de la qualification des salariés et de l'emploi.

Permettre gratuitement à chacun de faire de son argent l'usage qu'il souhaite, faire circuler efficacement les flux des paiements scripturaux, financer de façon saine l'économie, voilà autant de dimensions complémentaires d'une mission de service public qui devrait incomber au secteur bancaire dans son ensemble.

L'enjeu est celui de nouveaux modes de financement de l'économie remettant en cause la domination des marchés financiers et il pose toute la question du rôle et des

missions d'un pôle public financier – le Gouvernement avait pris un engagement à cet égard – qui ne saurait se limiter à accompagner la libéralisation financière.

Conforter le principe de la gratuité des chèques, c'est affirmer la solidarité et lutter contre la fracture sociale. Mais c'est aussi inscrire en perspective et comme une solution alternative aux dogmes économiques libéraux, une autre conception du rôle des établissements de crédit et des banques dans notre pays comme dans le reste de l'Europe.

C'est pourquoi, monsieur le rapporteur, chers collègues, notre groupe votera bien évidemment, mais vous l'avez compris depuis longtemps, la proposition de loi du groupe RCV, qui répond à une aspiration profonde de nos concitoyens, et il souhaite que le texte reçoive l'appui de l'Assemblée tout entière et du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation.

M. François Patriat, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Non, monsieur Jégou, le Gouvernement n'est pas en difficulté. Il considère que cette proposition de loi est une mesure certes simple,...

M. Jacques Myard. Et incompréhensible !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... mais la mesure, si elle doit être efficace ne sera pas sans conséquences. Et c'est sur l'ensemble de ces conséquences que le Gouvernement voudrait se prononcer.

Le Gouvernement, monsieur Jégou, est favorable à la gratuité des chèques,...

M. Jean-Jacques Jégou. Alors, il fallait prendre un décret !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... ainsi que M. Fabius l'a dit l'année dernière devant cette assemblée. Je l'ai moi-même répété à plusieurs reprises en face des consommateurs et dans diverses réunions. J'ai même rappelé récemment que le problème de la gratuité des chèques ne se poserait pas avant la fin de l'année 2002, pour la raison évidente que le passage à l'euro entraînerait un changement des comportements de paiement, une montée de la monétique, une montée des cartes bancaires et que, par là même, la donne serait différente.

M. Jean-Jacques Jégou. C'est ça, attendons les élections !

M. Marc Laffineur. Oui, on verra après les élections !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Je n'ai pas parlé des élections car je ne suis pas comme vous, monsieur Laffineur : je n'y pense pas tout le temps !

Puisque les Français sont dans la pratique obligés d'ouvrir un compte pour recevoir leurs revenus, ils veulent y accéder de façon libre, avec un moyen de paiement gratuit, et nous le comprenons.

En outre, et les orateurs de la majorité plurielle ont évoqué ce point, ce sont souvent les ménages à revenus modestes qui utilisent des chèques. Maintenir gratuit ce

moyen de paiement est donc une tâche éminemment sociale. C'est la raison pour laquelle, mesdames et messieurs les députés, le Gouvernement a depuis un an agi afin de préserver l'équilibre sur lequel vivent les banques et leurs clients, et de ne pas faire payer les chèques.

Il y a un an, beaucoup croyaient que la facturation des chèques était inéluctable, qu'elle était liée au passage à l'euro, qu'elle était inscrite dans l'ordre des choses, bref, qu'il fallait accompagner un mouvement regrettable mais incontournable. Nous avons montré par la discussion et la persuasion qu'il n'en était pas ainsi. A ma connaissance, monsieur le rapporteur, il n'existe aujourd'hui aucun projet concret de grande banque pour passer aux chèques payants.

M. Jacques Desallangre et M. Gérard Saumade. Quel bel optimisme !

M. Jean-Jacques Jégou. Il est donc ridicule d'examiner la proposition de loi !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Certains établissements étrangers, monsieur Jégou, ont même récemment annoncé qu'ils étaient prêts à rémunérer les dépôts sans facturer les chèques.

M. Jean-Jacques Jégou. C'est cela, la concurrence !

M. Jean Rigal. Qui dit mieux ?

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. La gratuité est donc aujourd'hui la réalité.

M. Jean-Jacques Jégou. Laissez faire la concurrence !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Monsieur Jégou, vous ai-je, à un seul moment, interrompu ?

M. Jean-Jacques Jégou. Oui ! Une fois !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. C'était pour formuler une simple interrogation !

Par la concertation et la discussion, les souhaits du Gouvernement se sont concrétisés : les chèques ne sont pas payants et le paiement des chèques n'est pas à l'ordre du jour.

Faut-il pour autant, mesdames, messieurs les députés, traduire le principe du non-paiement dans la loi quand la persuasion a réussi...

M. Jean Pontier. Ce n'est pas vrai !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... à nous faire atteindre notre objectif commun ?

Mme Véronique Neiertz. Cela ne durera pas longtemps !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. L'approche du Gouvernement est différente : le Gouvernement est favorable aux chèques gratuits, mais il souhaite tenir compte des nouvelles évolutions commerciales du secteur bancaire.

M. Jean-Jacques Jégou. Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. En matière de relations entre les banques et leurs clients,

il convient comme M. Hériaud l'a rappelé, moins de légiférer sur des sujets acquis que de veiller aux réformes nécessaires qui permettront un réel progrès, une réelle amélioration : bef, un changement pour tous.

La question n'est pas aujourd'hui celle du paiement des chèques, mais plutôt celle de l'ensemble de la tarification des services bancaires.

Mme Nicole Bricq. Très juste !

M. Jean-Jacques Jégou et M. Marc Laffineur. Nous sommes d'accord !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. La question n'est pas aujourd'hui celle du paiement des chèques, mais plutôt celle, monsieur Gremetz, de l'exclusion bancaire, pour quelques-uns d'entre nous.

Sur ces sujets, le Gouvernement propose des avancées significatives et prioritaires dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier, qui a été adopté en conseil des ministres la semaine dernière et qui sera examiné par votre assemblée la semaine prochaine. Je citerai la réduction significative des frais imposés aux interdits de chèque, dont a parlé tout à l'heure M. Idiart,...

M. Maxime Gremetz. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... ainsi que l'extension du droit de la consommation au secteur bancaire, longtemps attendue, et l'encadrement des ventes groupées, qui auraient tôt fait de contourner la proposition de loi.

Si, aujourd'hui, on votait simplement sur les chèques gratuits, les ventes groupées viendrait demain contourner la loi. Il s'agit d'être efficace !

En outre, dans le cadre du projet de loi relatif à la sécurité quotidienne, que l'Assemblée examinera dès demain, seront discutées des dispositions concernant les cartes bancaires, leur sécurité et les modalités de remboursement des sommes frauduleusement prélevées. A cet égard, le Gouvernement écoutera avec attention les propositions des députés.

M. Maxime Gremetz. Voilà un changement significatif !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Le Gouvernement est favorable aux chèques gratuits (« Ah ! » sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert), mais il souhaite tenir compte du contexte communautaire. (Exclamations sur les mêmes bancs.)

M. Jean-Jacques Jégou. Le Gouvernement est-il encore européen ?

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Un texte de loi instituant la gratuité des chèques risque en effet d'être contraire au principe européen de libre prestation de service. (Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

M. Georges Sarre, rapporteur. C'est faux !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Autant un contrat implicite entre les banques et leurs clients sur la gratuité des chèques est solide, autant une telle disposition législative sera fragile du point de vue communautaire.

M. Georges Sarre, rapporteur. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Monsieur le rapporteur, j'ai écouté votre argumentation sur ce point, et elle m'a paru un peu faible. En tout cas, évoquer les risques n'est pas sans fondement.

Cela dit, je vous autorise à m'interrompre.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, rapporteur. Je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je voudrais vous poser une simple question : sur quel texte, sur quel document, sur quelle information précise vous fondez-vous pour dire que le texte ne recueillerait pas l'accord de la Commission européenne ou que celle-ci serait à l'heure actuelle en train de préparer une directive ?

M. Jacques Myard. C'est la question qui fait mal !

M. Georges Sarre, rapporteur. J'ai pris mes renseignements, j'ai téléphoné : il n'y a aucun texte en gestation. ((Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.))

M. Jacques Myard. M. Sarre a raison !

M. Georges Sarre, rapporteur. Je vous ai donné comme argument supplémentaire que le paiement par chèque n'est pas reconnu internationalement et que, dans ces conditions, la Commission ne pourrait pas imposer à la France d'aller dans une direction où elle ne souhaiterait pas aller. Je confirme de surcroît que la Commission n'en a pas l'intention. On ne peut utiliser de tels arguments qui sont contraires à la réalité ! (Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.)

M. Maxime Gremetz. Pour une fois que l'Europe ne fait pas trop mal !

M. le président. Poursuivez, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Je pense que vous faites erreur, monsieur le rapporteur. Lisez la presse de ce matin, étudiez les textes, téléphonez où vous voulez et vous verrez bien que demain, s'ils saisissent la Commission, les banquiers pourront obtenir gain de cause !

M. Maxime Gremetz. Non, parce que la France se battra contre !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. La Commission n'interdira pas aux banques de rendre les chèques payants. (Exclamations sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.)

M. Jean-Jacques Jégou. Qu'est-ce qu'on fait là, alors ?

Plusieurs députés du groupe Radical, Citoyen et Verts. Eh oui ! Pourquoi sommes-nous là ?

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Nous sommes là pour développer la contractualisation, la concertation, traiter l'ensemble des problèmes bancaires et essayer d'y répondre chaque jour dans l'intérêt des consommateurs. C'est ce que fait le Gouvernement aujourd'hui.

M. Marc Laffineur. Heureusement que vous avez l'opposition !

M. Jean-Jacques Jégou. Une opposition responsable et européenne !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Le prétendu renforcement du principe de la gratuité des chèques par la loi risque en réalité de conduire demain à un résultat contraire à celui recherché. Et vous le savez bien, monsieur le rapporteur. C'est bien là le problème !

M. Marc Laffineur. Exactement !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Je voudrais répondre à quelques-unes des interventions.

Monsieur Jégou, vous vous êtes interrogé sur la multiplication des textes de loi relatifs à la régulation entre les banques et leurs clients. Il est clair, et vous l'avez rappelé, que les banques sont des entreprises privées et que les rapports qu'elles entretiennent avec leurs clients doivent ressortir en priorité d'une relation commerciale. Pour autant, il peut paraître nécessaire de légiférer sur des sujets aussi sensibles que les services bancaires de base et la protection des personnes les plus défavorisées. On ne peut reprocher au Gouvernement de trop légiférer en la matière.

Monsieur Idiart, je partage votre analyse resituant le problème de la gratuité des chèques dans le cadre plus large des relations banques-clients. Mais j'ai davantage de doutes sur le caractère inéluctable du passage aux chèques payants au moment du passage à l'euro pratique en 2002. La rémunération des dépôts est possible depuis le 1^{er} janvier 1999, mais bien peu de banques la proposent. Quant aux chèques, ils sont toujours gratuits. Évitions donc de tomber dans le piège des faux rendez-vous, qui sont régulièrement annoncés puis repoussés depuis vingt ans !

Monsieur Laffineur, je voudrais d'abord rappeler que, contrairement à ce que vous avez affirmé, le Gouvernement n'est pas hostile à la rémunération des comptes bancaires. Je ne partage pas non plus votre vision ultralibérale de l'Europe et votre présentation des difficultés que rencontrerait le Gouvernement.

M. Marc Laffineur. La preuve ! Vous avez la majorité contre vous !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Cette présentation me paraît particulièrement simpliste, et même un peu démagogique – vous avez vous-même employé le mot.

Monsieur Carrez, vous voulez donner des leçons d'économie politique et sociale au Gouvernement. Mais ce gouvernement a fait plus en quatre ans, en matière économique et sociale, que vous pendant des années. Il a beaucoup plus fait avancer les relations contractuelles que vous.

M. Gilles Carrez. « Relations contractuelles » ? Vous plaisantez !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Il a fait reculer le chômage et pris des dispositions allant bien plus dans le sens de l'économie en mouvement que celles que vous aviez prises. Par ailleurs, la contractualisation et la concertation marchent bien aujourd'hui, notamment dans le secteur bancaire. Le Gouvernement ne regrette pas les initiatives qui viennent de sa majorité.

Au contraire, elles enrichissent le travail mené par ailleurs – loi sur les nouvelles régulations économiques, décret sur le droit au compte, MURCEF.

M. Maxime Gremetz. Là vous allez avoir des surprises ! Certains engagements n'ont pas été tenus !

M. Gilles Carrez. Le Gouvernement fait le grand écart !

Mme Nicole Bricq. Le Gouvernement est très sportif !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Je constate enfin, monsieur Carrez, que vous ne vous opposez pas à cette initiative venue de la majorité. C'est peut-être ça aussi, la méthode Jospin !

Monsieur Hériaud, je vous remercie de votre intervention, empreinte d'une grande connaissance de ce secteur. Comme vous, je considère que la gratuité des chèques est un acquis et qu'elle doit le rester dans le cadre de la contractualisation.

Monsieur Rigal, je suis d'accord avec vous : garantir la gratuité des chèques serait une mesure simple et concrète. Mais les chèques sont aujourd'hui gratuits. Est-il plus simple de s'en tenir au dispositif contractuel, qui fonctionne bien, ou de prendre le risque de recourir à la loi, avec les effets pervers que j'ai indiqués tout à l'heure ?

M. Jacques Myard. Ah bon ? La loi est perverse ?

M. Georges Sarre, rapporteur. C'est intéressant !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Par ailleurs, la fin de l'activité du Trésor public a fait l'objet d'une large concertation. Elle se déroule d'ailleurs en ce moment sans heurts, puisque chaque client se voit proposer une solution de substitution facile et transparente. Il s'agit de bien recadrer les missions régaliennes de l'Etat. Comme vous, je suis un client du Trésor public aujourd'hui et je me suis entretenu avec le comptable du Trésor de mon département.

Monsieur Gremetz, je vais conclure par vous. Bien sûr, je partage votre souci de lutte contre l'exclusion bancaire. Je vous rappelle que le Gouvernement a tenu ses engagements et a sorti le décret sur le droit au compte pour les plus démunis. Sur l'insaisissabilité, le Gouvernement travaille activement en concertation avec les représentants des consommateurs et des banques.

M. Maxime Gremetz. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Au total, mesdames, messieurs les députés, si le Gouvernement partage l'objectif de cette proposition de loi, il pense que l'utilisation de la voie législative est risquée. La voie contractuelle, acceptée par tous, serait largement préférable...

Mme Véronique Neiertz. Mais elle a déjà échoué !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... à la condition que les parties respectent leurs engagements. Si tel n'était pas le cas, le Gouvernement serait alors prêt à reconsidérer sa position en s'engageant, dans un prochain texte de loi, à utiliser la voie préconisée par la proposition de Georges Sarre.

En conclusion, après avoir émis ces remarques, dont vous avez saisi la pertinence,...

Mme Véronique Neiertz. Ce n'est pas sérieux !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. ... le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assem-

blée. (« Ah ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe démocratie libéral et indépendants. – Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et vert.)

M. Maxime Gremetz. Enfin un peu de sagesse !

M. Marc Laffineur. Quel courage !

M. Jean-Jacques Jégou. Courage, fuyons ! Il faut aller chercher Calmat pour le grand écart !

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission.

Article unique

M. le président. « Article unique. – Les deux premiers alinéas de l'article L. 131-71 du code monétaire et financier sont ainsi rédigés :

« Le banquier met, gratuitement et sans limitation de nombre, des formules de chèques à la disposition de tout titulaire d'un compte, sauf si celui-ci n'a pas recouvré, après injonction, la faculté d'émettre des chèques en application des dispositions de l'article L. 131-78. Les formules de chèques non utilisées sont restituées lors de la fermeture du compte.

« L'émission de chèques et leur traitement par le banquier sont également gratuits pour le titulaire du compte. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(L'article unique de la proposition de loi est adopté.)

Après l'article unique

M. le président. M. Inchauspé a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

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

« L'arrêté ministériel du 6 juin 1998 portant règlement n° 98-01 du comité de la réglementation bancaire et financière est réformé pour rétablir, dans son article 2, la parité entre la rémunération des comptes d'épargne livret A et celle des comptes d'épargne sur livret ordinaire. »

La parole est à M. Michel Inchauspé.

M. Michel Inchauspé. Mes chers collègues, peut-être serez-vous surpris de cet amendement et estimerez-vous, comme M. le rapporteur, qu'il n'a rien à voir avec cette proposition de loi dont vous venez d'adopter l'article unique. Permettez-moi toutefois de le défendre.

Un équilibre avait été trouvé : la fin de la gratuité des chèques en contrepartie de la levée de l'interdiction de rémunérer les comptes courants à vue. Or cet équilibre est rompu. Comme l'a dit M. Rigal dans son exposé, la rémunération des comptes à vue prévue en contrepartie de la gratuité des chèques ne devait être que de 0,5 % par an. En fait, et M. le secrétaire d'Etat le sait, elle est déjà de plus de 5 % et même de 6 % pour certaines banques étrangères.

En effet, jusqu'en 1998, la réglementation bancaire imposait la parité entre le livret A, défiscalisé, et le livret d'épargne normal, fiscalisé. Depuis 1998 et la libération

des taux, par M. Strauss-Kahn, les banques directes ou banques en ligne utilisent les livrets d'épargne normaux comme produits d'appel pour attirer la clientèle. Si le secteur bancaire était le seul à en subir les conséquences, ce ne serait pas trop grave, mais cela risque d'avoir des effets pervers et graves sur le livret A et sur sa décollecte déjà amorcée. Actuellement, n'importe quel livret d'épargne peut rapporter, impôts déduits, 1 % de plus que le livret A, et jusqu'à 10 millions de dépôts. C'est d'autant plus grave que ces produits font l'objet d'une large publicité, par écrit et à la télévision, qui touche tout le monde.

La décollecte va donc se généraliser. En effet, les caisses d'épargne ne peuvent pas augmenter leur taux de 3 %, car il conditionne leurs prêts aux logements sociaux. Il faut donc rétablir la parité qui existait avant 1998, non pas pour sauvegarder les comptes d'exploitation des établissements financiers – c'est leur affaire –, mais pour ne pas mettre à mal la collecte du livret A qui sert aux logements sociaux et pour maintenir la rentabilité des caisses d'épargne dont certaines commencent à souffrir sérieusement de la concurrence.

Evidemment M. le rapporteur me répondra que nous sommes loin de sa proposition de loi, mais je viens de vous expliquer à quel point les deux choses étaient liées. Si cet amendement n'était pas adopté aujourd'hui, ce ne serait pas très grave, mais il faudra réfléchir à la question. On me rétorquera qu'il faut payer un droit d'entrée pour les livrets en question. Pas du tout ! Les banques offrent même 200 francs pour en ouvrir un, par simple virement, et les dépôts peuvent aller de 100 francs à 10 millions, alors qu'ils sont limités à 100 000 francs pour le livret A. Cela risque de porter un grave préjudice aux caisses d'épargne et au Crédit mutuel – à son livret bleu. Il faudra bien vous en inquiéter un jour, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous ne voulez pas voir se développer la décollecte des caisses d'épargne.

M. Jacques Myard. Très bien !

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

M. Georges Sarre, rapporteur. Monsieur Inchauspé, votre préoccupation est tout à fait louable. En effet, votre intervention vise à défendre le livret A, ce à quoi naturellement je souscris. Cela dit – et je m'adresse là tout particulièrement à ceux qui n'ont à la bouche que le mot « Europe » – je peux vous garantir que si cet amendement était adopté et si, d'aventure, la Cour de justice des communautés européennes était saisie, nous serions à coup sûr condamnés. Enfin, vous êtes professionnellement bien placé pour savoir que notre légitimité à régler les taux de rémunération d'une épargne qui n'est assortie d'aucun avantage fiscal reste incertaine.

C'est une question importante, mais très éloignée du texte. Si nous trouvons le cadre législatif pour voter une mesure qui aille dans ce sens, personnellement j'en serai d'accord, mais on ne peut raccrocher une telle disposition à ce texte.

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

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Monsieur Inchauspé, vous avez évoqué le problème de la rémunération du livret A, sujet sensible qui concerne beaucoup nos compatriotes. Le Gouvernement y est très attentif. En effet, si le taux de rémunération de ce livret est aujourd'hui redevenu attractif pour les petits épargnants par rapport à l'inflation, c'est bien le fruit des travaux des gouvernements, et notamment de cette majorité. Mais ce taux est le résultat d'un équilibre fragile, qu'il

nous faut maintenir, entre la juste rémunération, d'un côté, et le prix du financement du logement social, de l'autre. Par ailleurs, nous devons tenir compte de l'environnement européen, qui nous impose parfois des contraintes, et je remercie Georges Sarre de l'avoir reconnu.

M. Maxime Gremetz. Ben voyons !

M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat et à la consommation. Le Gouvernement ne peut donc être favorable à l'adoption d'un tel amendement dans ce texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur le vote de l'ensemble de la proposition de loi, j'indique qu'il y aura un scrutin public à la demande du groupe Radical, Citoyen et Vert.

Je vais d'ores et déjà faire annoncer le scrutin, de manière à permettre à nos collègues de regagner l'hémicycle.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je ne suis saisi d'aucune demande d'explication de vote. Je vais donc vous demander, mes chers collègues, de patienter quelques instants.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition qui, après le rejet de l'article additionnel, se limite à l'article unique.

Je rappelle que le vote est personnel et que chacun ne doit exprimer son vote que pour lui-même, et, le cas échéant, pour son délégué, les boîtiers ayant été couplés à cet effet.

Le scrutin est ouvert.

.....

M. le président. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 43 |
| Nombre de suffrages exprimés | 42 |
| Majorité absolue | 22 |
| Pour l'adoption | 38 |
| Contre | 4 |

L'Assemblée nationale a adopté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert, du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Maxime Gremetz. Formidable !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix heures quarante, est reprise à dix heures quarante-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE DE NUIT

Discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Yves Cochet et plusieurs de ses collègues tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français (n°s 2946, 3002).

Je rappelle que le rapport de la commission de la production et des échanges porte également sur les propositions de loi :

- de MM. Denis Jacquat et Georges Colombier, visant à lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit (n° 2429) ;

- de M. Francis Delattre, tendant à la fermeture de l'ensemble des aéroports français pendant une partie de la nuit (n° 2716).

La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Yves Cochet, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mes chers collègues, comme vous le savez, nos concitoyens attachent de plus en plus d'importance à leur environnement et à leur santé. Ils ont manifesté cet attachement aux dernières élections municipales et cantonales. Mais maintenant, plutôt que de nouveaux discours, ils attendent des mesures concrètes prouvant que ces sujets sont pris au sérieux et traités convenablement.

Le Gouvernement a entendu ce message, puisque M. le Premier ministre a indiqué aujourd'hui, à l'issue du dernier séminaire gouvernemental, que l'amélioration de la qualité de la vie, et en particulier la lutte contre le bruit, était l'une de ses trois priorités. Nous allons débattre plus précisément de la diminution des nuisances sonores aéroportuaires nocturnes. Chaque nuit, des centaines de milliers de nos concitoyens subissent le bruit des décollages et des atterrissages d'avions. Cette situation n'est plus tolérable. L'exposition nocturne au bruit des avions constitue un enjeu de santé publique. Une avancée significative de notre législation s'impose donc. Elle est vivement souhaitée par de nombreuses associations d'élus et de riverains des aéroports, toutes sensibilités confondues. En atteste le dépôt à l'Assemblée nationale de trois propositions de loi : la première, dans l'ordre chronologique fut la proposition n° 2429 de M. Denis Jacquat,...

M. Denis Jacquat. Vous avez de bonnes lectures !

M. Yves Cochet, rapporteur. ... la deuxième fut la proposition n° 2716 de M. Francis Delattre et la troisième la proposition n° 2946 de votre rapporteur.

A l'initiative des députés Verts et dans le cadre de l'ordre du jour fixé par les groupes, l'Assemblée nationale est aujourd'hui saisie de cet enjeu majeur de santé publique.

Notre proposition se fonde sur ces constats incontestables : l'augmentation rapide et sans précédent du trafic aérien accroît les nuisances pour les populations exposées au bruit des aéronefs ; ce bruit constitue un problème majeur de santé publique ; enfin, la France est en retard dans la lutte contre les nuisances sonores nocturnes.

Selon l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, la croissance du trafic aérien civil pour l'année 2000 par rapport à l'année 1999 serait de 8 % sur l'ensemble de la planète, pour le fret comme pour les passagers et de 10 % pour le trafic international !

Il en est de même sur les principaux aéroports français. Par exemple, à Orly et Roissy confondus, le nombre de mouvements commerciaux a crû entre 1998 et 1999 de 6,7 % ; entre 1999 et 2000, de 7 %, voire de 8 % pour l'aéroport de Roissy. En outre, à Roissy, de nombreux mouvements ont lieu la nuit ; la question se pose différemment à Orly où, fort heureusement, un couvre-feu a été institué.

Ainsi, la DGAC - la direction générale de l'aviation civile - a enregistré entre vingt-trois heures et six heures du matin à Paris - Charles-de-Gaulle 36 346 mouvements en 1999 et 40 305 en 2000, soit une progression de 10,9 % ! Au niveau national et sur la même plage horaire, elle a enregistré 87 541 mouvements sur les vingt-six plus grands aéroports français en 2000.

Je veux me faire ici le porte-parole de millions de riverains des aéroports, notamment de ceux du Val-d'Oise, qui sont victimes quotidiennement et nuitamment des bruits dus aux mouvements des aéronefs. De nombreuses associations comme l'Union française contre les nuisances aériennes, les Amis de la Terre, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, toutes les associations locales d'élus, de riverains, ne cessent de protester contre cette gêne sonore nocturne et d'alerter les pouvoirs publics afin que des mesures de réduction du bruit soient enfin prises.

Je résumerai, en un cri, ce que disent toutes ces associations : sous les avions la nuit nous dormons mal, au point d'en devenir parfois malades. En tout cas, nous sommes toujours gênés.

D'où notre deuxième constat, partagé d'ailleurs par l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, selon laquelle « la croissance des nuisances sonores est insupportable, parce qu'elle a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés ». Si les effets auditifs du bruit peuvent être directs et atteindre l'oreille moyenne ou l'oreille interne, problème que connaît bien M. Jacquat qui est lui-même ORL,...

M. Denis Jacquat. Tout à fait !

M. Yves Cochet, rapporteur. ... les nuisances sonores aéroportuaires nocturnes ont des effets non auditifs.

Cette gêne sonore, incontestable, a été de nombreuses fois étudiée par des rapports médicaux, notamment auprès des aéroports d'Orly et de Roissy par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, de l'INRETS.

Ses effets sont d'abord cardio-vasculaires, comme l'explique fort bien M. Alain Muzet qui est à la fois membre de l'ACNUSA et directeur de recherches au CNRS, dans un livre tout à fait remarquable, que je vous recommande, qui s'intitule *Le Bruit*.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est de la publicité ! (*Sourires.*)

M. Yves Cochet, rapporteur. Il y précise que les effets physiologiques du bruit sont appréhendés à partir de la notion de stress, qu'on observe une accélération de la fréquence cardiaque, une vasoconstriction, une élévation de la pression artérielle, etc. Tous sont des effets néfastes qui se révèlent de façon chronique.

Le bruit peut également avoir des effets négatifs sur la santé mentale. Mais la nuit, c'est la perturbation permanente du sommeil qui est en cause. Le sommeil est une nécessité vitale pour tout le monde. Ses perturbations régulières induisent une fatigue générale, une diminution des capacités d'apprentissage chez les enfants, l'apparition éventuelle d'états dépressifs et la démotivation au travail. Bref, faute d'un sommeil normal et réparateur, la santé peut gravement se dégrader.

J'en arrive à mon dernier constat : la France est en retrait dans la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires nocturnes.

Déjà, les normes de l'OACI, qui répartissent les avions en trois catégories : les chapitres - chapitre 1, chapitre 2, chapitre 3 - ne sont pas très pertinentes. J'en veux pour preuve, que certains appareils du chapitre 3 sont plus bruyants que d'autres du chapitre 2. Il convient d'adopter une classification plus objective.

Ensuite - et je vous renvoie au rapport écrit, qui établit des comparaisons internationales, notamment européennes -, de nombreux aéroports étrangers appliquent des restrictions aux mouvements nocturnes d'avions bien supérieures à celles qui sont actuellement en vigueur dans les aéroports français.

Heureusement, chers collègues, monsieur le ministre, vint l'ACNUSA, que nous avons créée au terme d'une discussion de six mois, le 12 juillet 1999 ! La première recommandation de cette autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, recommandation toute fraîche puisqu'elle a été rendue publique mercredi dernier, concerne précisément les bruits nocturnes des aéronefs.

Il s'agit en l'occurrence d'une recommandation émanant d'une autorité indépendante, à la création de laquelle nous avons assisté, monsieur Delattre.

Monsieur le ministre, chers collègues, notre commission de la production et des échanges a été opportunément inspirée en adoptant ce matin même une proposition de loi amendée sur la base de cette recommandation. Certes, ce n'est encore qu'un début ; il faudra aller plus loin ces prochaines années, en fonction des futures recommandations qui nous seront faites.

Je propose donc à notre assemblée de reprendre cette recommandation sous la forme législative adoptée par notre commission...

M. Jean-Pierre Blazy. Il n'y a pas besoin de la loi pour cela !

M. Yves Cochet, rapporteur. ... afin que des millions de nos concitoyens riverains des aéroports commencent à retrouver un sommeil apaisé. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Noël Mamère.

M. Noël Mamère. Monsieur le président, mes chers collègues, la proposition de loi présentée par les Verts, dont nous débattons aujourd'hui fera sans doute beaucoup d'heureux parmi nos concitoyens qui subissent chaque nuit des nuisances sonores,...

M. Jean-Pierre Blazy. Certainement pas !

M. Noël Mamère. ... nuisances rendues de plus en plus insupportables par leur accroissement. J'espère qu'elle ira au terme des navettes parlementaires et que son adoption

sera rapide car il s'agit, comme notre rapporteur l'a très justement expliqué, d'un problème de santé publique qui concerne, selon différentes estimations, entre 500 000 et 6 millions de personnes.

Les avions génèrent des bruits isolés et répétitifs dont l'influence est avérée et dont notre rapporteur nous a livré un aperçu. J'y ajouterai quelques données. Les modifications du sommeil qu'engendre le bruit des avions sur le plan encéphalique et cardiaque surviennent à partir des niveaux de crêtes suivants : 50 décibels pour un enfant, 55 décibels pour une personne âgée et 60 décibels pour un adulte jeune. En outre, les différentes études montrent que l'on ne s'habitue pas au bruit répétitif durant le sommeil. Une adaptation apparente indique simplement un oubli des troubles subis au cours de la nuit.

La Commission de l'Union européenne estime pour sa part qu'un niveau sonore nocturne de 30 à 35 décibels en moyenne, avec des pointes de 45 décibels, ne dérange pas le sommeil des sujets normaux. L'Organisation mondiale de la santé retient le chiffre moyen de 35 décibels.

Mais ces valeurs limites nocturnes sont difficilement respectées dans les zones urbaines et rurales proches des aéroports qui n'ont pas de couvre-feu nocturne.

Dans les différentes législations nationales sur le bruit, la valeur limite du bruit à l'extérieur, au niveau des façades des maisons, est de 65 décibels sur la période diurne, soit de huit heures à vingt heures, et de 55 décibels la nuit. Bien évidemment, toutefois, ces valeurs ne tiennent pas compte de la perturbation du sommeil si les fenêtres ne sont pas fermées. Dans ce cas, les riverains se trouvent dans une situation dramatique durant l'été, ou dans les régions du Sud.

Ce problème de santé publique a été mis en avant par les professionnels de la santé eux-mêmes. Nombre d'études et de messages d'alerte ont ainsi été publiés par des médecins et des spécialistes du bruit : l'UECNA au niveau européen, l'Observatoire de l'économie et des institutions locales, l'INRETS, le docteur Pierre de Merneffe, pour Liège, l'institut universitaire de médecine du travail de Rennes, les travaux des docteurs Muzet et Vallet pour Strasbourg, le ministère de l'emploi et de la solidarité, et quantité d'autres études scientifiques connues sur le plan international. Rappelons encore que, le 3 décembre 1999, un collectif « Santé et nuisances aériennes » publiait un appel des professionnels de la santé réclamant des mesures, et notamment l'arrêt des vols de nuit.

Les ministres chargés des transports et de l'environnement, conscients de la nécessité de maîtriser les nuisances sonores aériennes, ont décidé en 1998 de faire réaliser une enquête de gêne sonore, dont je veux vous donner ici les principales conclusions.

L'enquête par questionnaires a porté sur 1 483 personnes, réparties sur trente-six communes environnant Orly et Roissy. Le bruit autour des aéroports provoque une gêne forte chez 18 % de la population interrogée et assez forte chez 30 % des répondants.

La réduction du bruit des avions est alors une priorité pour 28 % de cet échantillon de riverains, et le développement de l'aéroport génère des inquiétudes pour l'avenir.

Le bruit des avions constitue la dimension sonore dominante sur les sites aéroportuaires enquêtés. Il n'y a que entre 7 heures et 9 heures et 18 heures et 20 heures que le bruit des avions se fond avec le bruit lié à

d'autres sources, notamment le bruit routier. C'est l'importance de l'émergence du bruit qui est gênante, c'est-à-dire le nombre de décibels supérieur au bruit ambiant.

La gêne ne varie pas – ou très peu – en fonction du sexe, de l'âge ou de la catégorie socioprofessionnelle du répondant. Elle s'exprime aussi au travers des comportements perturbés par le bruit des avions : 51 % des personnes interrogées évoquent une difficulté pour suivre une conversation, 49 % pour écouter la radio ou la télévision, 30 % disent que le bruit des avions les empêche d'ouvrir la fenêtre durant la nuit. Notons encore que 44 % des personnes interrogées envisagent de déménager et 10,5 % le feraient en raison du bruit des avions.

De même, parmi les 16 % qui témoignent dormir assez mal, mal ou très mal, environ la moitié, soit 7,5 %, précise que c'est en raison du bruit des avions.

Les réponses de la population aux différentes questions destinées à évaluer l'impact du bruit des avions sous différentes facettes sont très cohérentes entre elles. Effectivement, le niveau moyen de gêne augmente avec les représentations négatives liées au bruit des avions, à l'action des aéroports, aux effets des avions sur la santé, à la dépréciation subjective des biens immobiliers. Les réponses sont aussi cohérentes par rapport à l'ensemble des résultats d'enquêtes conduites sur le bruit et recensées par Fields en 1992.

Au moment où des milliers de riverains se mobilisent de plus en plus à travers notre pays et dans toute l'Europe, au moment où des populations refusent l'implantation de nouveaux projets, comme le troisième aéroport international, le choix, le nôtre, le vôtre, celui du Gouvernement, doit d'abord se faire entre la fuite en avant ou le développement maîtrisé du trafic aérien.

La fuite en avant consisterait à réfléchir au troisième, au quatrième, au cinquième aéroport international pour accueillir le résultat de cette concurrence sauvage entre les compagnies aériennes et à réduire les contraintes des avions au strict minimum exigé par l'exploitation des mouvements aériens.

Nous, les Verts, considérons que ce serait contre-productif et nous espérons que chacun ici en est bien conscient. Le moment est venu, en effet, d'inverser la logique qui a prévalu jusqu'à présent, celle du primat de l'économie sur l'environnement. Il s'agit à présent de penser d'abord à la quantité de trafic et au développement d'un aéroport en fonction de l'environnement humain et non économique. La production de nuisances sonores n'est pas une donnée inéluctable et, face à sa croissance, il est indispensable que les politiques décident en amont d'une véritable stratégie de contrôle du trafic aérien.

Bien sûr, nous entendons les différentes entreprises, et en particulier celles concernées par le transport de fret et les vols charters, dire que nous voulons leur mort, que dans ces conditions elles seront obligées de partir dans un autre pays, que nous serons responsables de la perte de nombreux emplois. Bref, c'est le refrain habituel : les écologistes sont irréalistes et jusqu'au-boutistes et ils ne tiennent pas compte de la réalité économique.

Mais de quelle économie parlons-nous ? De celle des grandes sociétés qui pensent qu'au nom de la croissance de leur activité et de celle des gains de leurs actionnaires, toutes les conditions entravant leur stratégie doivent être écartées, ou de celle qui intégrerait enfin la démarche de développement durable, chère aux Verts ? Et l'on aperçoit, à cet égard, qu'il n'y a pas très loin de la question

des avions et de la dérégulation à celle que nous connaissons en ce moment même avec des sociétés comme Danone ou Marks & Spencer.

Nous considérons, quant à nous, que les irréalistes sont plutôt les décideurs qui refusent de tenir compte des personnes qui habitent les territoires concernés et subissent les nuisances dues au transport aérien.

Alors, bien sûr, on va nous répondre qu'en créant des emplois, les entreprises pensent à ces personnes et à ces employés, que la taxe professionnelle permet aux communes de s'équiper, bref, que le développement est forcément bénéfique, et dire cela est une tautologie dans le monde libéral international des transports aériens.

Mais doit-on créer des emplois au détriment de la santé des riverains ? Le coût social induit par le bruit des transports doit-il encore être supporté par la collectivité ? Son estimation permettrait d'avoir une vision plus claire de la situation et de rendre plus évidente la nécessité d'améliorer les environnements sonores liés aux transports. C'est ce que nous appelons, nous, les Verts, l'internalisation des coûts. On s'apercevrait que, en termes de santé, cela coûte beaucoup plus cher qu'on nous le dit.

Doit-on satisfaire aveuglément la croissance du transport aérien, qui entraîne la multiplication des mouvements à n'importe quel moment de la journée ? Doit-on cautionner la construction de nouveaux aéroports ?

Et puis il y a la demande sociale, cette tarte à la crème du marketing qui essaie de nous faire croire que ce sont les consommateurs qui réclament de partir de plus en plus souvent en week-end ou en séjour court par avion, qui exigent la rapidité dans l'acheminement des lettres et des colis. Bien sûr, nous ne nions pas que des besoins nouveaux apparaissent, mais ils sont pour beaucoup créés par une bonne publicité des compagnies, par des exploitants d'aéroports et des agences de voyage et se développent au détriment des besoins primaires que sont, d'abord, le sommeil et le repos.

Face à une croissance explosive, il est donc temps de prendre de nouvelles décisions pour mieux maîtriser le développement du trafic aérien. J'aimerais ici faire un rappel historique qui montre que ces résistances ne sont pas nouvelles. C'est en effet en 1972, lors de la conférence des Nations unies sur l'environnement, que la position et le rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale ont été définis dans la résolution A 18-11, qui contenait notamment le paragraphe suivant : « que, dans l'accomplissement de cette tâche, l'OACI a conscience des effets néfastes que l'activité aérienne peut exercer sur l'environnement et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses Etats membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité du milieu humain ».

Les premiers travaux du comité sur le bruit des aéronefs sur la certification acoustique des avions à réaction subsonique ont été adoptés le 6 décembre 1972 et sont entrés en application le 16 août 1973.

Voilà qui illustre bien le décalage entre l'apparition des nuisances énormes provoquées par les avions à réaction et la mise en place de normes internationales pour protéger les populations. Les riverains des aéroports avaient cependant réagi vivement dès l'apparition des Boeing 707 et des DC 8 en 1958. Il aura fallu plus de dix ans pour que l'Organisation des Nations unies convoque en 1969 des experts pour examiner les problèmes causés par le bruit des avions à réaction, et vingt-trois ans pour que soient publiées les normes sur la pollution de l'atmosphère par les émissions toxiques des réacteurs !

Aujourd'hui, nous nous devons de mettre en œuvre la logique du développement durable et soutenable à laquelle la France a adhéré lors du sommet « planète Terre » de Rio en 1992 et qu'elle a confirmée ensuite à travers différents outils comme la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999. La maîtrise du transport aérien nécessite une réflexion sur l'ensemble de la politique des transports, tous modes confondus, à l'instar de ce que les schémas des services collectifs des transports voyageurs et fret appréhendent eux-mêmes.

L'environnement sonore généré par les décollages et les atterrissages des avions doit bénéficier de cette nécessaire maîtrise du trafic et de ses impacts. La législation actuelle et l'innovation technique sont insuffisantes pour répondre effectivement à la légitime demande sociale d'une véritable qualité de vie et, surtout, ne répondent pas aux exigences requises pour la mise en œuvre d'un développement soutenable de notre pays.

Nous rappellerons que le développement soutenable, objectif commun d'intérêt général pour nos compatriotes et les générations de futurs citoyens, intègre la nécessité d'un développement économique fondé sur la prise en compte des aspects sociaux et environnementaux. Il nous impose une véritable solidarité entre les différentes populations, celles qui utilisent les avions et celles pour lesquelles le ciel est le plus bel endroit de la Terre. Il se préoccupe également d'une solidarité avec les futurs héritiers de notre patrimoine national et planétaire.

La mobilisation des populations riveraines ou non, la demande sociale d'une véritable qualité de vie, le problème de santé publique du bruit des avions, nous montrent, vous montrent que le citoyen, le consommateur et le contribuable sont davantage exigeants sur l'effectivité du développement soutenable ou, autrement dit, sur la durabilité de notre développement.

La limitation, en fonction du bruit émis, des décollages et atterrissages des aéronefs la nuit sur les aéroports français apparaît ici comme l'élément incontournable et indispensable d'une véritable maîtrise des nuisances et donc d'une politique de santé publique adaptée à la réalité d'une situation intenable, donc insoutenable pour les populations. Elle est d'autant plus justifiée que nous voyons arriver des trafics spécifiques jusqu'ici relativement faibles, principalement avec le fret aérien de compagnies spécialisées comme FedEx à Roissy, TNT à Liège-Bierset ou DHL à Strasbourg, pour ne citer que les plus connues.

La limitation à 85 décibels du bruit des avions, la nuit, est l'élément indispensable de la maîtrise du trafic aérien. Celui-ci est aussi la condition d'un développement durable et soutenable pour tous, y compris les compagnies aériennes et les exploitants d'infrastructures aéroportuaires, qui doivent comprendre que le rejet, *in fine*, par les populations serait encore plus pénalisant pour leur développement économique que l'intégration de nouvelles contraintes, certes fortes mais qui rendent « acceptable » une partie de l'accroissement justifié du trafic.

C'est également par la mise en œuvre d'une politique globale qu'il sera possible de réduire le trafic aérien. Ce mode de transport doit ainsi s'acheter à son juste prix. Cela implique une plus grande prise en compte des coûts environnementaux avec une taxe sur le kérosène, et un assujettissement à la TVA pour toutes ses activités, ce qui diminuera sa compétitivité au profit d'autres moyens de transports - c'est ce qu'on appelle le problème du *low cost*. Il importe aussi de développer les liaisons ferroviaires à grande vitesse et l'interconnexion des réseaux TGV

d'Europe. Il convient de remettre en question une orientation ultralibérale, dérégulatrice et dévastatrice, qui induit une explosion anarchique des transports, avec tous ses impacts négatifs en termes sociaux et environnementaux et de santé.

Il faut également répartir le trafic sur l'ensemble des autres plates-formes françaises, et donc réduire l'augmentation du trafic de Roissy au profit des plates-formes régionales, sans y créer pour autant de nuisances insupportables. Dans ce laps de temps, il s'agira d'améliorer la compétitivité des liaisons ferroviaires rapides entre les grandes villes européennes pour réduire le trafic aérien.

L'effort doit par ailleurs porter sur les évolutions technologiques des avions qui permettront de diminuer, d'une part, le niveau de bruit émis et sa propagation et, d'autre part, l'émission des polluants. En particulier, la Commission européenne a mis en place, en 1998, un programme de recherche qui vise à obtenir sur sept ans une réduction d'au moins six décibels, dont la moitié est financée par les industriels.

Enfin, l'évolution doit se faire sur des procédures opérationnelles de moindre bruit : pentes d'atterrissage et de décollage différentes, sortie plus tardive des volets et des trains, retard de l'accélération en montée, trajectoires.

Bref, il faut « reréguler » le trafic aérien en exploitant les aéroports en fonction de la gêne supportable par les riverains. Cela doit se traduire par la limitation du nombre de créneaux horaires, par la réduction du trafic en pleine journée et les week-ends, par un pourcentage de personnes et emport de fret minimaux, et, enfin, par la réduction des vols de nuit en fonction du bruit des avions.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'espère que notre assemblée cotera unanimement cette proposition de loi des Verts qui vise à améliorer la situation sociale et environnementale des riverains des aéroports, et à engager la « rerégulation » d'un trafic aujourd'hui livré aux seules lois du profit, contre les habitants de notre planète.

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

M. Jean Ueberschlag. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais d'abord souligner qu'il convient sûrement d'habiter près d'un aéroport pour mesurer toute l'importance de ce texte.

M. Jacques Myard. Eh oui !

M. Jean Ueberschlag. Ceux qui subissent tous les jours et toutes les nuits ce ballet incessant de décollages et d'atterrissages, ceux qui sont obligés, par exemple, de s'enfermer pour simplement répondre au téléphone savent bien de quoi nous parlons.

Mme Nicole Bricq. Oh oui !

M. Jean Ueberschlag. Cela relève du supplice chinois. D'autant qu'il faut ajouter à cela le bruit des essais moteurs, même en enceintes closes, qui, vous le savez, tombent souvent en panne. Du reste, les responsables des aéroports et de la circulation aérienne habitent souvent ailleurs que dans les zones de bruit. Ceci explique cela... Et les riverains des aéroports sont tenus pour quantité négligeable : « Bouchez-vous les oreilles et taisez-vous ! », leur répond-on en substance.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement.* Ce fut vrai à une époque, peut-être ! Ce n'est plus le cas maintenant !

M. Jean Ueberschlag. Certes, des commissions et des chartes d'environnement ont été créées. Mais nous, qui en sommes les utilisateurs, avons bien souvent le sentiment qu'il ne s'agit là que de dispositifs alibis, simplement destinés à calmer les esprits.

M. Jean-Pierre Delalande. Absolument !

M. Jean Ueberschlag. Par ailleurs, pourquoi les aéroports bénéficient-ils d'une situation d'exception ? Ainsi, sur le plan réglementaire, la définition des couloirs aériens ne fait pas l'objet d'une enquête publique. C'est pour cela que la proposition de loi de Didier Julia vient à point.

M. Jacques Myard. Eh oui !

M. Jean Ueberschlag. Sur le plan fiscal, il faut noter une situation d'exception que rien ne justifie. Savez-vous, par exemple, mes chers collègues, que les aéroports sont exonérés de TLE ? Tout cela parce qu'en 1967, la loi d'orientation foncière avait risqué de les soumettre à une double imposition. Aujourd'hui, alors que ce risque est levé depuis longtemps, l'Etat continue abusivement à exonérer les aéroports de TLE. Cette exonération est d'autant plus scandaleuse qu'elle se fait au détriment des communes riveraines.

En matière d'impôts locaux, savez-vous que l'article 1518 A du code des impôts permet aux aéroports de bénéficier d'une diminution d'un tiers des valeurs locatives dans le calcul des bases de ces impôts ? Ce dispositif s'applique également aux usines nucléaires et aux installations de dépollution. Quel paradoxe ! Dans le cadre de l'examen de la loi de finances, j'ai déposé à deux reprises des amendements visant à modifier ces mesures. Mais ils ont été rejetés dans les deux cas et presque dans les mêmes termes. La première fois, il s'agissait du gouvernement de M. Juppé, la seconde de celui de M. Jospin.

Autre anomalie concernant les aéroports : les permis de construire sont délivrés par l'Etat et non par les communes d'assise.

Cette proposition de loi, qui a le mérite de poser le problème et d'ouvrir enfin le débat, vient donc à point, même si l'on peut regretter la procédure employée, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur. En effet, le rapport vient seulement de nous être distribué, ce qui risque peut-être d'escamoter un peu le débat.

Nous légiférons dans l'urgence, un peu à la hussarde. Mais le législateur doit assumer sa mission.

La légitimité n'appartient pas à la DGAC !

M. Jean-Marc Nudant et Mme Nicole Bricq. Très bien !

M. Jean-Pierre Delalande. Absolument !

M. Jean Ueberschlag. La légitimité appartient à la représentation nationale.

La notion de développement acceptable doit aussi s'appliquer aux aéroports : à la circulation et aux activités du transport aérien.

Tout ne doit plus être permis, nous en sommes tous conscients. Il faut que les aéroports soient acceptés. Cela implique des concessions, surtout pour le trafic de nuit.

Des restrictions existent, certes, mais des tricheries aussi. Certains aéroports ont interdit le vol de nuit des avions du chapitre II. Alors, on a inventé la « hushkittation ». On a « hushkitté » les avions, et vous savez que c'est la plus belle des tricheries. Par ce biais, on

contourne un dispositif censé rassurer les riverains, de telle sorte que celui-ci ne change rien du tout. Là aussi, nous devons faire un effort.

J'entends dire que le vote de cette proposition de loi entraînerait une distorsion de concurrence entre les aéroports français et ceux des autres pays. Pour habiter une région frontalière je sais, mes chers collègues, que, dans beaucoup de pays, on aimerait interdire aux avions de décoller et d'atterrir la nuit. Mais, souvent, on n'ose pas franchir le pas ! A l'aéroport de Zurich, cependant, un dispositif de couvre-feu de tout le trafic aérien a été voté et il entrera en vigueur à partir de l'année prochaine. La décision a été prise par la municipalité de Zurich.

On nous dit également que, sur le plan européen, la législation n'est pas facile à mettre en application, ce à quoi je réponds que l'Europe a bien légiféré en matière de réglementation du bruit des tondeuses à gazon ! (*Sourires.*) Il serait tout de même paradoxal qu'elle n'arrive pas à réglementer le bruit des avions dans le ciel...

Sans doute était-ce plus facile de réduire le bruit des tondeuses à gazon ! (*Sourires.*) Pour toutes ces raisons, je dis et je répète que cette proposition de loi vient vraiment à point.

M. Jean-Pierre Delalande. Il a tout à fait raison !

M. Jean Ueberschlag. Des aménagements sont toutefois nécessaires, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur.

Il faut dissocier les décollages et les atterrissages. Si vous autorisez un avion à décoller à 23 heures, il faut bien lui permettre d'atterrir quelque part ensuite ! Il ne peut pas voler toute la nuit jusqu'à 6 heures du matin !

Mme Odile Saugues. Quelle sagesse !

M. Jean Ueberschlag. Je souhaite donc que la distinction soit faite dans le texte de loi, par le biais d'un amendement. Il faut être plus restrictif pour les décollages et moins restrictif pour les atterrissages.

J'entends dire aussi qu'il ne faudrait pas que ce texte de loi gêne l'ACNUSA. Sa création a été, c'est vrai, un progrès. Mais loin de la gêner, cette loi, si elle est votée, l'aidera à faire les recommandations que le bon sens aujourd'hui mais aussi l'intérêt à long terme du transport aérien rendent nécessaires.

M. Jean-Pierre Delalande. Evidemment !

M. Jean Ueberschlag. J'entends dire enfin - je conclus, monsieur le président - que le vote de cette loi, en pénalisant le trafic aérien, augmentera des trafics encore plus polluants, comme le trafic routier. Je ne suis pas sûr qu'il y aura transfert sur le trafic routier, ni, non plus, comme l'a dit M. Mamère, que l'augmentation du trafic ferroviaire va diminuer le fret aérien. Il suffit que la SNCF soit en grève pour que le trafic soit réduit à néant !

Il est, en revanche, monsieur Cochet, un transport écologique que, vous-même et le ministre issu de vos rangs, avez, d'un coup de poignard assassin, affaibli : je veux parler du transport fluvial.

M. Jacques Myard. Vous avez raison !

M. Jean Ueberschlag. Pourquoi, vous qui vous targuez de vous préoccuper d'environnement, avez-vous supprimé d'un trait de plume le canal du Rhin au Rhône ?

M. Jacques Myard. Ils ne sont pas logiques, les Verts !

M. Jean Ueberschlag. Il y a là une incohérence dans votre comportement que j'aimerais que vous m'expliquiez un jour.

M. Yves Cochet, rapporteur. Je pourrais vous répondre maintenant...

M. Jean Ueberschlag. Pas maintenant, M. le président n'y consentirait pas. Le transport fluvial est écologique. Je ne comprends pas votre position à cet égard. Cela n'a rien à voir avec le texte que nous discutons, je tenais néanmoins à vous en faire la réflexion.

M. Yves Cochet, rapporteur. Je vous répondrai.

M. Jean Ueberschlag. La proposition de loi que nous discutons apportera, j'en suis sûr, un soulagement aux riverains des aéroports. Ils en ont bien besoin. C'est pour cette raison qu'à titre personnel, je la voterai. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi tendant à réduire les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien nocturne dans les zones aéroportuaires répond à des préoccupations légitimes, exprimées d'ailleurs à maintes reprises tout à la fois par les riverains concernés, leurs associations et les élus.

En effet, dans un contexte de libéralisation de la navigation aérienne et de mondialisation des économies, on assiste à une véritable explosion du trafic sur de nombreux aéroports, et tout particulièrement sur les aéroports internationaux. Les riverains de la quasi-totalité des aéroports français sont depuis quelques années exposés à une croissance des nuisances sonores aéroportuaires qui évolue au rythme de l'augmentation de ce trafic.

Ce problème, s'il est sensible pour les riverains le jour, prend une dimension et une acuité particulières la nuit, faisant du trafic aéroportuaire, comme l'a souligné le rapporteur, une véritable question de santé publique. Le bruit constitue une nuisance locale importante fortement ressentie aux environs des infrastructures aéroportuaires, et il est à l'origine d'une dégradation de la qualité de vie et de troubles de santé qui peuvent par exemple atteindre le système auditif. Il a aussi des effets indirects, les décollages et les atterrissages de nuit étant facteurs de troubles du sommeil. De nombreuses études et recherches ont montré qu'un sommeil perturbé peut être source de fatigue, de stress, voire de dépression, et que les bruits entendus la nuit, même s'ils ne réveillent pas, provoquent des réactions somatiques qui peuvent notamment entraîner des conséquences cardiaques et psychologiques.

Face aux importantes gênes provoquées par les mouvements aériens nocturnes affectant, selon les estimations les plus sérieuses, plus de 500 000 riverains d'aéroports en France, il est nécessaire d'apporter les réponses appropriées.

Certes, des normes réglementaires et législatives existent déjà pour réduire et maîtriser les nuisances sonores aéroportuaires. Elles ont été fixées en tenant compte des contraintes de protection de l'environnement et du cadre de vie et des enjeux économiques du transport aérien.

Elles ont également dû tenir compte du fait que le transport aérien nocturne doit aujourd'hui faire face à une double exigence : en premier lieu, assurer un fonctionnement normal de l'Aéropostale qui constitue la majorité des mouvements d'avions après minuit ; en second lieu, permettre le fonctionnement des aéroports accueillant des vols long-courriers et transcontinentaux pour lesquels les distances et les décalages horaires sont des données incontournables.

Nous ne partons pas de rien pour agir contre le bruit la nuit autour des aéroports, puisque les progrès techniques ont permis de réduire les nuisances sonores des avions et qu'il existe un socle réglementaire et législatif sur lequel nous pouvons nous appuyer.

Ainsi les dernières mesures prises par le Gouvernement, sous votre impulsion, monsieur le ministre, permettent-elles de limiter les constructions dans le périmètre des aéroports, de participer au financement des travaux d'in-sonorisation, d'interdire de vol les avions les plus bruyants de 23 heures à 6 heures du matin ainsi que les essais de moteurs pendant la même période. La création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en juillet 1999, procède de la même volonté puisqu'elle a été dotée d'un réel pouvoir de recommandation et de sanctions administratives des infractions.

Toutefois, face à l'ampleur et à l'acuité du problème, ce dispositif, pour efficace qu'il soit, est insuffisant.

Faut-il, considérant que la gêne la plus forte est celle qui trouble le sommeil et empêche le repos, prendre une mesure d'interdiction totale des vols de nuit ?

Une telle mesure serait à l'heure actuelle difficilement applicable si elle était uniforme sur tout le territoire national et prise de façon unilatérale au sein de la Communauté européenne. En outre, même si la comparaison de notre réglementation avec celles en vigueur dans les autres pays européens fait apparaître que nos aéroports disposent de restrictions plutôt moins sévères que certains de nos voisins, il n'en reste pas moins qu'une interdiction totale des vols de nuit créerait des distorsions de concurrence entre aéroports européens et générerait des restrictions excessives aux activités aériennes tout en opérant des transferts d'activités sur la route, source de nouvelles nuisances.

Je pense, en revanche, que les récentes recommandations de l'ACNUSA sont à prendre en considération, en particulier celle qui préconise de sanctionner entre vingt-deux heures et six heures tout survol engendrant un niveau sonore dépassant 85 décibels en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit. Ces recommandations nous fournissent une bonne base pour améliorer et rendre plus efficace la législation en vigueur.

A cet égard, la sagesse, j'allais dire la grande sagesse, du président Lajoinie, les discussions qui ont eu lieu au sein de la commission de la production et des échanges, comme au sein de la majorité plurielle et avec le Gouvernement nous permettent d'aboutir à un texte équilibré, traduisant de réelles avancées, qui prend en compte les exigences environnementales et de santé publique, les réalités du développement économique et les progrès que représente le transport aérien.

M. le président. La parole est à M. Alain Moyne-Bressand.

M. Alain Moyne-Bressand. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte qui nous est soumis aujourd'hui s'inscrit dans une actualité toute particulière puisque le trafic aérien a connu un accroissement sans précédent au cours de la dernière décennie et que, en même temps, les associations d'élus et de riverains se sont multipliées afin de dénoncer la dégradation des conditions de vie à proximité des aéroports.

L'accroissement du trafic s'est, en effet, accompagné de conséquences particulièrement éprouvantes pour les populations riveraines. Ainsi, trafic aéroportuaire et santé

publique paraissent désormais indissociables. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les décollages et les atterrissages de nuit car ceux-ci engendrent de graves troubles du sommeil. Les populations dont le repos se trouve régulièrement perturbé sont plus susceptibles de souffrir de troubles cardiaques, de stress, voire de dépression.

Faire de la politique ne prend tout son sens qu'en restant à proximité des citoyens et en répondant à leurs demandes. Dans le cas présent, les appels lancés par la population sont des appels de détresse auxquels le groupe Démocratie libérale, loin de l'image du « profit à tout prix » dont certains l'affublent volontiers, entend répondre.

Mme Odile Sangués. C'est nouveau !

M. Alain Moyne-Bressand. Eh bien, cela se renouvelera.

La première réponse à apporter est d'ordre normatif. Plusieurs textes législatifs et réglementaires existent déjà. On peut donc, de manière légitime, se demander si, avant d'élaborer une nouvelle loi, il ne serait pas plus pertinent de veiller, tout d'abord, à améliorer ou simplement à faire strictement respecter les dispositions déjà prévues.

M. Jean Besson. C'est vrai !

M. Alain Moyne-Bressand. Je pense, notamment, à toutes les règles, prévalant en matière d'approche ou de pilotage aux abords des aéroports.

M. Jean-Pierre Delalande. Certes !

M. Alain Moyne-Bressand. Des normes de bruit ont été arrêtées avec précision par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dont la création date déjà de presque deux ans. Pourtant, les violations restent nombreuses.

M. Jean-Pierre Delalande. Oui !

M. Alain Moyne-Bressand. Ainsi, de nombreux avions ne respectent pas l'impératif de gagner au plus vite l'altitude de 3 000 pieds au-dessus de l'aéroport et quittent prématurément la zone de navigation obligatoire.

Ces mêmes infractions se rencontrent au moment de l'atterrissage, les pilotes n'hésitant pas à raccourcir leur trajectoire afin d'accélérer leur descente. Ils provoquent ainsi, pour les communes survolées, une nuisance acoustique supérieure au taux attendu dans des conditions de circulation normales.

On peut également déplorer le nombre encore trop important d'appareils anciens, classés comme particulièrement bruyants selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et qui continuent pourtant à voler.

Toutes ces infractions devraient être plus systématiquement sanctionnées. Seules 1 000 amendes ont été prononcées l'année dernière contre des compagnies aériennes dont la flotte s'était révélée trop bruyante.

Des actions sont également à mener en matière d'aménagement du territoire. Le code de l'aviation civile prévoit la réalisation d'une étude d'impact dans le cas de certains travaux de création ou d'extension d'un aéroport. Il revient concurremment au maître d'ouvrage de faire figurer, dans cette étude d'impact, une étude sur le bruit.

Dans son rapport portant sur « Les liens entre la santé et l'environnement », établi dans le cadre de l'Office parlementaire des choix scientifiques et technologiques, Jean-François Mattei a clairement souligné les insuffisances des

études d'impact dans la prise en compte de la protection de la santé humaine. Parmi les pistes avancées par M. Mattei, figure la possibilité que le ministre chargé de la santé soit saisi, ou se saisisse de sa propre initiative, de toute étude d'impact pour donner un avis.

Certaines modifications apportées ce matin au texte vont d'ailleurs dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'avis des experts. Tel est le cas pour l'avis conforme que doit délivrer l'ACNUSA pour déterminer la valeur du bruit.

Je me montre également très favorable à un renforcement des règles d'urbanisme autour des aéroports. L'interdiction de toute construction dans les zones particulièrement exposées doit être mieux respectée. De trop nombreuses erreurs ont déjà été commises ! Pour l'avenir, il est nécessaire d'empêcher toute augmentation significative du nombre de personnes qui pourraient avoir à subir des nuisances sonores.

Quant aux habitants qui ont déjà à souffrir de ces nuisances, ils doivent bénéficier d'aides supplémentaires pour améliorer l'isolation acoustique de leur résidence.

Toutefois, si j'ai volontairement commencé mon propos en traitant des aspects humains du problème, qui sont essentiels, je n'en oublie pas pour autant la dimension économique.

Tous les élus qui siègent dans cet hémicycle peuvent en témoigner, l'implantation d'un aéroport est source de développement économique et de création d'emplois, directs ou induits.

Limiter de manière drastique le trafic aéroportuaire de nuit fait courir le risque de décourager certaines sociétés de services et de les détourner des plates-formes françaises. Des solutions moins radicales méritent donc d'être envisagées.

J'ai déjà longuement parlé des améliorations ou des applications plus strictes des normes en vigueur afin de limiter les nuisances directes.

Je souhaiterais maintenant adopter une démarche différente, mais dont l'objectif reste toujours de rendre plus harmonieuse la cohabitation entre activité aéroportuaire et vie quotidienne des populations riveraines.

Ainsi, les communes situées à proximité devraient bénéficier de véritables retombées économiques et financières. C'est le cas lorsqu'une centrale nucléaire ou un barrage s'installe alors que les nuisances générées sont bien moindres que dans le cas d'une implantation ou d'une extension aéroportuaire. Ne pourrait-on pas, par exemple, envisager de demander aux entreprises de fret d'embaucher en priorité des personnes résidant dans les communes les plus exposées au bruit ? Les nuisances subies seraient alors accompagnées d'une juste contrepartie. Les exigences en matière de qualité de vie ne sont pas forcément à opposer aux impératifs de développement économique. Il serait, en effet, préjudiciable pour tous de risquer d'entraîner une distorsion de concurrence telle que les plates-formes aéroportuaires françaises se verraient désertées au profit de leurs voisines européennes.

Pour conclure, je voudrais rappeler deux points, à mes yeux essentiels.

Tout d'abord, le débat de ce jour montre bien qu'il est désormais impossible de mener une réflexion en la matière sans prendre en compte les aspirations légitimes de la population en termes de qualité de vie. Les préoccupations de nos concitoyens doivent nous guider dans notre action.

Ensuite, et je rejoins, en cela les conclusions délivrées le 18 avril dernier par l'ACNUSA, un nouvel indice de bruit doit être défini. Outre les spécifications techniques des appareils, cet indice devra prendre en compte la gêne ressentie par les populations.

Le groupe Démocratie libérale, au nom duquel je m'exprime à cette tribune, ne votera pas contre cette proposition de loi, mais adoptera une position d'abstention constructive.

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

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je pensais pouvoir me féliciter de l'initiative d'Yves Cochet qui avait le mérite, après l'adoption de la loi portant création de l'ACNUSA dont j'ai été le rapporteur, d'aborder à nouveau la question difficile et complexe des nuisances aéronautiques. D'ailleurs, si je me réjouis de voir l'ACNUSA travailler, je déplore que les commissions consultatives de l'environnement ne soient pas encore mises en place dans la plupart des cas et que le décret sur la zone D ne soit pas publié.

Les vols de nuit sont en effet aujourd'hui une question essentielle en France et en Europe. Partout, des riverains en colère manifestent : en Belgique et en Italie, les gouvernements se saisissent concrètement de ce problème ; en Allemagne, à Francfort, c'est la voie de la négociation qui est développée s'agissant de l'extension de l'aéroport et de la suppression des vols de nuit. En France, un groupe d'études vient d'être constitué à l'Assemblée nationale, sous la présidence de Martine David, et plusieurs propositions de loi ont été déposées.

Bien évidemment, la situation est très inégale selon les aéroports. A Paris, si Orly bénéficie d'un couvre-feu total, Roissy subit un accroissement des nuisances la nuit du fait même de l'explosion du trafic.

Les enquêtes, notamment la plus récente du ministère de l'environnement intitulée « La gêne due au bruit des avions autour des aéroports » révèle que « la soirée et la nuit sont [...] des périodes où la gêne des riverains est plus particulièrement et directement sensible aux niveaux de bruit des avions ».

Qui plus est, s'agissant de Paris - Charles-de-Gaulle, les mesures que vous avez prises, monsieur le ministre, en 1997 et 1998 s'avèrent aujourd'hui insuffisantes, d'une part, parce que le nombre de mouvements d'avions entre 22 heures et 6 heures est passé de 41 908 en 1997 à 57 731 en 2000, ce qui représente une augmentation d'environ un tiers, d'autre part, parce que les objectifs de la charte de qualité de l'environnement sonore ne sont pas tenus pour les communes les plus proches de l'aéroport le jour comme la nuit. Lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement de Roissy du 19 janvier dernier, le représentant du service des bases aériennes reconnaissait que « sur la nuit l'indice est tenu mais tout juste. Il est au niveau 98 par rapport à l'indice 100. Le fait qu'il soit tenu tout juste, bien qu'on ait supprimé les avions de chapitre 2, montre que sur la nuit on sera obligé de prendre d'autres mesures pour réduire ».

Je crains vivement, monsieur le ministre, que la refonte des couloirs aériens en Ile-de-France et les retards accumulés concernant la réalisation du troisième aéroport parisien ne viennent aggraver une situation jugée de plus en plus insupportable par les populations survolées et leurs élus.

M. Jean-Pierre Delalande. Absolument !

M. Jean-Pierre Blazy. M. Cochet, en amendant son texte, décide de renoncer à une interdiction totale du trafic commercial entre 23 heures et 6 heures. J'ai toujours été et je reste favorable à une interdiction totale. Nous avons bien compris que M. Cochet et son groupe souhaitait surtout afficher une préoccupation que nous sommes de plus en plus nombreux à partager sur les bancs de cette assemblée.

M. Yves Cochet, rapporteur. Pas seulement afficher, rendre effective !

M. Jean-Pierre Blazy. Il m'apparaît aujourd'hui indispensable d'avancer de façon significative sur la réduction des vols de nuits pour réduire les nuisances subies par les riverains, et j'insiste : il ne doit pas y avoir de trompe-l'œil ! Il ne faut pas leurrer les populations riveraines !

M. Cochet semble désormais vouloir s'inspirer de la proposition rendue publique la semaine dernière par l'ACNUSA qui a choisi un indice de 80 décibels A,...

M. Yves Cochet, rapporteur. Non, 85 !

M. Jean-Pierre Blazy. ... qui, selon ses propres dires, « sera progressivement abaissé dans les années futures pour tendre vers une nuisance zéro, voire vers l'interdiction totale ». C'est pour cette raison que l'ACNUSA affirme que la valeur de 85 décibels préconisée à titre transitoire est évolutive. Elle ne saurait donc être inscrite, de mon point de vue, dans le marbre de la loi.

En effet, l'indice instantané de 85 décibels A maximum retenu par l'autorité indépendante ne concernera qu'un nombre insuffisant d'appareils sur les aéroports concernés alors qu'un indice de 80 décibels A, par exemple, aurait un impact réel puisqu'il concernerait soixante-dix appareils environ sur Paris - Charles-de-Gaulle et vingt sur Lyon-Saint-Exupéry. J'avais d'ailleurs écrit en ce sens au président de l'ACNUSA.

Par ailleurs, j'insiste sur le fait que les propositions de l'ACNUSA prévoient d'agir par la voie d'arrêtés ministériels et ne tiennent pas compte de la mise en place des nouveaux PEB et PGS. Fondées sur l'indice LDEN et non plus sur l'indice psophique, les nouvelles courbes de PEB prendront mieux en compte la gêne réellement ressentie et seront donc élargies. Très précisément, et conformément aux mesures prises durant soixante-cinq jours à la station de mesure de bruit de Gonesse, qui devrait être située sur la future limite entre les zones B et C du nouveau PEB, un LAeq(ls) de 85 décibels A ne concernerait que 1 % des avions, alors qu'un indice de 80 décibels concernerait 44 % des avions dont les B747-200 qui ont plus de vingt-cinq ans.

On sait qu'une émergence sonore supérieure à 50 décibels déclenche le réveil. Le seuil de 80 décibels A qui correspond à un niveau de 50 décibels A fenêtres fermées dans un logement non insonorisé permettrait de garantir la qualité du sommeil des riverains et doit donc être l'objectif à atteindre au plus vite.

Je souhaiterais, enfin, que M. Cochet clarifie sa position et celle de son groupe sur la question du troisième aéroport parisien...

M. Yves Cochet, rapporteur. Sans problème !

M. Francis Delattre. Très bien !

M. Jean-Pierre Blazy. ... car il m'apparaît qu'on ne peut pas, de façon réaliste, demander l'interdiction des vols de nuit sur tous les aéroports et refuser la création du troisième aéroport parisien en dehors de l'Île-de-France...

Mme Martine David, M. Jean-Pierre Delalande et M. Francis Delattre. Bonne remarque !

M. Jean-Pierre Blazy. ... alors même que le plafond de 55 millions de passagers, qui est l'engagement pris par le Gouvernement en 1997, monsieur le ministre, sera très prochainement atteint.

De même, le rapporteur a-t-il conscience que le texte qu'il nous propose est susceptible de remettre en question le couvre-feu sur Orly...

M. Yves Cochet, rapporteur. Mais non !

M. Jean-Pierre Blazy. ... et éventuellement la situation du trafic de nuit sur d'autres aéroports français ?

Pour terminer je souhaiterais interroger le Gouvernement.

Monsieur le ministre, au-delà de l'étrange épisode législatif auquel nous assistons, serez-vous en mesure, dans les mois qui viennent, comme l'attendent les riverains, de mettre en œuvre concrètement les recommandations, toutes les recommandations de l'ACNUSA tant sur l'indice événementiel de nuit que sur l'indice de planification conduisant à la révision indispensable des PEB et des PGS ?

Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, l'exigence environnementale concernant les vols de nuit est aujourd'hui d'autant plus grande qu'un espoir est né, l'espoir que vous avez fait naître.

Le fait de figer dans la loi un degré de nuisance de 85 décibels A sera sans doute considéré par de nombreux riverains comme insuffisant.

Je souhaite solennellement que la discussion de ce matin ne soit pas un simple exercice de style, pire un simulacre. Qu'on ne compte pas sur moi pour cela ! *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)*

M. Jean-Pierre Delalande. Il y a des divergences dans la majorité plurielle !

M. Yves Cochet, rapporteur. Pas du tout !

M. Jean Bardet. La majorité plurielle existe-t-elle encore ?

M. le président. La parole est à M. Yves Bur.

M. Yves Bur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme tous les pays, la France a connu, durant les deux dernières décennies, un développement sans précédent du transport aérien. Cette révolution a été accélérée par la mondialisation des échanges de toutes natures et soutenue par les progrès technologiques de l'industrie aéronautique. Elle a été et reste un facteur de croissance du commerce mondial dont notre pays a su profiter pour occuper la quatrième ou cinquième place mondiale. Ainsi, le transport aérien a suscité autour des plates-formes aéroportuaires une intense activité économique : les aéroports représentent toujours des bassins d'emploi très dynamiques.

Mais, comme tout secteur en développement, le transport aérien est aussi facteur d'un certain nombre de nuisances, la plus importante étant le bruit autour des aéroports.

Le bruit est actuellement considéré comme une nuisance majeure, de moins en moins bien supportée par la population. Selon une enquête de l'INSEE réalisée

en 1996, 43 % des ménages vivant en milieu urbain se plaignent du bruit. Les conséquences sur la santé commencent à être parfaitement cernées. Les répercussions du bruit sur l'organisme sont aussi bien somatiques que psychosomatiques et peuvent constituer une véritable souffrance.

Le docteur Alain Muzet, directeur de recherches au CNRS et membre de l'ACNUSA, indique que plusieurs études, bien qu'imprécises, donnent à penser qu'il y a surconsommation de médicaments à proximité des sources de bruit. Ainsi, une étude conduite autour de l'aéroport d'Amsterdam révèle que le taux de consultation et de prescription médicales était de 9,5 % dans les zones exposées au bruit et de seulement 5,7 % dans les zones les plus calmes. Alain Muzet en conclut que cette surconsommation médicale et médicamenteuse ne s'accompagne pas forcément d'une augmentation parallèle des pathologies mais traduit au moins une dégradation de la qualité de vie et la recherche d'un soutien, notamment médical, pour pallier l'inconfort dû à l'exposition permanente au bruit.

Cette prise de conscience des nuisances sonores autour des aéroports a d'abord été le fait des populations riveraines qui ont manifesté leur ras-le-bol autour des grands aéroports, ou à l'occasion de projets de développement, comme ce fut le cas à Strasbourg en 1996 avec l'affaire DHL. Les pouvoirs publics, comme souvent, n'ont pas su anticiper cette exaspération, et la France a été en retard dans la lutte contre les nuisances des avions autour des aéroports.

Ainsi, les grands aéroports ne se dotent de commissions consultatives pour l'environnement que depuis quelques années seulement. De même, les aéroports étaient et restent notoirement sous-équipés en systèmes de mesure des nuisances sonores, qui permettent pourtant d'apprécier de manière objective l'importance de celles-ci et les comportements fautifs de certaines compagnies et de certains pilotes. Par exemple, l'aéroport de Strasbourg ne disposera d'un système opérationnel, couplé avec un radar, que vers la fin de cette année.

Concernant le fonctionnement des aéroports, il n'existe que peu de réglementation sur les conditions de fonctionnement et les restrictions de vol. La plupart des plates-formes aéroportuaires sont opérationnelles vingt-quatre heures sur vingt-quatre ce qui autorise toutes les dérives et tous les excès. Enfin, ce n'est que par la loi du 12 juillet 1999 qu'a été créée la première autorité indépendante environnementale pour concilier les positions des uns et des autres, au moment de l'extension de Roissy en 1997.

Cette autorité, qui a compétence sur tous les aéroports, a un pouvoir de recommandation, d'alerte et d'information. De plus, pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA dispose d'un pouvoir de prescription et de consultation, notamment pour les plans de gêne sonore ou d'exposition au bruit.

L'ACNUSA détient enfin, selon notre vœu exprimé lors de ce débat en 1999, un pouvoir de sanction concernant le non-respect des règles relatives à la limitation des nuisances sonores.

La création de l'ACNUSA constitue une avancée considérable, qui permettra de prendre réellement en compte les aspirations des populations riveraines des aéroports. A cet égard, son premier rapport d'activité, et le compte rendu qu'elle en a fait lors de sa conférence de presse du 18 avril dernier, témoignent d'une réelle volonté d'assumer cette responsabilité avec rigueur. Je pense que nos

collègues qui ont participé en 1999 au débat parlementaire peuvent être satisfaits par les orientations qu'elle a affirmées.

Il est d'ailleurs étonnant que ce soit au moment même où cette nouvelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires émet ses premières recommandations, qui semblent aller dans le sens de ce que veulent les riverains, leurs élus et les associations, que nous sommes appelés à débattre d'une proposition de loi qui, à l'origine, visait à interdire tout mouvement nocturne sur l'ensemble des aéroports nationaux.

Si, sur le fond, à titre personnel et en tant que riverain moi-même, je ne pouvais être que favorable à toute proposition qui tend à préserver la qualité du sommeil des riverains des aéroports, je m'interroge sur les motivations politiques d'une telle proposition, déposée le 27 mars 2001, alors que notre collègue Cochet aurait aussi bien pu la défendre lors du débat de 1999. Les explications sont peut-être à rechercher dans sa circonscription, ou dans la volonté de ses amis de gêner un peu le Gouvernement.

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Mais non, pas du tout !

M. Yves Bur. Nous nous interrogeons sur l'impact d'une telle décision, prise isolément, alors que nous inscrivons notre développement économique dans un espace européen unique. Personne ne peut, en effet, nier l'importance du transport aérien dans la dynamique de croissance économique. Si le nombre des plates-formes a été multiplié, et leur importance accrue, c'est bien parce que chaque territoire ressent le besoin d'être desservi et d'avoir accès au réseau national, européen et mondial, à tous les hubs.

Aujourd'hui, et encore bien davantage demain avec l'extension des réseaux par Internet, les entreprises et leurs clients feront appel aux facilités du transport aérien et des services complémentaires de messagerie que, bien souvent, les communes riveraines s'arrachent pour profiter des retombées économiques de ce secteur en pleine expansion.

Personne cependant ne peut ignorer l'aspiration des populations riveraines à une qualité de vie préservée. Elles n'ont pas à subir sans restrictions les nuisances d'une activité économique considérée, jusqu'à aujourd'hui, comme déagée de tout impératif environnemental.

Notre responsabilité collective est bien de trouver le point d'équilibre qui permettra de concilier les impératifs de l'économie et ceux de la qualité de la vie. Il faut trouver les conditions d'un développement durable, seul à même de ne pas susciter de réactions extrêmes. C'est bien parce que l'on a trop tardé à entendre les riverains qu'aujourd'hui nous avons à débattre d'une proposition de loi qui se voulait radicale, plus radicale en tous les cas que les cadres réglementaires qu'on a tardé à accepter à cause de la pression du lobby aérien.

Devant l'embarras du Gouvernement et le refus qu'il opposera sans doute à une telle limitation du fonctionnement de nos aéroports, nous proposons de sortir de ce débat par des engagements qui permettront de prendre en compte l'attente des riverains qui subissent ces nuisances.

Les amendements adoptés ce matin en commission reprennent largement les propositions, particulièrement intéressantes, de l'ACNUSA. En effet, « considérant que l'arrêt des vols de nuit n'est pas plausible à l'heure actuelle de façon unique au sein de la Communauté européenne et uniforme sur tout le territoire national »,

elle a défini un indice de valeur maximal pour la nuit : limité à 85 décibels à l'intérieur des zones A et B, il sera progressivement abaissé dans les années futures pour tendre vers une nuisance zéro, voire l'interdiction totale. Cependant, comme l'a dit Jean-Pierre Blazy, il ne faut pas se faire d'illusions : cette mesure de limitation de la nuisance n'est pas du même niveau qu'une interdiction de vol dans certains plages horaires nocturnes, comme nous l'avons contractualisé à Strasbourg.

De plus, l'ACNUSA propose un indice de planification plus adapté à la gêne ressentie. Elle recommande aussi de renforcer les règles d'urbanisme autour des aéroports. Elle préconise notamment un fort élargissement de la zone B pour en empêcher l'urbanisation, et un moindre élargissement de la zone C pour limiter toute augmentation significative des populations soumises aux nuisances sonores, zone C dont la limite extérieure ne doit plus être modulable car il faut assurer une protection identique autour de tous les aéroports. Enfin, l'ACNUSA recommande que des arrêtés ministériels fixent les conditions d'utilisation des plates-formes et des trajectoires pour permettre l'application de sanctions. Elle demande que les objectifs de protection des riverains soient également définis par rapport aux objectifs de qualité.

Je crois, monsieur le ministre, que l'Etat est à présent devant ses responsabilités, et ce débat nous donne l'occasion de vous redire notre impatience de voir les choses bouger. Le groupe UDF demande que ces recommandations, nuancées par rapport à une interdiction totale, reçoivent une application rapide, par l'ensemble de vos services et des acteurs du transport aérien.

L'encadrement du fonctionnement des aéroports ne signifie pas l'arrêt de leur croissance mais permet, au contraire, d'éviter les manifestations de rejet préjudiciables au développement des plates-formes. La mobilisation des élus et des riverains de l'aéroport de Strasbourg, par exemple, a empêché DHL d'y installer un pôle européen. Aujourd'hui, nous avons trouvé, autour de cet aéroport, un équilibre qui peut être un exemple pour d'autres aéroports. Un cadre d'exploitation a été négocié directement et son application est exemplaire : l'aéroport est fermé pratiquement de 23 h 30 à 6 heures du matin, sans qu'un arrêté ministériel ne l'impose. Une commission de voisinage, qui réunit à parité les acteurs du transport aérien et les élus des communes riveraines - et que je copréside -, a permis de rétablir un vrai dialogue, de préparer l'installation d'un système de sonométrie asservi au radar et, enfin, de préparer, dans la transparence et dans un large consensus, le futur plan d'exposition au bruit.

En conclusion, avec mes collègues de l'UDF, je voterai la proposition modifiée en commission, en soulignant et en exigeant du Gouvernement l'engagement de concrétiser dans les meilleurs délais les recommandations de l'ACNUSA, dont je voudrais saluer le travail depuis sa récente installation. A défaut, vous prendriez le risque, monsieur le ministre, qu'une mobilisation plus active ne devienne le véritable frein au développement aéroportuaire et que la fermeture nocturne autoritaire soit alors la seule réponse.

M. Francis Delattre. Eh oui !

M. Yves Bur. Il importe aussi que l'ensemble des mesures soient débattues au niveau européen, afin qu'une réglementation unique traduise sur l'ensemble de l'espace européen la prise en compte des aspirations des riverains à une meilleure qualité de vie. Nous donnerons ainsi le signal de notre volonté d'inverser la croissance du trafic nocturne. Cela contraindra l'ensemble des acteurs, et plus

particulièrement les compagnies aériennes, à intégrer plus fortement dans leurs programmes la réduction de l'impact environnemental et, finalement, à mieux gérer leurs vols, en termes de productivité mais aussi pour préserver la qualité de vie des riverains qui subissent leur activité.

Cette pédagogie sera alors exemplaire en Europe.

M. Jean-Pierre Delalande. Très bien !

M. Yves Bur. Elle conduira, dans un délai raisonnable, à l'objectif « zéro vol de nuit », un objectif qui reste aussi celui de l'ACNUSA. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean-Pierre Blazy. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Martine David.

Mme Martine David. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est avec satisfaction que je vois aujourd'hui s'ouvrir dans notre assemblée un débat sur les vols de nuit. Ce dossier a fait l'objet de plusieurs propositions de loi témoignant de la nécessité de répondre aux attentes des populations exposées aux nuisances sonores des plates-formes aéroportuaires.

Une pure et simple interdiction des vols nocturnes, telle qu'elle nous était dans un premier temps proposée, se serait révélée inapplicable. Sans organisation préalable en effet, elle aurait représenté un véritable séisme dans les conditions actuelles d'exercice de l'aéronautique alors que nous devons, depuis de nombreuses années, faire face à une augmentation inéluctable du trafic aérien, que ce soit le trafic de fret, dans un pays classé comme quatrième exportateur mondial, ou le trafic de voyageurs.

Cependant, ce constat a beau être incontournable, il n'en rend pas moins intolérable la situation des riverains de nos plates-formes aéroportuaires, et je pense en particulier à Lyon - Saint-Exupéry. Exposés à des nuisances sonores perturbant gravement et régulièrement leur sommeil, ils ne supportent plus de telles conditions de vie et n'entendent pas, c'est bien légitime, être sacrifiés sur l'autel du bien-être collectif.

Je crois donc nécessaire d'étudier tous les moyens d'action les plus aptes à réduire ces nuisances. C'est pourquoi je me réjouis que, à l'initiative de Jean-Pierre Blazy et de moi-même, l'Assemblée nationale ait créé un groupe d'études sur les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires, dont vous m'avez fait l'honneur de me confier la présidence.

Ce groupe d'études, qui rassemble déjà une cinquantaine de députés, a tenu sa première réunion la semaine dernière. Il entend travailler au niveau européen, en partenariat avec les pays voisins confrontés au même problème, dont certains ont déjà mis en œuvre des dispositions intéressantes. Il auditionnera dans cet esprit tous les acteurs du trafic aérien qu'il jugera utile d'entendre.

Le texte qui nous est soumis aujourd'hui ne constitue en effet qu'une première avancée dans la lutte contre les nuisances sonores dès lors qu'il n'aborde pas le problème à l'échelle internationale. Il appelle d'autres mesures dans l'avenir pour compléter ce dispositif. Les propositions de notre groupe d'études donneront matière, je l'espère, à de nouvelles étapes législatives, par exemple une réduction progressive des seuils de décibels admis, comme cela a été indiqué par plusieurs de mes collègues et, à terme pourquoi pas, une interdiction totale des vols de nuit sur les aéroports français.

En dépit des insuffisances de ce texte, je me félicite qu'un dialogue se soit instauré, sans doute pour la première fois, entre les différents partenaires. Les mesures qui en résultent permettront quelques avancées concrètes dans la lutte contre le bruit occasionné par les décollages et atterrissages nocturnes. J'espère que le plafond de 85 décibels, préconisé par l'ACNUSA, ce qui n'est sans doute pas suffisant, garantira par exemple que les pouvoirs publics ne s'en tiendront à un catalogue d'intentions, mais travailleront à la réalisation d'un objectif précis.

J'ai bien conscience, pour en avoir discuté avec eux encore très récemment, que notre travail d'aujourd'hui ne correspond pas aux attentes des riverains des plateformes aéroportuaires. Il ne correspond pas non plus totalement à nos attentes. Néanmoins, je veux croire que cette discussion aura des applications concrètes rapides, c'est-à-dire qu'elle se poursuivra au Sénat et que nous pourrions dans quelques semaines être de nouveau saisis de ce texte définitivement, et qu'il y aura des prolongements inéluctables au niveau législatif. C'est simplement à ces conditions, sur lesquelles M. le ministre, je pense, s'engagera tout à l'heure, que j'approuverai le texte qui nous est proposé.

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

M. Jean Bardet. Monsieur Cochet, il était temps ! Cette mandature est dans sa dernière année et, enfin, vous essayez de prendre des initiatives concrètes pour tenter de commencer à appliquer votre programme électoral dont le principal et unique thème était « Avec moi, les nuisances de Roissy diminueront ». Il faut dire que vous avez besoin de redorer votre blason dans cette septième circonscription du Val-d'Oise dont vous êtes l'élu.

Après votre absence par désertion à la manifestation du 20 mai 2000 à l'aéroport de Roissy,...

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Pas du tout ! J'y étais !

M. Jean Bardet. ... où votre nom a été conspué, après votre pas de clerc dans le XIV^e arrondissement de Paris, vous êtes bien obligé de revenir dans ce Val-d'Oise que vous connaissez si peu, mais je ne crois pas que cette tentative de dernier moment changera quoi que ce soit pour votre réélection, surtout si les amendements adoptés ce matin en commission sont votés.

Enfin, vous l'avez fait ! Enfin, vous proposez d'interdire les vols de nuit, et je ne ferai pas la fine bouche, je voterai cette proposition de loi, dans son état initial, car, comme dit le proverbe chinois, il faut savoir boire quand il pleut.

Pourquoi voterai-je cette proposition de loi ? Non pas pour des raisons électorales ou électoralistes, mais parce que le bruit engendré par les vols de nuit est une atteinte fondamentale au droit à la santé des 500 000 à 2 ou 3 millions d'habitants des zones A, B, C ou D d'exposition au bruit.

Le bruit nuit gravement à la santé non seulement au niveau de l'audition, mais aussi comme élément déclencheur du stress, perturbateur du sommeil et responsable d'affections cardio-vasculaires.

Le bruit agit différemment sur l'audition, selon qu'il s'agit d'un traumatisme aigu ou temporaire mais répété, avec à chaque fois la même conséquence : une perte plus ou moins complète de l'audition.

Un bruit temporaire dépassant 85 décibels - c'est le niveau retenu en commission, malheureusement - entraîne une diminution de la perception de la voix nor-

male pendant un laps de temps variable selon la durée de l'exposition. Notons pour mémoire que le bruit d'un Airbus 330 au décollage est de 80 à 89 décibels selon la distance à laquelle on se trouve. Par comparaison, le nombre de décibels d'une rue animée est d'environ 75, mais la perception acoustique n'étant pas linéaire mais logarithmique, le bruit d'un Airbus 330 au décollage est trois à dix fois supérieur à celui d'une rue animée.

Un bruit aigu comme une détonation ou le son d'une baffle de 20 000 watts peut être responsable de traumatismes définitifs de l'oreille interne et d'une perte définitive de l'audition.

Les problèmes du bruit ne s'arrêtent pas aux problèmes auditifs : le bruit est responsable de stress.

Des études épidémiologiques ont comparé la consommation médicale des populations exposées au bruit à celles des populations vivant dans des zones calmes. Elles ont montré que cette consommation était supérieure, notamment en ce qui concerne les consultations psychiatriques, les internements, l'utilisation de tranquillisants.

A l'heure où les dépenses de sécurité sociale explosent à nouveau et où l'attitude des malades et des médecins est stigmatisée sur l'utilisation des calmants, peut-être faudrait-il en étudier les raisons.

Les défenseurs des vols de nuit pour des motifs économiques devraient envisager cet aspect de la question. On ne peut pas d'un côté reprocher aux Français de consommer trop de calmants et, de l'autre, perturber systématiquement leur sommeil.

En effet, le bruit perturbe gravement le sommeil. Il convient de rappeler que l'homme a un rythme circadien basé sur le nyctémère et que la période normale de sommeil est la nuit. D'ailleurs, les personnes qui, pour des raisons diverses, travaillent de nuit et doivent dormir le jour, peuvent avoir des pathologies propres à l'inversion de ce rythme.

Le sommeil lui-même est cyclique, se faisant en cinq stades de quatre-vingt-dix minutes. Le cinquième stade est celui du sommeil paradoxal, celui pendant lequel se font la maturation du système nerveux chez le jeune enfant et la mémorisation. C'est le moment du rêve chez l'adulte et celui de la récupération de la fatigue psychique.

Lorsqu'un bruit réveille le dormeur, la succession des stades est interrompue, le réendormissement est de plus en plus long. Si ce réveil se fait en fin de nuit où le temps de sommeil paradoxal est plus long, le repos psychique est moins bon, et l'équilibre nerveux et psychologique est perturbé, ce qui ramène au cas précédent.

Il a été démontré qu'un bruit de 40 décibels, qui correspond à un bruit de bureau tranquille dans un quartier calme, altère le sommeil paradoxal, et qu'un bruit supérieur à 45 décibels, qui correspond aux bruits minimaux le jour dans la rue, altère le sommeil profond. On est loin des 70 décibels d'un Airbus 320, et des 80 décibels d'un 330 au décollage.

Le bruit agit aussi sur le système cardio-vasculaire, bien évidemment par l'intermédiaire du stress, mais aussi directement, et le rôle des différents facteurs de risques est difficile à dissocier. Certaines études épidémiologiques suggèrent une relation entre une exposition aux bruits aériens et une hypertension artérielle.

Tous ces faits ont d'ailleurs été reconnus par le secrétaire d'Etat à la santé et à l'action sociale dans une réponse écrite au sénateur Emmanuel Hamel le 16 mars 2000, à laquelle je vous renvoie.

En conclusion de ce rappel des conséquences du bruit sur la santé, je ferai à nouveau une remarque économique.

Le bruit n'est pas la première cause des maladies professionnelles, mais celle qui coûte le plus cher. Une étude déjà ancienne, car ce type de travail n'intéresse pas grand monde, évaluait à 25 milliards le coût médical du bruit sur la santé. Il représente en particulier 11 % des arrêts de travail, 15 % des arrêts maladie et 20 % des internements psychiatriques, avec chaque année une augmentation des rentes de 8 millions, auxquelles il faut ajouter la part de l'entreprise. Ces chiffres ne tiennent pas compte des retards scolaires, de divers manques de production, de l'agressivité, voire de la violence.

Je suis conscient que ces chiffres ne peuvent pas être rattachés uniquement aux nuisances sonores liées aux vols de nuit, ils sont dus aussi à de nombreux autres bruits, produits par les automobiles, les transports ferroviaires, l'industrie, l'agglomération urbaine, etc. Mais leur rappel permet de signifier que la lutte contre le bruit ne s'arrête pas là et, surtout, de montrer aux personnes opposées à cette proposition de loi pour des raisons économiques qu'il serait bon qu'ils fassent bien leurs comptes en intégrant toutes les données.

Pour terminer, je vous dirai que cette proposition de loi va dans le sens des conclusions récentes de l'autorité de contrôle des nuisances aériennes aéroportuaires du 17 avril 2001, même si celle-ci met quelques réserves dans l'application. Son principe était bien l'interdiction totale des vols de nuit.

Alors soyons plus audacieux qu'elle. C'est au Parlement de faire la loi et à aucune autre autorité, si compétente soit elle. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau.

M. Dominique Bussereau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais exprimer un point de vue différent et expliquer les raisons qui me conduisent à être hostile à la proposition de loi de M. Cochet.

Cette hostilité se fonde sur un refus de la politique que vous menez dans le domaine aérien, monsieur le ministre, et qui est soutenue par la majorité plurielle sur tous ses bancs.

Premier exemple, l'affaire AOM - Air Littoral - Air Liberté, dans laquelle on n'entend pas le son de votre voix, sauf pour invectiver le président du MEDEF.

Mme Martine David. A juste titre !

M. Dominique Bussereau. L'Etat a voulu rester l'actionnaire majoritaire d'Air France et, contrairement à ce qu'avait souhaité M. Fabius, ne pas privatiser pour l'instant cette entreprise.

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

M. Dominique Bussereau. Pour l'instant, Air France affrète vingt-huit compagnies étrangères et il serait peut-être séant qu'elle vise à affréter des avions d'Air Littoral, d'AOM et d'Air Liberté pour ne pas désespérer les salariés de ces entreprises. Avant de faire la leçon à Danone ou à Marks & Spencer, commencez à vous faire vous-même la leçon en tant qu'actionnaire principal !

M. Jean-Pierre Blazy. L'Etat doit venir au secours des entreprises privées !

M. Dominique Bussereau. Deuxième exemple, la construction d'un troisième aéroport.

Je voudrais vous rappeler les conséquences funestes de votre décision pour les finances publiques et l'aménagement du territoire...

M. Francis Delattre. Il l'a déjà dit, il se répète !

M. Dominique Bussereau. Si M. Delattre veut bien terminer ses invectives, je le dispenserai des miennes lors de ses prochaines interventions !

Je voudrais rappeler pourquoi, monsieur le ministre, vous avez tort de vouloir un troisième aéroport.

La mission Zemor vient à peine de commencer et, dès qu'un troisième aéroport est prévu dans un département français, il y a immédiatement une levée de boucliers.

M. Francis Delattre. C'est faux !

M. Dominique Bussereau. Un grand nombre de candidats de la majorité plurielle, dans l'Aisne ou ailleurs, en ont d'ailleurs été les victimes lors des dernières élections cantonales et municipales.

M. Jean-Pierre Blazy. Le troisième aéroport, en Charente-Maritime !

M. Dominique Bussereau. En décidant de bloquer Roissy à 55 millions de mouvements alors que sa capacité est bien supérieure...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Elle est de combien ?

M. Dominique Bussereau. De 80 millions, vous le savez bien !

En prenant cette décision, vous avez dû bloquer la mise en service de la quatrième piste, qui est pourtant construite.

Vous avez menti à la représentation nationale...

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

M. Dominique Bussereau. ... puisque les 55 millions seront atteints l'année prochaine.

Expliquez-moi donc ce que vous ferez l'année prochaine...

M. Jean Bardet. Il ne sera plus là !

M. Dominique Bussereau. Il ne sera plus question de la proposition de loi de M. Cochet, il faudra interdire toute poursuite du trafic aérien sur l'aéroport de Roissy. Comment sortirez-vous de cette gangue dans laquelle vous êtes enfermé ? Si, au pire, un troisième aéroport était construit, il ne serait pas ouvert avant quinze ans ! Que se passe-t-il entre 2002 et 2017 ou 2020 ? Je serais heureux que vous puissiez nous l'expliquer.

M. Jean-Pierre Blazy. Bonne question !

M. Yves Cochet, rapporteur. C'est une vraie question !

M. Jean-Pierre Blazy. A laquelle il faut trouver une bonne réponse !

M. Dominique Bussereau. Je vous rappelle également, et M. Blazy partage ce point de vue, que l'aéroport d'Orly est actuellement sous-utilisé. Même en maintenant la limitation de vol imposée par Bernard Bosson, on pourrait tout à fait, avec des avions de capacité supérieure, permettre une meilleure utilisation de Roissy.

Je vous rappelle aussi que vous êtes actionnaire majoritaire d'Aéroports de Paris. Vous l'avez autorisé à améliorer l'aérogare d'Orly-Sud et celle-ci est gravement sous-utilisée. Est-ce une bonne utilisation des deniers publics.

Enfin, il faut simplement mieux utiliser Roissy - Charles-de-Gaulle, Orly, les plates-formes spécialisées, Vatry pour le fret, Châteauroux, Beauvais pour le trafic de charters. La France, ce n'est pas que Paris et l'Ile-de-France !

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Ça, c'est vrai !

M. Dominique Bussereau. Il y a d'autres grands aéroports.

M. Jean-Pierre Blazy. En Charente-Maritime !

M. Dominique Bussereau. Il n'y a pas d'aéroport à Saint-Georges-de-Didonne, mais M. Delattre viendra prochainement y poser la première pierre ! Il y a Lyon - Saint-Exupéry, Lille-Lesquin, et d'autres aéroports qui peuvent tout à fait devenir des hubs régionaux. Tous les voyageurs ne sont pas obligés de passer par Paris.

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

M. Dominique Bussereau. Cela réglerait largement le problème, de cette proposition étant surtout liée, ce qui est normal pour un député du Val-d'Oise, à la difficulté que pose aujourd'hui l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

Je voudrais terminer par quelques réflexions très rapides sur la proposition de loi de M. Cochet.

D'abord, avant de crier haro sur le baudet, il faut se rappeler que les aéroports sont parmi les seules infrastructures de transport qui rapportent de l'argent, qui créent de l'emploi. Chacun sait que Roissy a été le premier lieu de création d'emplois en Ile-de-France depuis vingt ans.

Au moment où nous parlons de nuisances, il y a un paradoxe à voir la majorité plurielle parler de ferroutage et de fret ferroviaire alors que chacun sait bien que le fret ferroviaire se fait la nuit et que tout développement du fret ferroviaire impliquera par des nuisances complémentaires pour toutes celles et ceux qui habitent auprès des voies ferrées. Il y a là une incohérence que je ne comprends pas.

Enfin, même si je comprends la démonstration médicale et scientifique, sérieuse et argumentée, de mon collègue Jean Bardet, il ne faut pas oublier les conséquences économiques et les difficultés réelles pour l'emploi qu'aurait eues la version initiale de la proposition de loi Cochet, avant d'être modifiée par la commission de la production.

Pour Air France, cela représenterait l'abandon total des vols de soirée dans la dernière phase de son hub. Pour l'Aéropostale, 93 % des vols sont concernés. Pour Federal Express, 50 % des vols. Ce serait la fin des 1 100 emplois de Federal Express voulus par le Gouvernement précédent à l'initiative d'Anne-Marié Idrac, et des 3 000 emplois potentiels d'ici à 2006. La Poste ne fonctionnerait plus de nuit en France et le courrier ne serait plus distribué dans les vingt-quatre heures sur l'ensemble du territoire français. Un millier d'emplois disparaîtraient à La Poste et à Chronopost.

Cela signifierait, mais je sais bien que ce n'est pas votre journal du matin, monsieur le ministre, la disparition de la distribution du *Figaro* en province (*Sourires*), et cela ne se ferait pas au profit de *L'Humanité* car ce n'est pas tout à fait le même lectorat.

C'est donc pour des raisons globales d'aménagement du territoire que je suis hostile à ce texte. Je comprends parfaitement ce qu'ont dit un certain nombre de mes collègues sur les nuisances sonores, mais je pense qu'une politique d'ensemble serait préférable et que, M. Cochet

me pardonnera cette expression, cette proposition de loi n'est qu'un leurre. Je serais d'ailleurs curieux de savoir, monsieur le ministre, si elle sera adoptée définitivement, avant la fin de l'actuelle législature.

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Je l'espère bien.

Mme Martine David. Nous l'espérons bien.

M. le président. La parole est M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne pourrai personnellement qu'approuver ce texte dans la mesure où j'ai fait une proposition assez similaire, qui essayait en tout cas de concilier les mêmes objectifs, il y a quelques mois, et je voudrais vous dire dans quelles conditions j'avais pris cette initiative.

Lors d'une de mes permanences, j'ai reçu le médecin en charge de l'unité psychiatrique de l'hôpital d'Eaubonne et il m'a alerté sur les dangers du bruit et en particulier sur la surconsommation de médicaments engendrée par toutes les nuisances aériennes de notre secteur.

Quelques jours après, des médecins des différents plans de zones de Roissy, même assez éloignés, m'ont fait à peu près les mêmes remarques, et ils se sont regroupés dans un collectif santé contre les nuisances engendrées par le fonctionnement de l'aéroport de Roissy.

M. Francis Delattre. La présente proposition de loi concerne, bien sûr, l'ensemble des aéroports du pays, mais sa genèse est à rechercher dans le fonctionnement de celui de Roissy.

Bref, il m'a été demandé de tenter de faire quelque chose. J'ai donc imaginé un certain nombre de mesures, notamment l'institution d'un couvre-feu comme à Orly. Ma proposition de loi envisage donc un système identique à celui qui s'applique à Orly.

La mise en place d'un tel dispositif me paraît d'autant plus urgent que, ces dernières années, le trafic nocturne à Roissy a augmenté considérablement - c'est souligné dans le rapport de M. Cochet - en raison des restrictions imposées au fonctionnement de nuit de certains aéroports européens comme celui de Zurich : la progression est d'un tiers en deux ans.

La logique voudrait que les populations exposées de notre région puissent bénéficier des mêmes protections que celles de Zurich ou d'Orly, puisqu'elles subissent les mêmes inconvénients.

Telles sont les raisons qui m'ont poussé à déposer une proposition de loi sur le sujet.

Cela étant, il est bien évident que, l'an prochain - et, Dominique Bussereau a raison sur le diagnostic qu'il fait -, le trafic de Roissy sera de l'ordre de 55 millions de passagers et surtout de 500 000 mouvements d'avions.

M. Jean-Pierre Blazy et M. Yves Cochet, *rapporteur*. Les chiffres sont déjà supérieurs !

M. Francis Delattre. Actuellement, on n'est pas loin de 100 mouvements d'avion par heure, ce qui a obligé à créer de nouveaux couloirs aériens, notamment au sud et à l'est, créations qui ont fait réagir les associations et les riverains concernés.

Le Gouvernement aurait tout intérêt à être très vigilant. Dès lors que d'autres couloirs aériens sont ouverts au-dessus de l'Essonne et d'une partie du Val-de-Marne, département riches en zones urbaines, les précautions que ces propositions de loi tentent de mettre en place seront d'autant plus nécessaires.

La vraie question qui se pose est de savoir jusqu'où va se développer Roissy. Aujourd'hui, avec près de 50 millions de passagers, c'est pratiquement le huitième aéroport international. Or, comme l'a dit Dominique Busseureau avec raison, si rien n'est fait, Roissy va se retrouver *surbooké* et, dans les cinq prochaines années, on enregistrera 700 000 à 800 000 mouvements d'avions par an, ce qui fera entrer cet aéroport dans la catégorie des aéroports internationaux invivables pour leurs riverains.

Une autre vraie question, mon cher collègue du Val-d'Oise, est de savoir pourquoi les arbitrages du Gouvernement concernant la création de la troisième plate-forme traînent.

M. Jean-Pierre Delalande. Eh oui !

M. Francis Delattre. D'ailleurs, il est faux de prétendre que nos collègues de province s'y opposent. J'ai pu lire dans *La Nouvelle République du Centre* – je ne lis pas que *Le Figaro* – que les présidents des conseils généraux concernés avaient donné, dans le cadre de la discussion des schémas collectifs, un avis favorable à l'implantation d'une plate-forme en région Centre.

M. Eric Doligé. Nous sommes totalement pour !

M. Francis Delattre. Nous savons très bien pourquoi nos collègues Verts sont gênés aux entournures et ne nous donnent que des explications très partielles. En effet, personne ne pourra empêcher l'explosion du trafic aérien ; d'une certaine façon, c'est la manifestation d'une économie florissante. Certes, nous concevons que l'on puisse demander aux aéroports de province de réaliser un effort de développement pour absorber la croissance du trafic en région parisienne, mais ce n'est pas la panacée, dans la mesure où les aéroports de Strasbourg ou de Sotolas connaissent les mêmes problèmes de fonctionnement et d'environnement que les aéroports parisiens.

Vous nous dites, monsieur le rapporteur, qu'il existe d'autres formes de déplacement, en particulier les TGV. Mais Roissy est le meilleur lieu d'interconnexion des TGV de ce pays, ce qui rend cette plate-forme d'autant plus intéressante et constitue un atout supplémentaire pour son développement.

Compte tenu de l'urgence, et tout en voyant bien le piège que peut représenter la navette avec le Sénat, nous pouvons voter cette proposition intéressante, mais à deux conditions.

La première est que l'interdiction horaire soit totale entre 23 heures et 5 ou 6 heures du matin. Si l'on envisage un système avec des exceptions, on va retomber dans des discussions oiseuses sur les avions qui font ou non partie du « chapitre 2 », lesquels devraient être interdits la nuit : les compagnies concernées chercheront à les faire certifier selon des normes supérieures.

La deuxième de ces conditions concerne le niveau de décibels retenu. Je partage tout à fait l'analyse de Jean-Pierre Blazy : le niveau de 85 décibels ne peut concerner qu'un bruit ponctuel, le problème posé par les avions est celui de la cadence et de l'accumulation du bruit. Bref, tout le monde est d'accord pour considérer que 80 décibels serait le seuil le plus approprié à retenir s'agissant de l'accumulation des nuisances aériennes.

M. Jean-Pierre Blazy. Très juste !

M. Francis Delattre. Sous ces réserves, nous pourrions voter ce texte. Mais nous souhaiterions aussi, monsieur le ministre, obtenir des engagements du Gouvernement sur la réalisation de la troisième plate-forme.

M. Jean-Pierre Delalande. Absolument !

M. Francis Delattre. Dans cinq ans, nous atteindrons inévitablement 700 000 à 800 000 mouvements d'avions par an. Nous pouvons prendre aujourd'hui des précautions pour la santé des riverains, mais cela n'empêchera pas le fond du problème de demeurer : quand aurez-vous les moyens politiques de décider clairement de la troisième implantation, qui constitue la véritable solution au problème de fonctionnement auquel sont confrontés les aéroports d'Orly et de Roissy ? Soyez certain que les riverains de ces aéroports sauront se mobiliser fortement dans les semaines et les mois qui viennent si rien de sérieux n'est fait dans ce sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean-Pierre Blazy. Très bien !

M. Eric Doligé. Dites oui à Beauvilliers tout de suite, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Que ne l'avez-vous fait quand vous étiez au pouvoir !

M. le président. La parole est à M. Patrick Rimbart.

M. Patrick Rimbart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le bruit est aujourd'hui la nuisance la plus mal ressentie par nos concitoyens. Les sources de bruit sont multiples et proviennent généralement d'un environnement inadapté au développement technologique et économique : bruits de télévision ou de radio dans des logements qui n'ont pas été conçus pour recevoir ces nouveaux appareils ; bruits des engins motorisés comme les voitures, les mobylettes ou les camions ; bruits enfin des aéronefs autour des infrastructures développées pour les accueillir. Bref, le bruit est vraiment une question centrale s'agissant du bien-être de nos concitoyens.

De nombreuses réglementations ont été mises en place pour diminuer les nuisances sonores, soit pour agir à leur source, soit pour agir sur les causes environnementales de celles-ci, tant il est avéré que le bruit a des conséquences sur la santé – je ne m'y attarderai pas, étant donné que nombre de mes collègues ont décrit ces dernières.

Après la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, celle du 12 juillet 1999 avait mis en place la première autorité indépendante environnementale – l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires – témoignant ainsi de l'engagement de ce Gouvernement et de sa majorité à lutter efficacement contre ce bruit.

L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, qui est l'une des réalisations fortes du programme de lutte contre les nuisances dans lequel s'est engagé le Gouvernement, vient de rendre son premier rapport et de faire part de ses premières recommandations. Elle recommande de retenir de nouveaux indices de bruit, de réviser la cartographie, de mettre en place une nouvelle réglementation des conditions d'exploitation et de renforcer les règles d'urbanisme autour des aéroports. Sur ce dernier point, monsieur le ministre, mes chers collègues, je note que si depuis 1974 – et plus généralement autour des années 80 – 190 plans d'exposition au bruit ont été approuvés, seuls seize d'entre eux ont fait l'objet d'une révision.

M. Jean-Jacques Filleul. Eh oui !

M. Patrick Rimbart. Nous pouvons donc nous interroger sur la réelle situation sonore actuelle quand on sait que le trafic augmente régulièrement et que l'urbanisation s'est souvent développée en toute connaissance de cause.

M. Didier Boulaud. C'est évident !

M. Patrick Rimbart. Il faut le dire, des permis de construire ont été accordés.

M. Eric Doligé et M. Jean-Marc Nudant. Eh oui !

M. Didier Boulaud. C'est exact !

M. Patrick Rimbart. Le prix du foncier dans les zones concernées s'avère souvent attractif pour les personnes les plus démunies qui trouvent là un moyen de réaliser leur rêve d'être propriétaire de leur logement.

M. Didier Boulaud. Cela représente aussi des recettes fiscales pour les communes !

M. Patrick Rimbart. Monsieur le ministre, vous avez déjà, en nous présentant, au nom du Gouvernement, le projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains fait un pas en direction d'une meilleure maîtrise urbaine et du développement économique dans les milieux urbains. Le schéma de cohérence, qui doit prendre en compte l'ensemble des activités et l'ensemble de ces territoires, devra intégrer le mieux possible ce pour quoi nous sommes réunis aujourd'hui, c'est-à-dire les problèmes de l'activité économique, notamment ceux des activités aéroportuaires.

Les recommandations de l'ACNUSA vont dans le bon sens et je suis certain, monsieur le ministre, que vous en ferez bon usage, soucieux que vous êtes des conditions de vie de nos concitoyens, mais aussi du développement économique, la combinaison des deux définissant le développement durable ou soutenable.

Dans ce contexte, mes chers collègues, nous pouvons nous interroger sur le sens de la proposition de loi de M. Yves Cochet. Faut-il une loi pour faire appliquer la loi ? En écoutant notre collègue présenter son rapport, je m'y retrouvais pleinement, tout comme les députés du groupe socialiste : nous avons le même souci de trouver des réponses aux nuisances que subissent les riverains des aéroports, comme en témoignent nos décisions passées. Fallait-il court-circuiter l'ACNUSA et ne pas tenir compte de ses recommandations ?

Elu d'un département, la Loire-Atlantique, et d'une ville, Nantes, où l'aéroport est de plus en plus mal supporté par ses habitants, je suis assez sensible à la nécessité de rassurer les uns et les autres, d'autant qu'a été décidée la construction d'un nouvel aéroport dans un lieu où les inquiétudes des riverains se font déjà jour.

Cette proposition de loi vient donc à point nommé pour rappeler notre position, pour rappeler ce que la majorité plurielle a déjà fait et ce à quoi elle s'est engagée.

De plus, la discussion en commission de la production et des échanges a fait évoluer le texte initial dans le sens des recommandations de l'ACNUSA, lui donnant une meilleure crédibilité, tant auprès des riverains, qui ne croient pas aux miracles, qu'auprès des salariés des activités aéroportuaires qui sont aujourd'hui inquiets pour leur avenir.

En conclusion, le groupe socialiste votera cette proposition car elle va dans le bon sens et prend en compte les difficultés de nos concitoyens. Je ferai cependant deux remarques.

La première est relative à la concertation indispensable qu'il faut avoir avec les riverains. La loi est nécessaire, et son exécution est la moindre des choses. Mais la concer-

tation, la transparence qu'elle implique, en un mot l'implication de ceux pour qui est faite la loi, est pour moi une évidence et une nécessité.

M. Jacques Floch. Très bien !

M. Patrick Rimbart. La seconde remarque porte sur la nécessité de faire avancer ce problème à l'échelle de l'Europe. L'exigence que nous avons et que nous confirmerons en votant cette proposition de loi doit être aussi celle de l'Europe, pour aller plus loin et pour aller plus vite. La concurrence fiscale entre pays européens n'est pas encore maîtrisée, n'y ajoutons pas la concurrence sociale, le développement soutenable ne saurait être réservé aux seuls Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean Besson. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous livrerai d'abord un scoop : les avions font du bruit, c'est vrai ! (*Sourires.*)

Je reconnais que les nuisances sonores sont particulièrement gênantes, pour ne pas dire insupportables aux abords des aéroports.

M. Didier Boulaud. Celles des mobylettes aussi !

M. Jean Besson. Je sais aussi que les riverains réclament légitimement des mesures susceptibles de leur rendre une qualité de vie acceptable. Je partage également le souci qui a été exprimé par certains de nos collègues médecins à propos des conséquences des bruits en matière de santé publique. Mais, messieurs les médecins, en dépit de vos brillantes démonstrations, personne n'a jamais osé prétendre que la meilleure thérapie pour supprimer la migraine consiste à couper la tête des patients !

M. Denis Jacquat. Certains médecins, si !

M. Jean Besson. Pourtant, c'est ce que vous vous apprêtez à faire !

M. Yves Cochet, rapporteur. Non !

M. Jacques Floch. Quelle exagération !

M. Jean Besson. Eh bien ! puisque les avions font du bruit, supprimons-les !

Mme Nicole Bricq. Vous êtes excessif !

M. Jean Besson. Ce n'est plus un traitement responsable du problème, c'est tout bonnement, mes chers collègues, du clientélisme ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

Car, à côté des 500 000 à 3 millions de riverains maltraités, il y a des dizaines de millions de Français qui ont besoin, dans leur vie quotidienne, du bon fonctionnement du trafic aérien de nuit.

M. Jean-Pierre Blazy. Donc, vous n'êtes pas d'accord avec M. Bardet !

M. Jean Besson. C'est d'abord une nécessité d'aménagement du territoire : huit lettres sur dix sont distribuées sur tout le territoire français à $j+1$, c'est-à-dire dans les vingt-quatre heures.

M. Jacques Floch. Elles peuvent être acheminées par train !

M. Jean Besson. Seul le transport aérien de nuit le permet, sinon aucune lettre ne pourrait être distribuée le lendemain dans des régions éloignées de Paris ou éloignées entre elles.

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

M. Jean Besson. Et je ne parle pas de la Corse, monsieur le ministre. Vous pourriez utilement demander son avis à ce sujet à votre ancien collègue. Emile Zuccarelli, qui, à une époque, était chargé de la poste.

En dépend aussi l'application d'une liberté fondamentale : le droit à l'information.

M. Jean-Pierre Blazy. Evidemment !

M. Jean Besson. Dans de nombreuses régions, seul le transport aérien de nuit permet d'assurer en temps voulu la distribution de la presse quotidienne nationale.

Sur ces deux points, n'ajoutons pas, monsieur le ministre, de handicaps aux régions éloignées de Paris : la France ne se résume pas à l'Île-de-France.

M. Didier Boulaud. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Blazy. C'est une évidence !

M. Jean Besson. Ce type de trafic est aussi un élément clé de la compétitivité des entreprises : la concurrence de pays à main-d'œuvre souvent bon marché impose aux entreprises françaises un haut niveau de performance en matière de prestations. Des délais de livraison rapides constituent un élément déterminant de cette différenciation. La compétitivité exige une grande réactivité et donc des délais de livraison qui font nécessairement appel au transport express : l'absence de transport aérien de nuit, essentiel au transport express, réduirait cela à néant.

Substituer à ce trafic de nuit un plus grand trafic de jour n'est pas envisageable,...

Mme Nicole Bricq. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit !

M. Jean Besson. ... puisque cette substitution nécessiterait la rotation d'un plus grand nombre d'avions sur des aéroports que vous déclarez saturés, même si notre collègue Bussereau nous a expliqué le contraire tout à l'heure. A moins, bien sûr, que M. Cochet ne propose la construction de nouveaux aéroports ou le développement de ceux qui existent déjà. Mais ce n'est pas que j'ai cru comprendre. (*Sourires.*)

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Il faut bien écouter !

M. Jean Besson. C'est enfin un secteur socio-économique important, dans lequel travaillent non seulement de nombreux intégrateurs tels que DHL, Fedex, UPS, mais aussi Europe Air Poste, la compagnie aérienne de La Poste, fille de l'Aérospatiale, qui transporte les lettres, les colis et les journaux la nuit, tout comme l'autre filiale de La Poste, Chronopost. D'ailleurs, il me semble, monsieur le ministre, que l'Etat a des intérêts et des responsabilités dans ces deux dernières sociétés qui emploient 4 500 personnes, soit plus que Marks & Spencer. L'Etat employeur est-il prêt à prendre le risque de mettre en péril ces 4 500 emplois ?

Mme Nicole Bricq. Quel amalgame de mauvais goût !

M. Jean Besson. Vous êtes en train, mesdames, messieurs, de mettre le doigt dans un engrenage dans lequel nous passerons tous tout entier. Rien n'empêchera demain les riverains des voies ferrées de réclamer l'interdiction des trains de nuit, surtout si M. Mamère veut en augmenter le nombre ; les citoyens de demander l'interdiction de la circulation de nuit des voitures et des camions, sauf à la campagne ; les habitants des ports d'exiger l'interruption la nuit des mouvements des bateaux et surtout des ferries. Rien n'empêchera demain

de demander l'interdiction de la circulation la nuit dans les quartiers sensibles des « mobs » – autrement dit, pour les plus vieux d'entre nous, les mobylettes –...

M. Jacques Floch. Des voitures de pompiers ou de celles de la police !

M. Jean Besson. ... ou des voitures de police !

M. Jean-Pierre Blazy. C'est de la caricature ! C'est lamentable !

M. Jean Besson. Enfin, monsieur le rapporteur, imaginez – peut-être serez-vous plus sensible à la littérature qu'à l'économie – que vous soyez né beaucoup plus tôt : avec votre proposition de loi, Antoine de Saint-Exupéry n'aurait jamais pu écrire *Vol de nuit*. (*Rires et exclamations sur plusieurs bancs.*)

M. Jean-Pierre Blazy. Qu'il est mauvais ! C'est du remplissage !

M. Jean Besson. Quelle perte pour nous et pour les générations futures !

Monsieur le ministre, quels dégâts l'adoption de ce texte provoquera-t-il pour nous et pour les générations futures !

M. Jean-Pierre Blazy. Et les dégâts sur la santé des riverains, vous y pensez ?

M. Jean Besson. Alors, renoncez à cette notion de couvre-feu de sinistre mémoire !

Sans aller jusqu'à l'homéopathie, il convient de trouver des remèdes...

M. Jean-Pierre Blazy. Quand même !

M. Jean Besson. ... plus soucieux de l'équilibre des différentes activités humaines sur l'ensemble du territoire, respectant la véritable égalité républicaine. Dans son état actuel, je ne voterai pas ce texte. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Jean-Pierre Blazy. Que proposez-vous pour les riverains ?

M. le président. La parole est à M. Denis Jacquat.

M. Denis Jacquat. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, cette proposition de loi se justifie par la nécessité de tenir compte de la fréquence et du nombre des plaintes émises par les riverains de zones aéroportuaires, face notamment aux importantes nuisances sonores, plus particulièrement nocturnes, qu'ils subissent. Ces nuisances sont avérées et il faut par conséquent s'attacher à les réduire.

M. Jean-Pierre Blazy. Enfin !

M. Denis Jacquat. Il est vrai que les réglementations internationales élaborées dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile – OACI –, les directives de l'Union européenne et les interventions des pouvoirs publics de notre pays ont contribué à maîtriser la progression de ces nuisances. De même, le financement de travaux d'insonorisation, grâce à des redevances ou à des taxes dues par les transporteurs aériens, a été engagé depuis plusieurs décennies. Toujours dans cet ordre d'idées, la mise en œuvre de zonages et de plans d'exposition au bruit a permis de limiter le développement de constructions nouvelles au voisinage des aérodromes.

Toutefois, la seule mesure pleinement satisfaisante reste à ce jour la limitation du nombre de mouvements autorisés et l'aménagement des horaires de décollage et d'at-

terrissage des avions. Le dispositif existant est insuffisant. Or nous ne pouvons ignorer l'impact négatif de ces nuisances sur le bien-être et la qualité de vie de ces personnes et rester insensibles à leurs demandes.

Des mesures complémentaires doivent être prises pour permettre une meilleure gestion des créneaux horaires allant dans le sens de leur réduction. Cependant, il faut également tenir compte des incidences économiques des activités aéroportuaires, qui contribuent au développement des zones où elles sont implantées et sont créatrices d'emplois. Ces emplois doivent nécessairement être préservés.

Nous sommes ainsi confrontés à un conflit d'intérêts tout aussi légitimes les uns que les autres, et il est impossible d'en favoriser un au détriment de l'autre. De ce fait, il convient de s'attacher à trouver un moyen de les concilier au mieux en procédant notamment à des aménagements. C'est la raison pour laquelle j'avais déposé en son temps une proposition de loi, ainsi que notre rapporteur Yves Cochet l'a fort justement rappelé.

Par ailleurs, la réflexion sur l'interdiction des vols de nuit ne peut se limiter au contexte national. Il est indispensable qu'elle soit dictée par une logique européenne, car on ne peut écarter cette dimension. Certains pays se sont déjà engagés dans cette voie - l'Italie, l'Allemagne et la Belgique - et nous nous en félicitons.

Toutefois, il faut être attentif à ce que cette mesure n'ait pas pour conséquence de détourner une part importante du trafic aérien français vers les aéroports européens qui ont choisi de s'en affranchir. Il faut donc s'engager résolument dans la lutte contre les nuisances aéroportuaires, si nécessaire au moyen d'interdictions des vols de nuit, déjà en vigueur à Orly, mais à condition, d'une part, que cette mesure ne soit pas contraire aux exigences d'ordre public et ne nuise pas aux impératifs économiques, d'autre part, qu'elle soit le fruit d'une réflexion européenne approfondie.

Cohérent avec moi-même et conscient de la réelle gêne sonore existant autour des aéroports, je voterai cette proposition de loi qui constitue une avancée pour le bien-être des populations vivant près des aéroports.

M. Jacques Floch. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le ministre, mes chers collègues, sans doute fallait-il engager ce débat sur le décollage et l'atterrissage de nuit dans les aéroports. Qui peut nier en effet les nuisances subies par des milliers, des centaines de milliers de riverains ? Le problème est récurrent. Pour vivre dans le large périmètre d'un aéroport militaire, avec vols de nuit pour apprentis pilotes de chasse, je mesure combien les nuisances de bruit, et divers autres inconvénients comme les particules de kérosène évacuées au décollage, perturbent durablement la vie quotidienne des citoyens.

Oui, ce débat est utile, car s'éloignant d'un parti pris extrême d'interdiction, notre rapporteur nous propose ce matin un texte qui vise à plafonner le niveau de bruit émis par les avions décollant et atterrissant la nuit sur les aéroports français, intégrant ainsi la nécessité d'une réduction des bruits par contrôle, sans pour cela interdire purement et simplement le trafic entre vingt-trois heures et six heures du matin. Nous parvenons ainsi à un texte de compromis, exigeant, pour les dix grands aéroports, et ouvert aux initiatives locales dans le cadre des plans de prévention pour les autres, y compris les aéroports militaires.

Qui pouvait se satisfaire d'une tentation de radicalisation par l'interdiction devant les revendications, souvent légitimes, des associations de défense de l'environnement ? Cette facilité n'était pas une réponse conforme à l'intérêt général, même si sa formulation pouvait apporter des satisfactions aux riverains.

Il fallait, monsieur le ministre, dans ce domaine sensible, proposer une régulation, une réglementation. Ce sera chose faite avec l'adoption de cette proposition de loi.

Notre pays pouvait-il supprimer toute activité aérienne de nuit ? Non. Il fallait réglementer. Nous ne pouvons pas non plus renvoyer chez nos voisins européens les nuisances de notre propre transport aérien. Celui-ci est nécessaire à l'économie générale de notre pays. L'intermodalité, qui vise à l'associer aux autres types de transport, est aujourd'hui un fait acquis. Nous avons à assumer l'arrivée des transports internationaux de voyageurs, les transports postaux, le fret, dont Roissy est l'une des plates-formes essentielles, avec, à la clé, la création de multiples entreprises et de milliers d'emplois.

Le texte de loi issu de ce débat permettra de renforcer, de façon significative, la maîtrise des nuisances sonores. Il définit une plage horaire précise, ce qui représente une réelle avancée. Il s'engage sur un calendrier d'adoption de mesures réglementaires concernant les avions les plus bruyants. Il propose des mesures conçues avec l'aide de l'ensemble des experts du domaine, de votre ministère, monsieur le ministre, mais aussi de l'ACNUSA, l'autorité indépendante en charge de ces questions.

Ce débat doit être utile aussi dans la perspective de la construction de la future plate-forme aéroportuaire dans la grande région parisienne. Votre décision d'implantation devrait être prise, monsieur le ministre, d'ici à l'été. Quel que soit votre choix, j'en profite pour rappeler l'intérêt du site de Beauvilliers en région Centre.

M. Eric Doligé. Bravo !

M. Yves Cochet, *rapporteur*. Ce n'est pas le sujet !

M. Jean-Jacques Filleul. C'est en tout cas mon choix.

M. Eric Doligé. Il est très bon !

M. Jean-Jacques Filleul. En tout état de cause, il sera décisif, au moment d'établir la couverture globale du projet et les prochains documents d'urbanisme y afférant, d'éviter la construction d'habitats sédentaires proches. Sinon, selon un cycle infernal de reconduction des erreurs passées, les futurs nouveaux riverains subiraient, eux aussi, à terme, les nuisances dénoncées aujourd'hui.

M. Eric Doligé. Très bien !

M. le président. La discussion générale est close.

Dans un souci de cohérence, et comme il l'a souhaité, je donne la parole à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, sachant qu'il s'est engagé, et je l'en remercie, à ce que la durée de son intervention permette de lever la séance au plus tard à treize heures dix.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, je vous ai écoutés attentivement. Les propos que vous avez tenus traduisaient tous, dans l'ensemble, la volonté de voir la lutte contre les nuisances sonores, notamment la nuit, intensifiée.

Je ne reprendrai pas tous les points abordés. Je ne répondrai pas, notamment, à M. Bussereau, qui a critiqué de manière générale la politique du Gouvernement, ce qui n'est pas l'objet du débat, pour prendre la défense de M. Ernest-Antoine Seillière, ce qui est son droit absolu.

Comme c'est souvent le cas, une double question se pose, celle de l'enjeu économique et de l'emploi d'une part, celle de l'environnement et de la lutte contre les nuisances, d'autre part, avec le souci que vous avez tous manifesté, et que je partage, de préserver la santé de nos concitoyens.

Depuis 1997, je me suis efforcé avec le Gouvernement, de faire en sorte que l'ensemble des enjeux soient pris en compte au même niveau, et que la question de la lutte contre les nuisances ne soit pas reléguée au second plan au nom du sacro-saint principe du développement économique. Telle a été ma démarche. Bien entendu, tous les enjeux doivent être pris en considération pour permettre le développement durable que vous souhaitez les uns et les autres.

Pour cela, il fallait nouer le dialogue, faire en sorte que toutes les parties concernées puissent se réunir autour d'une table pour discuter et voir comment il était possible de répondre à la demande du développement du transport aérien, tout en maîtrisant les nuisances sonores. Car je pense, monsieur Besson, qu'il n'y a pas d'autre voie possible.

Je me souviens de la table ronde organisée à mon ministère qui a débouché sur les vingt engagements accompagnant la décision de construire les deux pistes supplémentaires à Roissy. Jamais auparavant tous ces acteurs n'avaient été réunis en même temps dans un même lieu. Les efforts de chacune et de chacun pour s'écouter ont permis de définir ensemble les décisions à prendre. Et je me réjouis que les engagements aient été tenus ou soient en passe de l'être.

Parmi ces engagements, je citerai la limitation des vols des avions les plus bruyants, la limitation de l'énergie sonore engendrée sur toute l'année par l'ensemble des vols, tant diurnes que nocturnes, l'établissement de chartes sur l'environnement sonore et de codes de bonne conduite, la révision des plans d'exposition au bruit, les PEB et des plans de gêne sonore, les PGS, ainsi que l'amélioration de l'aide à l'insonorisation.

Vous indiquez, monsieur le rapporteur, que la France est en retrait sur les restrictions nocturnes. Je ne partage pas cette analyse, puisque nous avons le « couvre-feu », c'est-à-dire l'interdiction des vols de nuit, à Orly depuis 1968, et la limitation des créneaux, ainsi que l'interdiction des avions du « chapitre 2 » depuis 1997, c'est-à-dire avant la date prévue de l'élimination, sur Roissy...

M. Yves Cochet, rapporteur. Heureusement !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... sur Le Bourget, puis sur Toulouse, Nice et Lyon. De plus, j'observe que l'ACNUSA est la seule autorité indépendante en Europe. Je crois donc que nous sommes précurseurs en la matière. Je pourrais également parler des exemples étrangers – la réalité n'est pas tout à fait celle qui a été décrite tout à l'heure –, mais le temps presse. Nous pourrions peut-être y revenir lors de l'examen des articles.

Aujourd'hui, alors que le trafic s'est développé, plusieurs milliers d'emplois ont été créés à Roissy, le volume global d'énergie sonore a diminué même si je n'ignore pas les problèmes concrets. Cela prouve que les décisions de 1997 ne relevaient ni de la démagogie ni de l'utopie, mais tout simplement du réalisme et de l'esprit de responsabilité de chacun.

Mais ce combat doit être poursuivi, j'en suis convaincu.

L'initiative qu'a prise votre rapporteur, M. Cochet, après d'autres parlementaires, a le mérite de poursuivre la démarche que nous avons initiée il y a quatre ans. Qu'il soit, au passage, félicité du travail réalisé, de l'esprit constructif qu'il a manifesté tout au long de la préparation pour proposer un dispositif pertinent et efficace. Tout comme il faut féliciter l'ACNUSA de ses apports. J'ai cependant un regret, celui qu'une véritable étude d'impact dûment étayée n'ait pu être conduite compte tenu des délais fixés.

Le transport aérien connaît de profondes évolutions à l'échelle nationale, européenne ou internationale. Dans ce contexte, l'aspiration des populations riveraines à la préservation de leur cadre de vie doit être considérée comme une donnée majeure dont il faut tenir compte.

Depuis 1997, nous avons montré notre volonté de concilier autour des équipements aéroportuaires trois objectifs : respect de l'environnement, contribution à un aménagement plus équitable du territoire et poursuite du développement économique dans un secteur d'activité qui a des conséquences positives pour la société, y compris en matière d'emploi bien entendu.

En votant la loi du 12 juillet 1999 que je vous ai proposée, vous avez renforcé les moyens législatifs et réglementaires pour lutter contre les nuisances sonores. Ainsi a été créée la haute autorité indépendante – l'ACNUSA – qui dispose de compétences générales pour émettre des recommandations, veiller à une information claire et transparente des riverains et prononcer des sanctions à l'égard de tout contrevenant aux mesures de protection. Je précise à ce propos à M. Moyne-Bressand que nous nous attachons à une stricte application de ces sanctions. De même ont été prévus les renforcements du rôle des commissions consultatives de l'environnement, en confirmant ainsi le rôle incontournable au sein de ces instances des collectivités locales et des associations de riverains, et l'amélioration du dispositif des plans d'exposition au bruit, documents destinés à éviter les constructions dans les zones de bruit, que beaucoup d'entre vous ont évoqués à juste titre, avec la création, dans un souci de plus grande précaution, d'une zone supplémentaire rendue obligatoire pour les plus grands aéroports. M. Rimbert a justement rappelé à cet égard les dispositions qui sont liées à la loi SRU, qui été votée par la majorité comme vous le savez.

Au-delà de ces mesures qui entraînent, croyez-moi, des évolutions profondes dans les règles du jeu aérien, il ne faut pas perdre de vue que les compagnies et nos aéroports sont soumis à la concurrence et ne doivent pas être placés dans une situation d'inégalité, notamment vis-à-vis de nos voisins européens. De ce point de vue, le fait de travailler à l'échelle de l'Europe tout entière me paraît essentiel pour aller plus loin.

A côté de ses partenaires, la France joue un rôle significatif et reconnu dans l'établissement des règlements européens sur les avions les plus bruyants et dans la création d'une nouvelle catégorie d'avions moins bruyants, qui sera entérinée cet été par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Je précise, puisqu'un député s'est plaint des classifications au « chapitre 2 », qu'on ne parlera plus de ce chapitre à partir de 2003.

Mme Martine David. Mais on le supporte encore !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous savez que, au « chapitre 3 », figurent, à côté d'avions plus récents, des avions dont les moteurs sont « hushkittés ». Cette question est actuellement l'objet d'une controverse avec les Etats-Unis.

M. Jean-Pierre Blazy. En effet.

M. Yves Bur. Il faut être vigilant, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'Europe a décidé d'interdire l'extension de l'utilisation d'aéronefs munis du moteur hushkitté « chapitre 3 ». L'OACI travaille actuellement sur ce point, dans la perspective de son assemblée générale en septembre, afin de trouver une réglementation qui permette à chaque aéroport de disposer des moyens de limiter telle ou telle utilisation de tel ou tel type d'appareil. L'OACI réfléchit également à un « chapitre 4 », pour relever encore, en matière de lutte contre les nuisances sonores, les critères et les qualifications. Voilà l'ordre du jour.

M. Jean-Pierre Blazy. C'est une bonne chose, mais il faut y arriver !

Mme Martine David. C'est très bien, mais il faut aller vite !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce débat est très utile et très intéressant, s'agissant notamment des aspects techniques et technologiques qui en découlent pour la réalisation des moteurs eux-mêmes. Cela prouve que la lutte contre les nuisances sonores n'est pas contraire au progrès technique et économique. Au contraire, elle peut être un facteur d'entraînement.

Faut-il aller plus loin ? La question est posée. Le trafic nocturne est en augmentation. Les nuisances sonores qu'il engendre et la gêne qu'il crée pendant les phases de sommeil sont les plus mal ressenties. Plusieurs orateurs s'en sont inquiétés, M. Bardet, M. Moyne-Bressand. M. Claude Billard a particulièrement insisté sur ce point, tout en se préoccupant de l'équilibre nécessaire entre notre intervention et le développement de l'activité du transport aérien.

Ces nuisances sont bien souvent l'objet des débats des commissions consultatives de l'environnement, qui retransmettent en cela les préoccupations des populations riveraines. L'ACNUSA vient de formuler les premières recommandations. Il convient de prêter à ces commissions consultatives de l'environnement et à l'ACNUSA la plus grande attention car elles peuvent servir de base pour avancer.

Dans ces conditions, et je pense traduire fidèlement les principes que le Gouvernement s'est fixés, je réponds nettement qu'il faudra aller plus loin.

Mme Martine David. Très bien !

M. Jean-Jacques Jégou. Bravo, monsieur le ministre !

M. Jean-Pierre Blazy. On vous soutient !

M. Yves Bur. On vous prend au mot.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'approche que sous-tend la démarche engagée est la bonne. Le problème est bien d'appréhender les nuisances phoniques au niveau de la gêne ressentie par les riverains, plus que par tout autre élément.

M. Yves Bur. On vous attend pour les décrets !

M. Jean-Jacques Jégou. Les paroles, c'est comme les avions, ça fait du bruit, mais ça s'envole !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est la gêne ressentie par les riverains qui doit être la clé et la base de l'appréhension des nuisances phoniques.

J'entends donc respecter tous les engagements que le Gouvernement a pris par le truchement de Mme Voynet et de moi-même. Au-delà du retrait des avions du « chapitre 2 », il a été convenu que les avions munis d'atténuateurs de bruit, les *hushkits*, seraient progressivement retirés de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle pendant la nuit. Cette mesure aurait pu s'appuyer sur le règlement européen, mais des difficultés sont apparues.

Sans attendre de nouvelles dispositions à prendre sur le plan international, le Gouvernement ira au bout de son engagement et prendra d'ici à la fin du printemps une mesure ambitieuse de restriction nocturne pour les avions les plus bruyants, dits du « chapitre 3 », car certains avions « hushkittés » ont des moteurs particulièrement bruyants. Cette mesure concernera dans un premier temps l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et sera adaptée, si besoin est, aux aéroports régionaux.

M. Yves Bur. N'oubliez pas les autres, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'ACNUSA, jouant pleinement son rôle, propose pour sa part de nouvelles mesures dont j'ai pris connaissance, comme vous, tout récemment. Ces propositions constituent un ensemble global qui porte à la fois sur l'urbanisation autour des aéroports et les conditions d'exploitation de ceux-ci, comme l'a dit M. Rimbart. Elles sont complémentaires de la mesure que je viens d'énoncer. C'est la bonne méthode pour aborder la question posée. La protection des zones exposées au bruit et les restrictions d'urbanisme ne sont pas dissociables des mesures visant la maîtrise du bruit à la source.

Le Gouvernement souscrit, dans leurs principes, aux propositions de l'ACNUSA. Il met dès maintenant à l'étude la traduction juridique et opérationnelle que nécessite la prise en compte d'un nouvel indice de planification, le « Lden », selon le sigle anglais, ainsi que la refonte des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore.

Concernant la limitation du bruit en période nocturne, qui est l'objet de notre débat, l'ACNUSA propose l'utilisation d'un indice événementiel de nuit. Je me réjouis que M. Cochet ait amendé sa proposition initiale et qu'il ne persiste pas dans la mise en place de solutions trop radicales – contrairement à M. Bardet, qui persiste dans une vision unilatérale – et qu'il ait rejoint l'approche raisonnable et équilibrée que propose l'autorité indépendante.

Je profite de l'occasion pour remarquer que M. Cochet a porté une appréciation sur le faible encadrement du transport aérien par l'administration.

On connaît les conséquences de la libéralisation économique, qui a été évoquée par plusieurs d'entre vous, et l'actualité les montre avec force. Mais en ce qui concerne les autres aspects, notamment le champ de la sécurité et de la sûreté, en particulier en matière environnementale, les réglementations existent, et peut-être plus que dans d'autres secteurs de transport. Cela dit, il faudra sûrement les renforcer.

A terme rapproché et après les expertises engagées, le Gouvernement est donc favorable à la fixation d'une valeur maximale de bruit autour des aéroports durant la nuit.

La proposition de loi présentée par la commission traduit concrètement ces orientations. Pour ma part, je tiens à en commenter les points qui me paraissent essentiels.

Je parlerai tout d'abord du champ d'application de la proposition de loi modifiée par la commission.

La logique des textes existants et le souci de proportionner toute mesure aux objectifs recherchés doivent nous conduire à rendre obligatoire le respect d'une limite maximale de niveau de bruit uniquement sur les aéroports pour lesquels la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit impose un plan de gêne sonore et pour lesquels la loi du 12 juillet 1999 donne à l'ACNUSA des compétences renforcées. Il s'agit des principaux aéroports français : Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux et Strasbourg. L'aéroport de Nantes, dont le trafic a répondu depuis lors aux critères fixés par ces textes, sera concerné dès la publication d'un décret en cours d'instruction.

Il est prévu que le plafonnement puisse être étendu à d'autres plates-formes lorsque le volume du trafic nocturne devient gênant. Là encore, les commissions consultatives de l'environnement et l'ACNUSA devront jouer pleinement leur rôle de proposition.

Il n'apparaît ni raisonnable ni réaliste d'étendre la mesure aux quelque 190 plates-formes disposant d'un plan d'exposition au bruit visé par le code de l'urbanisme. Sur la plupart d'entre elles, le trafic nocturne est non régulier et très épisodique. Sur ces plates-formes, la mise en œuvre des dispositions de contrôle des nuisances sonores nécessiterait l'installation et l'entretien de dispositifs de mesures coûteux et peu adaptés en la circonstance.

Quant à la plage horaire, je rappellerai que les pratiques sont en la matière très diverses : le couvre-feu instauré à Paris-Orly s'applique de 23 h 30 à 6 heures ; l'interdiction pour les mouvements des avions du « chapitre 2 » s'applique également de 23 h 30 à 6 heures sur les principaux aéroports français, mais de 22 heures à 6 heures à Bâle-Mulhouse.

Sur les plates-formes étrangères, les plages horaires protégées sont plutôt positionnées de zéro heure à 5 heures pour les mesures les plus restrictives et de 23 heures à 6 heures pour celles qui visent l'interdiction de décollage ou d'atterrissage des avions les plus bruyants.

Plutôt que de fixer une plage horaire uniforme, vous proposez de définir une amplitude de temps de sept heures consécutives pendant laquelle la mesure serait applicable afin de permettre les adaptations locales. Cette perspective m'apparaît la plus réaliste et rend possible, le cas échéant, les arrivées et les décollages jusqu'à 23 heures.

Enfin, la valeur maximale de bruit proposée de 85 décibels est ambitieuse, très ambitieuse même par rapport à la situation actuelle. Je note qu'elle est inférieure aux valeurs qui sont fixées par les autorités aéroportuaires qui ont pris des mesures en ce sens.

Si, comme le souhaite la commission, dont je partage le souci d'efficacité, le dépassement de la valeur maximale doit entraîner une sanction administrative, sa définition doit être la moins contestable possible afin d'éviter les contentieux. Une formulation précise de la méthode de mesure tenant compte de tous les paramètres, notamment de la variabilité des conditions météorologiques, est donc indispensable. C'est l'objet du décret prévu dans la proposition de loi.

Un mot, pour terminer, sur le troisième aéroport.

M. Jean-Pierre Blazy. Ah !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous savez qu'actuellement c'est la commission du débat public qui est, avec M. Pierre Zemor, engagée sur ce travail à la fois de réflexion, de consultation et de proposition.

Je puis vous dire qu'avant la mi-octobre...

M. Jean-Pierre Blazy. Vous avez parlé de juillet, puis de septembre. Maintenant c'est octobre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pour ce qui concerne tous les schémas de services, ce sera l'été et, dans ce cadre, des propositions pourront être faites par les régions elles-mêmes. Puisqu'on a voulu que le débat public soit engagé, il me semble légitime, et je suis sûr, monsieur Blazy, que, sur ce point, vous serez d'accord avec le Gouvernement...

M. Jean-Jacques Jégou. Il n'en a pas l'air !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... que la commission du débat public puisse aller jusqu'au bout.

Je suis de ceux qui pensent que nous avons véritablement besoin, dans la perspective de l'évolution du transport aérien et de la lutte contre les nuisances sonores, de l'existence d'une troisième plate-forme. Mais cela ne suffira pas car, en certains endroits, comme à Notre-Dame-des-Landes, des nécessités de développement se feront jour.

Tel est l'état d'esprit du Gouvernement, qui est favorable au texte adopté par la commission de la production et des échanges, dont M. Yves Cochet est le rapporteur. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir tenu votre engagement quant à la durée de votre intervention.

La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 24 avril au vendredi 18 mai 2001 inclus a été fixé ce matin en conférence des présidents.

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

Par ailleurs, il a été convenu que la séance de questions au Gouvernement du mercredi 20 juin serait consacrée à des thèmes européens.

4

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Question au Gouvernement ;

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi organique, n° 2984, modifiant la date d'expiration des pouvoirs de l'Assemblée nationale ;

M. Bernard Roman, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 3003) (1).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi, n° 2986, tendant à la création d'une agence française de sécurité sanitaire environnementale ;

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi, n° 2987, relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi, n° 2972, portant création d'un crédit d'impôt en faveur de l'activité :

M. Didier Migaud, rapporteur au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan (rapport n° 2994).

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

ANNEXE

ORDRE DU JOUR ETABLIS EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 24 avril 2001)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du **mardi 24 avril au vendredi 18 mai 2001** inclus a été ainsi fixé :

Mardi 24 avril 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de loi de M. Georges Sarre tendant à inscrire dans la loi le principe de la gratuité des formules de chèques (nos 2767 et 2991).

Discussion de la proposition de loi de M. Yves Cochet tendant à interdire aux aéronefs de décoller et d'atterrir la nuit de tous les aéroports français (nos 2946 et 3002).

(Séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée nationale, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement :

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi organique modifiant la date d'expiration des pouvoirs de l'Assemblée nationale (nos 2984 et 3003) (1).

Le soir, à 21 heures :

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi tendant à la création d'une Agence française de sécurité sanitaire environnementale (nos 2986 et 3004).

Discussion, en lecture définitive, de la proposition de loi relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (nos 2987 et 3005).

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant création d'un crédit d'impôt en faveur de l'activité (nos 2972 et 2994).

Mercredi 25 avril 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Eloge funèbre de Mme Louise Moreau.

Communication du Médiateur de la République.

Discussion du projet de loi relatif à la sécurité quotidienne (nos 2938, 2996 et 2992).

Jeudi 26 avril 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Eventuellement, suite de l'ordre du jour du mardi 24 avril 2001, matin.

Discussion de la proposition de loi de M. Jacques Rebillard portant amélioration de la couverture des non-salariés agricoles contre les accidents du travail, de la vie privée et les maladies professionnelles (n° 2983).

(Ordre du jour complémentaire.)

L'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la sécurité quotidienne (nos 2938, 2996 et 2992).

Mercredi 2 mai 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Discussion, en lecture définitive, du projet de loi relatif aux nouvelles régulations économiques (n° 2997).

Discussion du projet de loi portant diverses mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (n° 2990).

Jeudi 3 mai 2001, le matin, à 9 heures :

Eventuellement, suite de la discussion de la proposition de loi de M. Jacques Rebillard portant amélioration de la couverture des non-salariés agricoles contre les accidents du travail, de la vie privée et les maladies professionnelles (n° 2983).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation du protocole additionnel au protocole de Sangatte entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la création de bureaux chargés du contrôle des personnes empruntant la liaison ferroviaire reliant la France et le Royaume-Uni (nos 2980 et 2985).

(Ce texte faisant l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en application de l'article 106 du règlement.)

L'après-midi, à 15 heures, et éventuellement le soir, à 21 heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Mercredi 9 mai 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Sous réserve de son dépôt, discussion du projet de loi portant diverses mesures d'ordre social, éducatif et culturel.

Jeudi 10 mai 2001, le matin, à 9 heures, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Discussion du projet de loi relatif aux musées de France (n° 2939).

Mardi 15 mai 2001, le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de loi de Mme Roselyne Bachelot-Narquin visant à accorder une priorité dans l'attribution des logements sociaux aux familles ayant un enfant handicapé à leur charge (n° 613).

(Séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée nationale, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Discussion, en lecture définitive, du projet de loi portant création d'une prime pour l'emploi.

Discussion du projet de loi relatif à la Corse (nos 2931 et 2935).

Mercredi 16 mai 2001, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

Jeudi 17 mai 2001 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de résolution de MM. Jean-Louis Debré, Jean-François Mattei et Philippe Douste-Blazy tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes, notamment climatiques, environnementales et urbanistiques, des inondations exceptionnelles afin d'établir les responsabilités, d'évaluer les coûts et de prévenir les crues à répétition (n° 2982).

(Ordre du jour complémentaire.)

(1) La Constitution dispose que l'adoption, en dernière lecture, d'une proposition de loi organique par l'Assemblée requiert la majorité absolue de ses membres. Le règlement prévoit que les votes pour lesquels la Constitution exige une majorité qualifiée ont lieu par scrutin public à la tribune.

L'après-midi, à *15 heures*, et le soir, à *21 heures* :
Suite de la discussion du projet de loi relatif à la Corse
(n^{os} 2931 et 2935).

Eventuellement, vendredi 18 mai 2001, le matin, à *9 heures*,
l'après-midi, à *15 heures*, et le soir, à *21 heures* :
Suite de l'ordre du jour de la veille.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la 1^{re} séance

du mardi 24 avril 2001

SCRUTIN (n° 290)

sur l'ensemble de la proposition de loi tendant à inscrire dans la loi le principe de la gratuité des formules de chèques.

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Nombre de votants | 43 |
| Nombre de suffrages exprimés | 42 |
| Majorité absolue | 22 |

| | |
|-----------------------|-----------|
| Pour l'adoption | 38 |
| Contre | 4 |

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (255) :

Pour : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 2. – MM. Jean-Jacques **Filleul** et Jacques **Floch**.

Non-votants : M. Raymond **Forni** (président de l'Assemblée nationale) et Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (membre du Gouvernement).

Groupe R.P.R. (139) :

Pour : 3 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Abstention : 1. – M. Michel **Inchauspé**.

Groupe U.D.F. (68) :

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : M. Claude **Gaillard** (président de séance).

Groupe Démocratie libérale et Indépendants (43) :

Groupe communiste (35) :

Pour : 5 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe Radical, Citoyen et Vert (30) :

Pour : 10 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (4).

Mises au point au sujet du présent scrutin

(Sous réserve des dispositions de l'article 68, alinéa 4, du règlement de l'Assemblée nationale)

MM. Jean-Jacques Filleul et Jacques Floch, qui étaient présents au moment du scrutin ou qui avaient délégué leur droit de vote, ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour »