

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

48^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du jeudi 4 novembre 1999



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER

1. **Rappel au règlement** (p. 8845).
MM. Jacques Brunhes, le président.
2. **Loi de finances pour 2000** (deuxième partie). – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 8845).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS (*suite*) (p. 8845)

Réponses de M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, aux **questions** de : M. Jacques Brunhes, Mme Muguette Jacquaint, MM. Patrick Herr, Maurice Ligot, Christian Martin, Alain Calmat, François Cuillandre, Claude Hoarau, Charles Ehrmann, Jean-Yves Besselat, Yves Deniaud, Jean-Claude Lefort, Jean-Pierre Brard, Jean-Pierre Abelin, Roland Francisci, Didier Quentin, Bernard Schreiner, Jean-Marc Nudant, François Guillaume, Jean-Claude Mignon.

M. le ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 8865)

Les crédits des services communs, des transports terrestres, route sécurité routière, transports aériens et météorologie et de la mer seront appelés à la suite de l'examen des crédits du logement.

Etat B

Titre IV (p. 8865)

Amendement n° 35 du Gouvernement : MM. le ministre, Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres. – Adoption.

Amendement n° 34 du Gouvernement : MM. le ministre, Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer. – Adoption.

Etat C

Titre VII (p. 8865)

Amendement n° 43 rectifié de la commission des finances : MM. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial ; le ministre. – Retrait.

Budget annexe de l'aviation civile

Adoption des crédits ouverts à l'article 42.

Adoption des crédits ouverts à l'article 43.

Après l'article 70 (p. 8866)

Amendement n° 106 de M. Lengagne : MM. Guy Lengagne, rapporteur spécial ; le ministre. – Adoption.

Amendement n° 107 de M. Defontaine : MM. Roger-Gérard Schwartzberg, Jean-Louis Idiart, suppléant M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens et la météorologie ; le ministre. – Adoption de l'amendement n° 107 rectifié.

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

3. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 8868).
4. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 8868).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER
vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures quarante-cinq.)

1

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Jacques Brunhes. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, pour un rappel au règlement.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, mon rappel au règlement ne concerne pas seulement ce budget, mais nos conditions de travail de façon générale. Nous avons reçu seulement ce matin le rapport de la commission des finances. Quant aux rapports pour avis, ils n'étaient disponibles que depuis hier après-midi. De même, alors que j'interviens demain sur le budget de l'intérieur, les rapports viennent seulement d'être mis en distribution.

Or le bureau de l'Assemblée avait décidé, voilà plusieurs années, que les rapports seraient distribués au moins quarante-huit heures avant les débats en séance.

Je souhaiterais vivement, monsieur le président, que vous puissiez évoquer cette question à la Conférence des présidents, afin qu'il puisse être remédié à la situation.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Votre collègue a raison !

M. le président. Monsieur Brunhes, je vous donne acte de votre observation. J'en ferai part, bien entendu, à la Conférence des présidents ainsi qu'au bureau de l'Assemblée nationale.

2

LOI DE FINANCES POUR 2000

DEUXIÈME PARTIE

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2000 (n^{os} 1805, 1861).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

M. le président. Nous reprenons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement concernant l'équipement et les transports ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

Nous en arrivons aux questions, en commençant par le groupe communiste.

La première question est posée par M. Jacques Brunhes, à qui je donne la parole.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je tiens à vous faire part de mon inquiétude pour l'avenir des voies navigables.

Nous constatons certes un infléchissement, très marginal, de la politique fluviale ; les crédits progressent en effet de 9 % par rapport au budget précédent. Mais ils proviennent essentiellement au fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables, le fameux FITTVN. En réalité, je me demande si la voie d'eau n'est pas le mode de transport le plus maltraité !

J'ajoute que la place qui lui a été donnée par nos rapporteurs, au demeurant excellents, est bien faible. Je ne nie pas la réalité des efforts engagés pour la restauration et la modernisation des voies navigables, surtout grâce au FITTVN. Mais une politique fluviale réduite à la seule fiabilisation et modernisation de l'existant ne pourra produire que des effets limités. Pour dire simple, monsieur le ministre, j'ai le sentiment que l'on colmate les brèches, mais je ne vois pas se dessiner une grande ambition pour la voie d'eau.

La seule question qui se pose est celle du développement d'un véritable réseau moderne et de dimension européenne. L'absence d'un tel réseau empêche le transport par voie navigable de concourir significativement aux objectifs gouvernementaux d'un partage intermodal rééquilibré et de l'arrêt du tout routier.

Réduire la conduite d'une politique plurimodale au bimodalisme route-fer ne sera pas suffisant. Le transport fluvial dispose d'atouts que chacun connaît : le coût, la fiabilité, l'environnement. Grâce aux efforts déjà consentis, il est en phase de croissance. Mais son problème central est simple : c'est l'état des infrastructures, et l'absence d'un véritable réseau maillé et connecté à celui de l'Europe, seule clé d'un développement significatif et pérenne du transport fluvial français.

Vous le savez bien, monsieur le ministre, nous prenons du retard par rapport à nos voisins européens. Pour le projet Seine-Nord, il ne manque pas grand-chose, mais je suis inquiet. On commence, dit-on, par le nord, avant de finir par le sud. La surenchère sur le tracé central ne justifie-t-elle pas, de fait, la non-dépense publique ? Il y a partout urgence. Pour Seine-Est, nous n'en sommes qu'aux balbutiements ; Rhin-Rhône est abandonné. Un accord sur un axe structurant sud-nord, Rhône-Saône-Moselle, avec une bretelle sur le Rhin, semble pouvoir être trouvé.

Je ne parle là que de l'essentiel. Des idées existent donc. Mais pour les voies d'eau, les investissements publics s'étalent sur quarante à cinquante ans et sont lourds. On connaît le réflexe, monsieur le ministre : plus les investissements sont lourds, plus il est toujours trop tôt pour commencer. Je pense au contraire que c'est une raison pour aller vite.

Je vous demande donc à titre personnel, mais aussi comme président du groupe d'étude sur les voies navigables, s'il ne vous paraît pas urgent de mettre en chantier une loi d'orientation et de programmation des voies navigables de France ?

Ayons une ambition à longue durée. Ne restons pas à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux.

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je reconnais bien là, monsieur Brunhes, votre détermination à développer les voies navigables. Une telle orientation comprend deux dimensions : d'une part le transport de marchandises et, d'autre part - et je crois utile de la citer bien que vous ne l'avez pas fait - la dimension touristique qui présente des capacités en termes de développement et même d'aménagement du territoire. Mais votre intervention marque une volonté d'aller plus loin. Voies navigables de France dispose actuellement, pour son entretien et son exploitation, de ressources propres de l'ordre de 750 millions de francs auxquelles viennent s'ajouter une subvention de l'Etat imputée sur le FITTVN, et divers fonds de concours provenant essentiellement des collectivités locales. Est-ce suffisant ? La question est posée et elle mérite qu'on y réfléchisse.

La situation aujourd'hui est très différente de celle que nous avons trouvée. Le montant de la subvention de l'Etat n'a en effet cessé de croître, passant de 250 millions environ en 1995, date de la création du FITTVN, à 436 millions l'an dernier et à 500 millions comme je l'ai dit en fin d'après-midi.

La dotation pour la voie d'eau a donc augmenté de 40 % depuis 1997, date à laquelle nous sommes arrivés au Gouvernement. Je peux comprendre qu'on trouve cela insuffisant mais il faut reconnaître, comme vous l'avez fait, qu'il se passe quelque chose dans ce domaine. Et, contrairement à ce que pourraient faire apparaître les volumes d'engagements, nous ne considérons pas la voie d'eau comme « finie ».

Nous sommes, à l'inverse, en train d'essayer de la développer. Et le projet de loi de finances prévoit encore une augmentation de 11 % par rapport à l'an dernier.

En matière d'investissement, les négociations en cours des prochains contrats de plan constitueront une opportunité pour impliquer davantage chaque région dans cette problématique de l'avenir du réseau de voies navigables sur son territoire. Les cofinancements attendus à hauteur de 50 % permettront ainsi d'augmenter sensiblement le budget global consacré à la voie d'eau et de pourvoir à la réhabilitation et à la fiabilisation du réseau des voies navigables.

Je vous l'ai dit, je souhaite un réseau fluvial à la hauteur de nos ambitions en matière de développement des transports alternatifs, à la route ce qui est d'ailleurs votre souhait. Certain m'objecteront, à propos du projet Seine Nord, qu'il ne prendra que le trafic qui emprunte actuellement le train.

Je réponds, tout de suite, que cela ne gêne en rien l'avenir. Nous envisageons, c'est vrai, de doubler le trafic marchandises par le train. Mais là ce sont quand même autant de moyens qui, d'une manière ou d'une autre, n'iront pas au développement du trafic routier.

L'Etat doit s'impliquer plus fortement, avec les collectivités, avec tous ceux qui croient aux modes de transport alternatifs.

Dans le domaine des voies navigables figure effectivement le projet Seine-Nord. Sous cette appellation globale sont concernés Le Havre, le port de Paris avec Gennevilliers qui est directement intéressée, monsieur le député-maire, ainsi que la remontée sur Dunkerque et l'Escaut. Pour ce projet, la concertation et la discussion ont clairement fait ressortir les priorités.

Il est d'abord évident que les extrémités de cette liaison doivent être confortées. En effet il ne servirait à rien de s'occuper uniquement de la partie centrale si aucun développement n'était opéré aux extrémités. C'est pourquoi nous travaillons sur la liaison Dunkerque-Escaut, sur laquelle se pose le problème des tirants d'air et où il faut relever des dizaines de ponts. Pour en avoir discuté récemment avec le président Michel Delebarre, je sais que la région est décidée à agir.

Il convient de traiter de la partie Oise aval, dans laquelle subsistent divers problèmes qu'il y s'agisse d'environnement ou d'inondations.

En ce qui concerne la partie centrale, je n'ai nullement l'intention d'abandonner. Je vais d'ailleurs rencontrer les élus concernés dans les prochaines semaines. Plusieurs tracés étant envisageables, il va falloir opérer des choix et essayer d'être le plus efficace possible.

Pour ce qui est de l'abandon du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, je dois d'abord rappeler le projet de TGV Rhin-Rhône, même si vous pouvez vous demander quel est le rapport de cette nouvelle liaison ferroviaire avec la voie d'eau. En effet, il ne faut jamais oublier, quand il s'agit de transport de marchandises, que la réalisation d'une ligne à grande vitesse libère des capacités considérables de transport de marchandises sur le réseau classique. Cela réduit donc d'autant l'intérêt de la voie d'eau.

Je reconnais néanmoins que cela ne suffit pas à répondre à votre question.

Je précise donc que l'abandon de ce projet ne nous a pas amenés à renoncer à tout investissement dans ce secteur. Ainsi des travaux importants sont et seront réalisés, en collaboration avec les collectivités locales, pour rénover le canal Freycinet entre la Saône et le Rhin. Nous continuons donc à travailler pour améliorer les liaisons fluviales dans la région.

Vous pouvez constater, monsieur le député, que nous ne considérons pas la voie d'eau comme la dernière roue de la charrette. Je pourrais aussi vous parler des efforts que nous consentons en faveur des bateliers et de la batellerie. Vous savez d'ailleurs combien j'y suis attaché puisque je viens chaque année assister au grand pardon à Gennevilliers.

Pour Seine-Est, les études que j'avais demandées l'an dernier ne m'ont pas encore été remises, mais elles le seront prochainement.

Qu'il s'agisse de trafic de marchandises ou d'utilisation touristique, je suis déterminé à continuer à agir en faveur de la voie d'eau. Je pense par exemple - peut-être l'avez-vous déjà lu dans la presse ? - que le trafic du port de Paris doublera au cours des prochaines années. Cela ne

vous semble sans doute pas extraordinaire puisque l'on ne passera que de 3 % à 6 % de parts de marché comme on dit. Néanmoins, un doublement, cela se voit.

Telles sont les intentions du Gouvernement.

M. le président. Mes chers collègues, je sais que l'exercice auquel nous devons nous livrer est difficile et frustrant parce que, pour poser une question, deux minutes c'est très court. Néanmoins, je dois vous rappeler que la conférence des présidents, en accord avec le Gouvernement, a décidé qu'il fallait que le temps consacré à chaque question et à la réponse ne dépasse pas cinq minutes.

Or, pour cette première question, le temps a été plus que doublé. Certes, toute question est importante et appellerait bien des commentaires. Pour néanmoins, si nous voulons tenir à peu près les délais, il va falloir, mes chers collègues, concentrer au maximum les questions ainsi que, si vous l'acceptez, monsieur le ministre, les réponses.

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Je vais essayer de concentrer comme vous le souhaitez, monsieur le président ! (*Sourires.*)

Monsieur le ministre, depuis de très nombreuses années, les habitants, les salariés, les industriels, les associations et les élus d'Aubervilliers et de La Courneuve sont mobilisés pour obtenir le prolongement de la ligne 12 du métro de la porte de La Chapelle à la gare de La Courneuve et de la ligne B du RER via la mairie d'Aubervilliers. En effet, il est difficile d'admettre que le centre d'une ville de plus de 60 000 habitants, limitrophe de la capitale et d'une zone industrielle dans laquelle travaillent plus de 8 000 salariés, ne soit toujours pas desservi par une ligne de métro.

De surcroît, les élus s'inquiètent de cette absence de desserte car cela risque d'entraver le développement économique et social de ce secteur de la Seine-Saint-Denis et de réduire l'efficacité du pôle Plaine-Saint-Denis alors qu'il s'agit d'un véritable enjeu départemental et régional.

La situation actuelle nous interpelle. N'est-elle pas en contradiction avec un aménagement équilibré et durable de l'Ile-de-France ? Le prolongement de la ligne 12, via la Plaine-Saint-Denis et la mairie d'Aubervilliers, et son maillage avec la ligne B du RER paraissent indispensables. Pourtant le projet n'est toujours pas retenu dans le contrat de Plan Etat-région dont l'enveloppe financière globale semble insuffisante eu égard aux besoins.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, quelles sont les dispositions que vous pouvez encore prendre, monsieur le ministre, pour favoriser le prolongement de la ligne n° 12 ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si j'ai bien compris, il faut répondre rapidement...

M. Jean-Pierre Brard. Là, il suffit de dire oui ! (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mme Jacquaint sait certainement, puisque je me suis rendu récemment à Aubervilliers, que je m'intéresse à ce problème. J'ai même déclaré qu'il était anormal que cette commune soit la seule de la première couronne de Paris à ne pas être desservie par le métro, et que

je considérais le prolongement de la ligne 12 en direction de la mairie de la commune comme prioritaire. Cela a été repris par M. le maire de la commune et par la presse.

Cela étant, il faudra évidemment phaser les travaux.

Déjà les travaux d'élaboration du schéma de principe ont été engagés par la RATP. Ils devraient être approuvés dans le courant de l'année prochaine, et la procédure d'enquête publique pourra alors être engagée.

Parmi les nombreux projets soumis à la fois à l'Etat et au conseil régional, dans le cadre de la négociation du XII^e Plan, je considère que ce projet de prolongement de la ligne 12 – et je vois que M. Brunhes s'appête à me parler de la ligne 13 ! (*Sourires*) – présente un très fort intérêt. Je n'imagine d'ailleurs même pas qu'il pourrait ne pas être retenu par les deux parties signataires du futur contrat de plan. Vous avez entendu l'opinion du ministre sur cette question.

M. le président. Nous en venons au groupe UDF, pour une première série de questions.

La parole est à M. Patrick Herr.

M. Patrick Herr. Monsieur le ministre, je souhaite appeler, une fois encore, votre attention sur le dossier du barreau autoroutier Rouen-Alençon, destiné à achever la liaison nationale Calais-Bayonne et la liaison européenne Stockholm-Gibraltar.

Je rappelle brièvement les faits : inscrite au schéma directeur routier national de 1988 et confirmée en 1992, cette section de 125 kilomètres a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en date du 5 décembre 1994, suivie d'une attribution de concession à la société des autoroutes Paris-Normandie. Plus de 100 millions de francs en études préalables et en acquisitions avaient déjà été dépensés lorsque, à l'été 1997, vous avez décidé de retirer la concession de cet ouvrage à la SAPN en raison de la fragilité de sa situation financière.

Vous vous êtes alors engagé, par courrier du 21 janvier 1998, à lancer très rapidement une procédure d'appel d'offres européenne, mais il a fallu attendre treize mois pour que cet appel soit publié au *Journal officiel des Communautés européennes* du 11 février 1999. A la date butoir du 19 mars 1999, deux candidats sérieux s'étaient fait connaître. Nous sommes le 4 novembre : vingt et un mois ont été perdus ! La DUP est valable jusqu'au 5 décembre prochain. Sera-t-elle prorogée pour que cet important dossier puisse être enfin réglé ?

Cette liaison est essentielle aussi bien sur le plan européen, que pour le développement du grand Ouest français. La RN 138 est extrêmement dangereuse. Combien de morts faudra-t-il encore pour que les pouvoirs publics comprennent l'urgence de la situation ?

J'ai cru comprendre, par ailleurs, que la notification officielle permettant aux deux candidats à la concession d'élaborer leur offre venait très opportunément de leur être adressée, il y a quelques jours. Pouvez-vous me le confirmer et me préciser le rôle que les collectivités locales seront éventuellement appelées à jouer, compte tenu des risques liés au manque de rentabilité de ce mail-
lon ?

Je serais heureux que vous me répondiez précisément. Je me félicite, en tout cas, que la mobilisation des élus du grand Ouest reste entière et vous confirme que nous sommes extrêmement vigilants sur le suivi réservé à ce dossier.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mesdames, messieurs, quand je vous entends dire que tel ou tel projet est essentiel, je me demande toujours pourquoi il n'a pas été déjà réalisé ! Cela vaut en particulier pour les travaux en cause puisqu'ils figuraient dans le schéma directeur routier de 1992.

M. Jean-Yves Besselat. Cela fait vingt et un mois de retard !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est la vie ! Vous me posez la question ; je vous réponds.

La prorogation de cette DUP qui arrive à échéance a été examinée par le Conseil d'Etat le 19 octobre dernier. Le décret correspondant devrait intervenir dans les tout prochains jours et, en tout état de cause, avant la date limite, fixée au 6 décembre 1999.

A l'issue de l'appel de candidature, deux candidats se sont présentés et ont été retenus. La procédure d'appel d'offres a été engagée et la date limite de remise des plis a été fixée au 3 mars 2000. En la matière, je souligne qu'il est impératif de respecter les délais. Tous ceux qui veulent passer outre ne font que les prolonger puisque cela ouvre des contentieux.

Dans le nouveau contexte d'attribution des concessions autoroutières, les candidats pourront solliciter une subvention publique. Nous verrons bien à quel niveau se situera leur demande. C'est pourquoi j'ai demandé que, parallèlement, des études soient réalisées sur une solution prévoyant l'aménagement progressif de la RN 138 en deux fois deux voies.

Les conclusions de toutes ces démarches permettront de comparer les solutions proposées et de choisir la meilleure, dans l'intérêt de la collectivité. L'Etat pourra alors prendre une décision définitive, en étroite concertation avec les collectivités concernées ! Cette décision devrait intervenir dès le printemps 2000.

M. le président. La parole est à M. Maurice Ligot.

M. Maurice Ligot. Monsieur le ministre, lors du débat général sur votre budget, certains collègues ont excellemment expliqué combien la qualité des communications routières et autoroutières commande soit le développement territorial soit, au contraire, le déclin, pour ne pas dire la désertification d'une région.

Je reviens donc avec insistance sur une question que j'ai déjà évoquée avec vous : la prise en considération d'un axe routier transversal essentiel, la route centre-Europe Atlantique, reliant la vallée du Rhône à la façade atlantique. Des portions à deux fois deux voies sont déjà réalisées, tant à l'ouest, entre Nantes et Cholet, que sur le tronçon central. Mais l'axe reste interrompu, inachevé, en particulier pour la liaison Cholet-Poitiers-Limoges.

Le 15 juillet dernier, le Premier ministre a écrit à l'association de la route Nantes-Poitiers-Limoges, que je préside, pour confirmer l'attention que le Gouvernement porte à cet axe centre-Europe Atlantique. Par courrier, le Premier ministre a pris position en faveur de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges par la route nationale 147, ce qui exclut tout autre tracé. L'association se trouve, par conséquent, confortée dans sa volonté de faire aboutir au plus tôt la mise à deux fois deux voies de la totalité de cet axe essentiel qui relie trois métropoles régionales et des bassins d'emploi industriels actifs, comme ceux de Cholet, de Bressuire et de Parthenay.

Il convient donc que la position clairement affirmée par le Premier ministre soit prise en considération par les services de l'Etat lors des contrats de plan 2000, comme

l'a prévu le comité interministériel d'aménagement du territoire du 23 juillet dernier. Toutefois, les régions concernées, Poitou-Charentes et Limousin, n'ont que des ressources limitées, donc des moyens relativement faibles pour financer, dans le contrat de plan, les travaux considérables qui restent à effectuer.

C'est pourquoi je crois que, pour ce tronçon Cholet-Poitiers-Limoges, il serait nécessaire de faire appel à une enveloppe hors contrat de plan, seul moyen de terminer, pour des raisons économiques et de sécurité, la mise à deux fois deux voies de cet axe, dans des délais raisonnables. Je vise ici l'horizon 2010, ce qui n'est tout de même pas extraordinaire. Je rappelle que vous avez prévu une mesure identique pour le tronçon Limoges-Angoulême-Saintes.

J'ajoute qu'aucun retard ne doit être apporté à la modernisation de la RN 147 sur le tronçon reliant Poitiers à Limoges où le danger est permanent. Les morts y sont nombreux. Si cela pouvait faciliter les choses, nous serions d'accord pour qu'il soit fait appel à la solution autoroutière, ce qui permettrait d'éviter un hiatus dans l'axe autoroutier Calais-Barcelone.

La réalisation de cet axe Nantes-Poitiers-Limoges exige de façon impérative un engagement fort de l'Etat.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, on me demande souvent de financer des investissements hors contrat de plan. Or il doit être clair que, quelle que soit l'hypothèse – contrat de plan ou non –, il y a de toute façon un partenariat dont les modalités sont fonction des capacités financières de l'Etat, des régions et des différentes collectivités. Il ne faudrait pas que certains imaginent qu'un investissement engagé hors contrat de plan est financé à 100 % par l'Etat. Il s'agissait d'un simple rappel.

Dans la traversée des régions Limousin et Poitou-Charentes, la RCEA ne comporte qu'une seule branche – ce qui n'est pas le cas partout – passant par Limoges, Angoulême et Saintes. Multiplier les branches pourrait amener – même si cela est discutable – à disperser les crédits alors qu'il y a tant à faire. Je rappelle que 2 milliards ont d'ores et déjà été prévus hors contrat de plan.

Dans le cadre des études préparatoires à l'établissement des schémas de services collectifs de transport, l'étude de l'opportunité d'une liaison routière à haut niveau de service entre Nantes et Limoges a été entreprise. Il ressort de ces études et des concertations qui ont été menées que la meilleure solution consiste à aménager progressivement les routes nationales 149 et 147.

Ces éléments ont conduit le Gouvernement à retenir ce parti d'aménagement dans le mandat de négociation des préfets pour le prochain plan.

Parmi les sections qui devraient être inscrites prioritairement dans les prochains contrats, figure en particulier Cholet-Bressuire, dont une partie est située sur le territoire du Maine-et-Loire et l'autre partie dans les Deux-Sèvres.

Il importe donc de s'assurer que chacun des deux contrats Etat-régions – Pays de la Loire et Poitou-Charentes – prévoit un montant suffisant pour cette liaison afin qu'une première phase à deux voies, avec éventuellement des parties à deux fois deux voies, puisse être réalisée au cours du prochain plan.

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

M. Christian Martin. La presse économique nous apprend que Paribas s'apprête à céder le groupe VIA GTI à la SNCF. GTI est une société cotée en bourse sur le marché au comptant. Paribas détient 70,8 % du capital de VIA GTI qu'elle a trouvés dans la corbeille de la navigation mixte. La SNCF est très présente dans le transport routier de voyageurs à travers sa filiale Cariane. Dans le cadre de cette opération, dont le montant dépasserait 2 milliards de francs, la SNCF aurait passé un accord avec le groupe Vivendi qui n'utiliserait pas son droit de préemption, se contentant soit de garder sa participation de 11,3 % par l'intermédiaire de sa filiale CGEA, soit de vendre également sa participation au groupe SNCF. La contrepartie se traduirait alors par la reprise d'un certain nombre d'actifs d'exploitation de GTI, en particulier pour les réseaux de transports urbains mais tout dépendra bien sûr des réactions des collectivités locales qui, désormais, ne pourront pratiquement choisir qu'entre GTI-Cariane, la CGEA ou Transdev, la filiale de la caisse des dépôts. A terme, après la vente de certains actifs de VIA GTI, le groupe SNCF ne conserverait que 40 % du capital du transporteur.

Peut-on savoir, monsieur le ministre, si ces informations sont exactes ? Et, si elles le sont, peut-on savoir si la nouvelle société GTI-Cariane restera cotée à la bourse de Paris ?

Peut-on savoir comment la SNCF dispose aujourd'hui d'une capacité de financement d'au moins 2 milliards de francs ? Peut-on savoir si de nouveaux partenaires industriels et financiers, Européens ou non, vont être recherchés, et jusqu'à quel montant du capital ainsi ouvert au public ?

Peut-on savoir enfin quelle place il va rester à la concurrence pour les petits et moyens transporteurs devant ce monopole en cours de création pour le transport de voyageurs par autobus, la SNCF ayant déjà le monopole exclusif du transport par voie ferrée ? Est-ce l'amorce d'une nationalisation du transport des voyageurs, ou, au contraire, d'une privatisation du groupe SNCF ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La question a déjà été soulevée, monsieur le député, dans le débat général sur le budget.

Vous évoquez le risque d'une restriction de la concurrence du fait de l'acquisition par la SNCF et, en particulier, par l'une de ses filiales, Cariane, d'une part du capital de VIAGTI. Il faut voir le côté positif de l'affaire. La concurrence, comme certains pourraient le craindre, n'est pas remise en cause. Cette acquisition permet, au contraire, de maintenir la présence d'un des trois plus gros opérateurs de transports urbains en France. Que l'on m'explique d'ailleurs en quoi l'absorption de ce groupe par un des ses concurrents serait une meilleure garantie en matière de concurrence pour les collectivités.

La participation de la SNCF dans VIAGTI ne diminuera pas le nombre d'opérateurs présents dans les transports urbains et la SNCF ne détiendra jamais plus de 50 % du capital de ce groupe.

Mais, au-delà, je voudrais insister sur le projet industriel qui sous-tend cette opération et qui, certains orateurs l'ont reconnu, est intéressant. Il s'agit de se donner les moyens d'une amélioration de l'articulation entre les transports ferroviaires interurbains et les transports urbains, l'objectif étant de simplifier pour l'utilisateur des collectivités les échanges entre ces deux secteurs.

Cette démarche pourrait permettre d'améliorer de façon significative les échanges d'information en situation normale comme en situation difficile, perturbée, d'améliorer la coordination des dessertes respectives et de développer de nouvelles offres particulièrement adaptées à la desserte des grandes agglomérations de province ; un peu à l'image de ce qui a été réalisé en Ile-de-France. Je pense, notamment, aux produits nouveaux comme le projet tram-train, dont beaucoup parlent, y compris à l'étranger, qui intéresse de plus en plus d'agglomérations.

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Alain Calmat.

M. Alain Calmat. Monsieur le ministre, je viens de vous entendre parler du projet tram-train. C'est un sujet qui m'intéresse beaucoup.

Je souhaite à nouveau appeler votre attention sur le devenir de la ligne de chemin de fer dite ligne des coquetiers, qui relie Bondy à Aulnay-sous-Bois, ligne dont la requalification est vitale pour le département de la Seine-Saint-Denis. Elle traverse en effet les villes de Bondy, du Raincy, des Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran et Aulnay-sous-Bois et est en quelque sorte aussi une voie de désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil. Ma question intéresse donc plusieurs centaines de milliers de personnes.

Actuellement, cette ligne du réseau ferré français ne correspond plus du tout aux prestations que sont en droit d'attendre ses usagers qui l'utilisent beaucoup. En effet, qu'il s'agisse des horaires, des fréquences, ou encore du confort, de la rapidité et de la desserte, plus rien n'est en phase avec la réalité.

Par ailleurs – et cette question devrait, à mon avis, justifier à elle seule une requalification et ce, de manière urgente –, cette ligne est particulièrement dangereuse dans la mesure où l'on n'y dénombre pas moins de onze passages à niveau en pleine ville, ce qui correspond en moyenne à un passage à niveau tous les 571 mètres. De très nombreux accidents y ont eu lieu, impliquant des véhicules, des deux-roues et des piétons, accidents qui ont parfois entraîné mort d'homme. La présence des passages à niveau, si elle est une source directe d'accidents, entraîne aussi des difficultés importantes de circulation dans une zone, vous ne l'ignorez pas, déjà très fortement urbanisée.

La sécurisation de la ligne doit être l'occasion d'une requalification générale de ce moyen de transport. Elle est indispensable à l'aménagement du territoire et doit permettre un rééquilibrage des transports entre l'est et l'ouest du département de la Seine-Saint-Denis. La transformation de la ligne des coquetiers, et sa modernisation pour exemple en tram-train, doit être pensée en vue du désenclavement de certains quartiers, comme celui des Bosquets à Clichy-sous-Bois et Montfermeil même si ce désenclavement ne peut, bien entendu, se concevoir qu'ultérieurement.

Il est aussi nécessaire de faciliter l'accès aux bassins d'emplois possibles à tous les Séquano-Dyonisiens. Une ligne, rénovée, aux horaires repensés, aux fréquences accrues, aux temps de transports réduits rendrait possible une interconnexion entre les lignes B et la toute nouvelle ligne RER « Eole ».

Toutes les propositions relatives au plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France en cours d'élaboration convergent : cette ligne de chemin de fer représente un maillage indispensable.

Monsieur le ministre, nous savons que les négociations sont déjà bien avancées. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet en 1998 et vous m'aviez répondu que le dossier de la ligne des coquetiers – ce nom un peu exotique ne doit pas masquer l'importance de cette ligne – ...

M. Jean-Pierre Brard. Nous l'avons tous compris !

M. Alain Calmat. ... serait « examiné avec la région en vue de son inscription au prochain contrat de plan ».

Le président de la région d'Ile-de-France s'est déterminé clairement sur le caractère prioritaire de ce dossier. Le tram-train est envisagé avec le soutien affirmé de la SNCF. Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous m'apportiez l'assurance que l'Etat le considère également comme une priorité et qu'il figurera comme tel dans le prochain contrat de plan 2001-2006. C'est le cas, je peux vous l'assurer, de tous les élus concernés. Quelle que soit leur appartenance politique, ils soutiennent ce projet massivement, tout comme les populations concernées.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mesdames, messieurs les députés, c'est toujours un plaisir de voir un consensus se dégager sur un projet. Cela prouve que, lorsqu'un besoin réel existe, on peut parvenir à une convergence des efforts pour sa résolution.

Les problèmes de sécurité soulevés par la ligne des coquetiers sont bien identifiés et le projet de requalification doit permettre d'améliorer significativement la situation.

Ce projet qui utiliserait une technologie mixte train-tram constitue en effet un moyen efficace de requalification et de sécurisation de la ligne existante, puisque ce type de matériel permettrait la suppression de tous les passages à niveau du fait de l'intégration du tram dans la circulation urbaine et offrirait tous les avantages de fréquence et desserte liés à ce mode de transport.

Le schéma de principe de ce projet devrait être disponible vers l'été 2000, en fonction des travaux et procédures en cours. Il sera ensuite soumis à enquête publique.

Ainsi que je vous l'avais annoncé, l'année dernière, monsieur le député, soyez assuré que je soutiendrai l'inscription au prochain contrat de ce projet d'un coût de 250 millions de francs pour l'infrastructure.

M. Alain Calmat. Ce n'est pas suffisant !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cela correspond monsieur le député, à la première phase Aulnay-Bondy. La seconde phase, qui permettrait l'interconnexion entre les lignes B et E est à l'étude.

M. le président. La parole est à M. François Cuillandre.

M. François Cuillandre. Mon intervention porte sur les aspects de votre budget liés à la sécurité en mer. Vos fonctions, monsieur le ministre, vous ont amené à connaître l'importance de ces questions. Elu de la pointe du Finistère, je dois constater cependant que les financements publics ne sont pas toujours à la hauteur des enjeux. Aussi me permettrai-je de vous interroger sur deux points.

Le premier concerne la société nationale de sauvetage en mer – le SNSM – qui exerce une mission de service public, réalisant près de la moitié des opérations de sau-

vetage en mer. Alors que cette société a un programme important de renouvellement de sa flotte, la subvention d'équipement allouée par votre ministère baisse de 1 million de francs dans le « bleu » budgétaire, passant de 9,7 millions de francs à 8,7 millions de francs. Une telle réduction, véritable économie de bouts de chandelles pour le budget général, serait, si elle était votée, une véritable amputation pour le budget de la SNSM. Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous puissiez confirmer le rétablissement des crédits à hauteur de ce qu'ils étaient l'an dernier.

Deuxièmement, je me permets de vous interroger sur le financement d'une décision que vous avez vous-même annoncée, à savoir le remplacement du baliseur breton *Georges de Joly*. Ce navire a plus de soixante-dix ans. Vous conviendrez avec moi qu'il a droit à une retraite bien méritée. Seul son remplacement permettra l'entretien correct du balisage des mers bretonnes. Pouvez-vous nous donner des éléments précis quant aux voies et moyens de ce remplacement ?

Enfin, permettez-moi d'appeler une nouvelle fois votre attention sur le financement des liaisons maritimes avec les îles de Finistère, qui repose sur le seul conseil général. Une mission d'analyse est en cours, mais il y a urgence. En effet, alors qu'une enquête de la direction centrale de la concurrence parle de pratiques anti-concurrentielles de la part de la société délégataire du service public, cette société, dont le conseil général assure l'équilibre financier à hauteur de 20 millions de francs, se voit attaquée en justice par la compagnie concurrente qui n'assure sa présence qu'en été. C'est le monde à l'envers. Monsieur le ministre, je souhaite connaître votre avis à ce sujet.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous n'êtes pas le seul à vous poser la question. Elle l'a déjà été tout à l'heure, avant la levée de séance, et mon ami Patrick Gardet, maire adjoint de Brest, a d'ailleurs appelé encore mon attention hier sur ce sujet.

Concernant la baisse de 1 million de francs des crédits accordés à la SNSM, ma réponse sera courte : en accord avec M. Christian Sautter, je viens d'obtenir le rétablissement de ce million au profit de la SNSM.

S'agissant de votre deuxième question monsieur le député, vous savez combien, comme vous, j'ai à cœur la sécurité en mer. Je vous avais annoncé, le remplacement du baliseur *Georges de Joly* tombé en avarie en novembre 1998. Je peux vous annoncer que son remplacement, dont le coût est évalué à 44 millions de francs, est couvert en intégralité par l'ouverture d'autorisations de programme au titre du projet de loi de finances rectificative pour 1999 qui vous sera prochainement soumis.

Dans le même temps, la concertation des personnels de balisage pour l'élaboration du cahier des charges du baliseur, pièce maîtresse du dossier de consultation des entreprises devrait aboutir et le dossier de consultation des entreprises, dans le cadre de la procédure des marchés publics, sera examinée pour la dernière fois par le comité de pilotage chargé du renouvellement des baliseurs vers la fin du mois de novembre. Cela permettrait alors de lancer la consultation des entreprises dès le mois de décembre. Il n'y a donc pas de retard quant au lancement de l'appel d'offres relatif au baliseur océanique de Brest destiné à remplacer le *Georges de Joly* et les crédits pour son remplacement vous seront proposés dans le cadre du projet de loi rectificative pour 1999.

En attendant la mise en service du futur baliseur de Brest, les missions de balisage habituellement effectuées par le *Georges de Joly* sont aujourd'hui confiées aux baliseurs du Havre et de Saint-Nazaire, ce qui permet d'assurer les missions de sécurité en mer auquel je suis attaché, comme je l'ai dit et comme le démontre le projet de budget pour 2000.

Pour ce qui est, enfin, de l'action en justice menée à l'encontre de la société Penn ar Bed, qui assure le service public départemental du transport maritime avec les îles du Finistère, permettez que je m'abstienne de tout commentaire s'agissant d'une procédure en cours. Je souhaiterais cependant préciser le sens exact de la mission d'analyse que j'ai confiée au conseil général des ponts-et-chaussées. Cette analyse, qui concerne la période suivant la fin des conventions actuelles, portera sur l'organisation d'un cadre clair permettant, compte tenu de nos engagements communautaires, de limiter le coût de transport à la charge de la collectivité et de garantir le respect des obligations de service public.

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

La parole est à M. Claude Hoarau.

M. Claude Hoarau. Monsieur le ministre, avec 235 000 véhicules en circulation dans une île qui n'a guère plus de soixante-dix kilomètres de long et quarante kilomètres de large, le réseau routier de la Réunion est presque saturé. Aux heures de pointe, les embouteillages n'ont rien à envier à ceux des grandes métropoles. On peut se demander avec inquiétude ce qu'il adviendra quand le taux d'équipement des ménages en voitures aura atteint celui des autres régions françaises.

La situation actuelle n'est pas le fait du hasard. Elle s'explique en grande partie par des décisions politiques qui ont choisi de privilégier la voiture individuelle au détriment du transport collectif. Dès le XIX^e siècle, la Réunion disposait d'un chemin de fer de plus de 100 kilomètres qui desservait presque toutes les villes côtières. Mais, en 1946, le conseil général décida de le supprimer. Il fut abandonné et le dernier tronçon fermé en 1976.

Les conséquences de ces décisions ne se sont pas fait attendre. Dix ans après la fermeture, le transport collectif représentait encore 35 % du trafic. Il en représente à peine 5 % aujourd'hui. Le « tout-automobile » l'a donc emporté mais le pari sur la route est en passe d'être perdu. Les déplacements deviennent de plus en plus difficiles et coûteux. Les accidents se multiplient. La pollution s'aggrave. Une telle situation constitue enfin une constante entrave au développement économique et laisse entrevoir des perspectives bien peu encourageantes.

Ce scénario n'est pourtant pas inéluctable. Il est urgent que la voiture ne soit plus considérée comme le seul moyen de déplacement et que soit mis en place un service de transport collectif rapide et de qualité. Ce transport collectif en site propre, pour reprendre le jargon des techniciens, pourrait, à la Réunion, renouer avec une époque pas si lointaine, redevenir le train.

Primordiale dans l'aménagement du territoire de l'île, cette réalisation pourrait, en outre, devenir un exemple de la technologie et du savoir-faire français, et pourrait ne pas laisser indifférents les pays voisins, tous confrontés à la nécessité de développer le transport collectif pour résoudre leurs problèmes de circulation.

Décidé par les élus locaux, un tel équipement a besoin, pour être mené à bien, du soutien de l'Etat. Pouvons-nous, monsieur le ministre, y compter ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il y a quelques mois, j'étais à la Réunion, et nous avons, monsieur le député, eu l'occasion de parler de ces questions. Je précise que, dans le cadre des journées de l'équipement qui auront lieu dans quelques jours, elles seront à nouveau évoquées.

La nécessité de développer les transports collectifs à la Réunion est incontestable pour offrir une alternative efficace à la croissance de la mobilité individuelle, qui est inquiétante compte tenu de la géographie de cette région, et d'enrayer sa croissance rapide dont l'évolution prévisible, si rien n'est fait, est de l'ordre de 6 % par an.

L'Etat pour sa part en est tout à fait convaincu et contribue déjà à la mise en œuvre concrète d'un tel objectif en subventionnant de façon effective le système de transport collectif en site propre urbain de Saint-Denis de la Réunion en cours de réalisation. La première ligne a été inaugurée en août dernier et constitue, à ce que l'on me dit, d'ores et déjà un succès.

Cette contribution entre dans le cadre de la politique d'aide de l'Etat aux transports collectifs mobilisant des crédits dédiés à ce type d'investissement.

Dans la perspective d'autres projets de transports collectifs en site propre faisant l'objet de réflexions des collectivités territoriales de la Réunion, l'Etat pourra contribuer à leur financement en application des dispositions du cadre que je viens de citer, et ce en complément d'autres ressources mobilisables, notamment celle du fonds d'investissement pour la route et les transports : le FIRT.

S'agissant plus particulièrement du projet de tramway entre Saint-Denis et La Possession, j'ai bien noté que les études en cours semblent conclure à la faisabilité de la réutilisation partielle du tunnel de l'ancienne voie ferrée. Sans préjuger des conclusions des expertises économiques en cours, je crois qu'il y a là pour le développement du transport en commun à la Réunion, une opportunité très intéressante qui mérite d'être soutenue. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. Maintenant pour le groupe Démocratie libérale et Indépendants, la parole est à M. Charles Ehrmann.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le ministre, vous faites beaucoup de voyages, mais j'aimerais bien que vous veniez un peu à Nice où je vous recevrai avec plaisir. Il n'y a pas si loin de Béziers à Nice...

Le département des Alpes-Maritimes est un département ouvert sur la Méditerranée, d'où sa vocation touristique ; mais, séparé du reste de la France par les Alpes, il se trouve privé de moyens de communications Nord-Sud, l'avion mis à part. De surcroît, la région, du Var à la frontière italienne, n'est devenue française, hormis Monaco, qu'en 1860. De ce fait, elle n'a pas bénéficié des routes royales tracées par les ponts et chaussées de 1743 jusqu'à la Révolution de 1789, qui nous font cruellement défaut aujourd'hui. Ainsi, Nice n'avait pas un kilomètre de route carrossable en 1860. Ces routes nous manquent d'autant plus que la population des Alpes-Maritimes a doublé depuis 1945 alors que, dans le même temps, celle de la France entière ne progressait que de 42 %. Ajoutons que le chômage est dans notre département supérieur à la moyenne nationale, avec un taux de 12,1 % contre 11,1 %.

Ce constat, monsieur le ministre, a amené votre prédécesseur à dire que la Côte d'Azur avait quarante ans de retard dans les voies de communication. Pour le rattraper,

il faut d'abord développer sa vocation « haute technologie » qui, à l'exemple de Sophia-Antipolis, créera des dizaines de milliers d'emplois. Il faut ensuite améliorer sa vocation touristique, grâce à une deuxième route est-ouest, dans le moyen pays, par une route valable de Nice à Digne qui nous raccorderait à l'autoroute bientôt terminée Aix Gap Grenoble. C'est là une nécessité si nous voulons que la Côte d'Azur puisse recevoir la clientèle aisée de l'Europe centrale et septentrionale. Il faut également accroître les capacités de l'aéroport de Nice sans lequel Sophia-Antipolis et bien d'autres n'existeraient pas. Enfin – et j'en arrive à mon sujet – il faut construire une nouvelle digue de 335 mètres pour permettre au port de Nice de devenir tête de ligne de croisières.

Les compagnies américaines de Miami assurent qu'elles enverront leur clientèle par avion de Miami à Nice et organiseront des croisières durant dix mois de l'année. Durant les mois de juillet et d'août, pendant lesquels ces croisières américaines se déplacent vers l'Europe du Nord, le trafic Nord-Corse, qui compte déjà 700 000 passagers, prendra le relais. Les croisiéristes arrivant souvent deux jours avant leur embarquement et repartant un ou deux jours après leur retour apporteront à tous ceux qui vivent de l'activité portuaire et à l'économie des Alpes-Maritimes – restauration, hôtellerie, tourisme dans l'arrière-pays – un milliard au lieu de 300 millions actuellement, et permettront de donner du travail à une partie des 49 000 chômeurs et des 21 000 RMistes des Alpes-Maritime.

Je n'oublie pas, monsieur le ministre, que vous êtes méditerranéen. Ma question est simple : êtes-vous partisan de l'aménagement du port de Nice par la construction de cette digue ? Si oui, l'engagement de l'Etat, qui viendra s'ajouter à ceux déjà obtenus de la région, du département et de la chambre de commerce de la ville de Nice, permettra à la France de rattraper l'Espagne et l'Italie qui, pour l'instant, sont largement en tête dans le domaine des croisières en Méditerranée, et au département des Alpes-Maritimes de jouer un rôle de premier plan grâce à son port et son aéroport dans l'arc alpin Barcelone-Montpellier-Marseille-Nice-Gênes, qui semble aujourd'hui bien oublié par l'Union européenne.

M. Jean-Pierre Brard. Et si l'on parlait du moratoire Sarkozy ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Ehrmann, vous comprendrez que, obéissant à l'injonction de M. le président,...

M. Charles Ehrmann. Mais moi, je suis le doyen !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... je me borne à répondre au seul objet de votre question, c'est-à-dire sur le port de Nice.

Ce port me paraît effectivement présenter des atouts indéniables pour développer l'activité de la croisière et le trafic passagers avec la Corse.

Une étude récente du marché de la croisière a mis en évidence la croissance de cette activité dans les prochaines années en Méditerranée et la place que Nice pourrait y prendre dans un contexte marqué par une évolution des caractéristiques des navires de croisière, dont la taille est amenée à devenir de plus en plus importante.

Avec l'essor des activités de croisière, qui ont représenté près de 220 000 croisiéristes en 1998, mais aussi avec la forte croissance des liaisons passagers avec la Corse, en progression de près de 18 % sur 1997 et 1998, ce dont on ne peut que se féliciter, les capacités actuelles du port de Nice vont rapidement trouver leurs limites.

C'est pourquoi des études d'extension portuaire ont été engagées à l'initiative de la chambre de commerce et d'industrie, concessionnaire du port. Le projet d'extension envisagé par le concessionnaire consiste à réaliser une nouvelle digue afin d'accroître la capacité d'accueil du port, de séparer les activités de croisière et les trafics avec la Corse et d'accueillir des navires de croisière de taille plus importante. Il s'agit d'un projet considérable, dont le coût approcherait le milliard de francs.

M. Charles Ehrmann. 900 millions !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si vous me dites que c'est moins cher, cela ne peut que m'intéresser...

M. Jean-Yves Besselat. Dix pour cent moins cher !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ce projet a déjà fait l'objet de premières analyses, et la région en a demandé l'inscription au futur contrat de plan. Je suis favorable au principe d'une participation de l'Etat.

Il doit à présent entrer dans une phase d'études plus approfondies, afin d'examiner notamment ses aspects techniques, sa rentabilité socio-économique et financière, et son insertion dans l'environnement. Il doit également s'insérer dans un projet touristique d'accueil de la croisière, global, volontariste et cohérent, impliquant l'ensemble des acteurs économiques concernés, sur Nice et sur son arrière-pays, ainsi que les réseaux touristiques associés, premiers bénéficiaires potentiels des retombées économiques escomptées.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe RPR.

La parole est à M. Jean-Yves Besselat.

M. Jean-Yves Besselat. Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une double série de questions au sujet du projet Port 2000, que vous avez finalement pris en considération, à la suite du Président de la République, voilà quelques mois, marquant une étape significative dans le processus de réalisation du plus grand projet portuaire français.

J'en rappelle rapidement les enjeux, que vous connaissez. Le port du Havre représente 55 % du trafic porte-conteneurs français avec 1,4 million de boîtes par an. La croissance de ce trafic est de l'ordre de 15 % par an. Or l'actuel port d'accueil des porte-conteneurs, le port rapide aval, est saturé et pose de surcroît des problèmes de sécurité de navigation.

Dans ces conditions, le développement du trafic containers du Havre passe par un port extérieur, Port 2000. Or deux questions m'inquiètent, et avec moi l'ensemble des élus de l'agglomération.

La première question a trait à la commission environnement et au montant du financement de l'Etat. La commission environnement, qui devait remettre son rapport en quatre mois, n'a toujours pas, au bout d'un an, rendu ses conclusions. Pouvez-vous m'indiquer quand elle le fera ? Quant à la part du financement de l'Etat dans ce projet, elle est actuellement prévue à hauteur de 600 millions de francs. Il manque encore 200 millions de francs environ pour que l'équilibre soit atteint. Quand l'Etat pourra-t-il ajouter ces 200 millions de francs manquants ? Je précise pour étayer ma demande que, de son côté, le conseil général de la Seine-Maritime a pris la décision de proposer l'inscription d'un crédit de 220 millions de francs lors de sa prochaine réunion.

Deuxièmement, si Port 2000 représente des investissements, il représente aussi des emplois, principalement dans le domaine du commerce, c'est-à-dire des dépôts logistiques. Or ces zones logistiques, sur lesquelles s'installeront des entreprises de transformation des marchandises transportées par containers, pose un problème un peu délicat, lié à la gestion juridique de ces domaines.

Dans votre lettre du 17 mai 1999, vous m'avez rappelé les conditions de priorité d'emploi de la main d'œuvre portuaire en précisant que celle-ci ne s'appliquait pas par nature dans les lieux à usages privatifs tels que les entrepôts logistiques. Cette réponse était de nature à satisfaire et à rassurer les entreprises, et du reste conforme à la jurisprudence ; dès lors, on pouvait penser que la loi, et particulièrement l'article R. 511-2 du code des ports maritimes, qui régit ces opérations de chargement, donnait lieu à une interprétation claire. Or chacun sait que les groupes logistiques n'investissent que pour autant qu'ils sont assurés de travailler dans des conditions juridiques bien définies et dans les zones où ils ont toute liberté d'embauche. Or vous avez récemment pris un texte de nature à créer une certaine instabilité. J'aimerais savoir pourquoi. Je vous en rappelle rapidement les termes...

M. le président. Très rapidement, mon cher collègue, car vous avez bien largement dépassé votre temps de parole.

M. Jean-Yves Besselat. C'est très important, monsieur le président.

« En ce qui concerne les emplois créés à l'occasion des implantations logistiques et portuaires dans les zones publiques ou à usage privatif, je vous demande de faciliter la concertation entre les différents partenaires, concertation devant prendre en compte prioritairement l'emploi des ouvriers dockers, les conditions économique ses entreprises, avec le souci d'éviter l'accroissement de la précarité de l'emploi dans les ports maritimes. » Autrement dit, vous en donnez à tout le monde...

Il faut savoir que les dockers sont en situation de plein emploi ; on embauche des dockers. Je m'étonne donc, monsieur le ministre, de vous voir ainsi contredire vos propos rassurants du 17 mai. Pouvez-vous nous expliquer les motivations qui vous ont conduit à finalement publier un texte qui inquiète sérieusement les entreprises du parc du Pont de Normandie, alors que celles-ci peuvent créer 1000 emplois ?

Telles sont, monsieur le ministre, les deux questions que je vous souhaitais sur ce très important dossier, dont dépend au total la création de 5 000 emplois dans la région du Havre.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, ai-je droit à un peu de temps si je dois répondre à deux questions ?

M. le président. Malheureusement non, monsieur le ministre. Notre collègue Besselat a profité de ses deux minutes, d'ailleurs devenues quatre, pour poser deux questions alors qu'il ne devait en poser qu'une.

M. Jean-Yves Besselat. La seconde réponse sera beaucoup plus courte !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vais aller très vite, monsieur le président, mais comment faire si vous tolérez qu'un député me pose deux questions à la fois ?

M. le président. Monsieur le ministre, j'ai la lourde charge de faire respecter les temps de parole et je dois m'y tenir.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pour ce qui est de la question de la commission de l'environnement, je ne puis répondre à la place de celle-ci : c'est elle qui est maître de son ordre du jour. Voilà qui règle tout très rapidement.

Port 2000 représente bien un projet économique majeur, tant pour l'activité portuaire proprement dite que pour l'économie locale et l'emploi en général. Compte tenu de son ampleur, il a fait l'objet d'expertises économiques et financières approfondies, en tenant compte des équilibres financiers de l'établissement public portuaire.

Le coût de la première tranche de travaux, que j'ai prise en considération le 5 décembre dernier, s'élève à 2,585 milliards de francs. Elle comporte quatre nouveaux postes à quai à l'extérieur, les infrastructures de base destinées à assurer la protection et le fonctionnement de ces nouveaux ouvrages d'accostage. Ce coût intègre également 300 millions de francs au titre des mesures de protection de l'environnement associées à Port 2000 et des aménagements de dessertes terrestres immédiates situées dans la circonscription du port et qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du port.

Au stade actuel de l'instruction du plan de financement de cette première phase de travaux, une part de fonds publics de 1 150 millions de francs est prévue, dont la moitié à la charge du budget de l'Etat, qui serait affectée exclusivement aux travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public portuaire.

Sur ces bases et pour finaliser le plan de financement du projet, j'ai confié à M. Christian de Fenoyl, ingénieur en chef des ponts et chaussées, une mission de concertation avec les collectivités territoriales et les instances européennes afin de recueillir leur participation au projet portuaire et à ses dessertes associées. La mission de M. de Fenoyl est en voie d'achèvement et je devrais disposer de ses conclusions très prochainement. Le plan de financement d'ensemble du projet pourra être alors finalisé, y compris les dessertes terrestres rapprochées.

La prise en considération du projet étant déjà intervenue, se déroulera fin 1999 et début 2000 l'instruction administrative prévue par le code des ports : études d'impact, consultations, enquêtes publiques, instruction interministérielle. Les appels d'offres pourraient ainsi être lancés au cours du second semestre 2000 et les premiers travaux commencés aussitôt après, pour une mise en exploitation en 2003.

A ce titre, le projet de budget pour 2000 intègre bien la participation de l'Etat à ce stade de la procédure, sous la forme d'un crédit de 220 millions de francs correspondant à une première tranche de travaux à engager dès l'an prochain.

Mais votre seconde question portait plus précisément sur la zone logistique du Havre et la réglementation qui doit s'y appliquer. Je vous ferai remarquer au préalable que mon intervention, objet de vos critiques, aura permis d'éviter un conflit.

M. Jean-Yves Besselat. Non !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Peut-être ne vous en êtes-vous pas aperçu ; en tout cas, je vous le dis.

L'implantation d'activités logistiques dans les ports français est une condition indispensable de leur essor, tout particulièrement dans les ports soumis à une forte

concurrence européenne. Le développement d'activités à forte valeur ajoutée et créatrices d'emplois, qui s'appuient de surcroît sur une approche multimodale en matière de transport de marchandises, est indispensable pour nos ports, car elles permettent d'y fixer les trafics et de les fidéliser. Cet objectif revêt une priorité toute particulière pour le port du Havre, à la veille de l'engagement du projet Port 2000.

La réglementation édictée par l'article R. 511-2 du code des ports maritimes prévoit un certain nombre d'emplois que l'on peut qualifier de « réservés » pour les ouvriers dockers. Ainsi sont effectuées par des ouvriers dockers, sauf dérogations précisées dans le même article, « les opérations de chargement et de déchargement des navires et bateaux aux postes publics. Il en est de même des opérations effectuées dans les lieux à usage public situés à l'intérieur des limites du domaine public portuaire et portant sur des marchandises en provenance ou à destination de la voie maritime ».

Pour autant, ces dispositions n'excluent pas qu'à l'occasion des implantations logistiques portuaires dans les zones publiques ou à usage privatif, des concertations approfondies soient engagées entre les différents partenaires concernés.

J'ai d'ailleurs récemment invité les préfets des départements littoraux et les directeurs des ports autonomes maritimes à engager une telle concertation dans un objectif d'emploi des personnels dockers. Celle-ci devait également prendre en compte les conditions économiques des entreprises, avec le souci d'éviter l'accroissement de la précarité de l'emploi dans les ports maritimes.

Je suis convaincu que seule une démarche concertée nous permettra de renforcer l'efficacité et de maintenir la capacité d'emploi des ports français et notamment du grand projet Port 2000.

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

M. Yves Deniaud. Monsieur le ministre, vous avez évoqué tout à l'heure les discussions avec la Commission européenne sur l'allongement de la durée des concessions des sociétés autoroutières. Cet aménagement est indispensable non seulement pour assurer définitivement la solidité financière de ces sociétés mais aussi, il faut bien le dire, pour leur permettre de dégager des dividendes « recyclables » et de reconstituer un circuit financier bouclé par la disparition de l'adossement afin de financer de nouvelles liaisons.

Je ne suis pas plus que vous un adepte de la soumission résignée à toutes les décisions européennes, mais il est toujours délicat de prendre le risque de chagriner celui devant lequel on a déposé une requête. Or nous venons de décider, dans la première partie du projet de loi de finances, d'augmenter la taxe sur les autoroutes alors que la Commission avait déjà fait observer que les prélèvements opérés par l'Etat français sur les sociétés autoroutières étaient trop élevés. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous en dire un peu plus sur l'état des négociations avec la Commission de Bruxelles ? Celle-ci a certes émis un avis favorable au principe d'un allongement de la durée des concessions, qui permettrait de dégager des sommes importantes – de l'ordre de 300 millions – pour financer les infrastructures. Mais la précipitation avec laquelle a été prise la décision d'augmenter la taxe sur les autoroutes ne vous paraît-elle pas de nature à heurter la Commission et à remettre en cause sa position *a priori* favorable ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Deniaud, tantôt on me reproche de ne pas aller assez vite, tantôt on trouve que je vais trop vite... Cette fois-ci, vous êtes plutôt dans la deuxième version !

Il y a une directive travaux. On peut toujours la discuter, mais une fois qu'elle a été adoptée – ce qui a été fait en 1993, je le rappelle pour mémoire –, il faut l'assumer, la respecter, sous peine de se retrouver face à des contentieux, sources de retards supplémentaires.

J'ai déjà expliqué pourquoi le Gouvernement a été conduit à mettre fin au système dit de l'adossement pour le financement des autoroutes nouvelles : il s'agissait en fait de nous mettre en conformité avec cette fameuse directive. Dorénavant, toute attribution d'une concession sera précédée d'une mise en concurrence, et les montages présentés devront exposer en toute transparence les conditions dans lesquelles est assuré l'équilibre financier de l'opération.

Les concessions feront l'objet de contrats spécifiques et ne seront donc plus passées par avenant à un contrat existant. Et quoi qu'en disent ceux qui suggèrent qu'elle pourrait être contournée par un biais ou un autre, il faut bien comprendre que cette règle ne souffrira aucune exception.

M. Yves Deniaud. Bien sûr !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Bien évidemment, dans les zones où le trafic attendu ne peut permettre d'espérer atteindre l'équilibre, les propositions et les réponses aux appels d'offre intégreront une demande de subvention publique. On imagine parfois que la mise en concession exclut ces subventions. C'est faux, surtout pour les tronçons d'autoroute où le trafic est peu important. Une subvention sera donc éventuellement débloquée s'il s'avère que la concession n'est pas équilibrée financièrement, et cet apport d'argent public sera pris en considération lorsqu'il s'agira d'apprécier les offres des candidats à la concession. Ces choix se feront dans la transparence. La règle du jeu veut maintenant que, dès qu'il s'agit d'autoroutes ou de TGV, ces subventions ne figurent pas dans les contrats de plan. Cela ne signifie pas qu'on n'ait pas recours au partenariat.

Ainsi, ces subventions seront cofinancées avec les collectivités locales. L'Etat pourra y consacrer les dividendes que lui verseront les sociétés d'autoroute, une fois que la réforme du système autoroutier à laquelle je travaille sera effective. Ces dividendes pourront, en outre, servir à des financements spécifiques sur le réseau routier national, comme la réhabilitation des tunnels ou des ouvrages d'art.

Le projet de loi de finances pour 2000 prévoit une augmentation de 0,5 centime de la TAT, la taxe d'aménagement du territoire, qui alimente le fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables, le FITTVN. Les ressources supplémentaires dégagées par cette augmentation participeront au renforcement de l'intermodalité et, en particulier, à l'aide au développement du transport combiné, ou ferroutage, qui bénéficie également à la route puisque, comme son nom l'indique, le transport combiné suppose la participation de la route.

Il faut rappeler que le FITTVN a permis de financer des projets tels que la poursuite du TGV Méditerranée, les études pour le TGV Est et des travaux de modernisation du réseau ferroviaire. Dans le domaine routier, des

projets tels que les autoroutes A 75 et A 20 contribuent, par ailleurs, au désenclavement de régions dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

Je veux, d'autre part, souligner que la hausse de 0,5 centime par kilomètre, qui représente moins de 1 % des recettes des sociétés concessionnaires d'autoroutes devrait pouvoir être aisément absorbée, compte tenu du niveau actuel des trafics autoroutiers.

M. le président. Le quart d'heure du groupe du Rassemblement pour la République s'étant écoulé, nous en revenons au groupe communiste.

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Les villes riveraines de l'aéroport d'Orly subissent des nuisances sonores sans retombées compensatrices positives sur les budgets communaux. Qu'on songe à la commune de Villeneuve-le-Roi, dont le maire, mon ami Michel Herry, s'occupe activement de ce dossier, comme nous pouvons en témoigner, mon collègue et ami Roger-Gérard Schwartzberg – qui a parlé de ce problème dans son intervention – et moi-même.

La présence de cet aéroport est certes positive, avec ses retombées en matière d'emplois et de richesses. A cet égard, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous redire combien le Val-de-Marne a apprécié les décisions que vous avez prises touchant l'avenir de cet aéroport stratégique. Cependant, pour de nombreuses villes riveraines, il génère aussi des nuisances sonores et des pertes financières. Pour les dédommager, la solidarité nationale doit se manifester par le versement de compensations financières à leur budget.

Un tiers du territoire communal de Villeneuve-le-Roi est occupé par l'aéroport et sa piste n° 3. Le territoire restant est, pour l'essentiel, stratifié depuis 1975, date de la mise en place du plan d'exposition aux bruits. Ces restrictions du droit à construire ont entraîné la démolition de 200 pavillons dans la zone de rachat et se sont traduites par une baisse démographique de 3 000 habitants. A l'absence de taxe professionnelle s'ajoute donc une perte en taxe d'habitation.

Ce recul démographique aura aussi de redoutables conséquences sur le calcul des dotations budgétaires versées par l'Etat – DGF, DSU, DSIF – et sur les services rendus à la population.

Ainsi, les habitants de cette commune, comme ceux des autres communes concernées, font face à un paradoxe insupportable : ils sont contraints de vivre dans un environnement dégradé, tout en supportant les conséquences financières de cette situation.

Michel Herry a suggéré la création d'un fonds de solidarité susceptible de réparer l'injustice dont souffrent ces communes et l'on discute de cette proposition depuis plusieurs années. Le 21 mai dernier, lors d'une réunion à votre ministère, vous vous êtes déclaré sensible à cette revendication et avez indiqué qu'une réflexion interministérielle était en cours afin de trouver des solutions. Compte tenu de l'urgence, je vous demande où en est ce travail et comment vous envisagez de l'intégrer dans le projet de loi de finances. Ce sera ma seule question. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet après-midi, M. Roger-Gérard Schwartzberg m'a en effet interrogé comme vous, monsieur le

député. J'en profite pour lui dire que, pour ce qui est de la nationale 6 et de Villeneuve-Saint-Georges, je lui répondrai par écrit.

Monsieur Lefort, vous avez rappelé combien j'étais soucieux du développement de la plate-forme d'Orly et je vous remercie d'avoir souligné les propositions positives que le Gouvernement a faites lors de la table ronde du mois de mai dernier ; ces vingt mesures proposées pour le développement d'Orly, j'y crois. Compte tenu de l'accueil positif que leur ont réservé les participants à cette table ronde, j'ai demandé la mise en œuvre de ces mesures dans les meilleurs délais, et j'ai souhaité mettre l'accent sur quatre d'entre elles ; la création d'une gare TGV à Rungis-la-Fraternelle pour assurer une liaison rapide et directe entre Orly et Roissy – les études de réalisation ont été demandées à la RATP et à la SNCF ; l'application de mesures destinées à favoriser l'augmentation de la capacité moyenne des avions fréquentant Orly – un arrêté ministériel est en cours d'élaboration ; le plafonnement du nombre de mouvements des avions les plus bruyants, dits du « chapitre 2 », et les sanctions pour le non-respect des procédures de moindre bruit au départ d'Orly – j'ai pris un arrêté, le 29 septembre dernier, afin d'atténuer les nuisances sonores à Orly ; enfin, en ce qui concerne l'amélioration de la répartition des ressources fiscales générées par l'aéroport vers les communes riveraines, je vous informe qu'un rapport conjoint du ministère de l'intérieur et de celui des finances, sur l'utilisation des fonds départementaux de péréquation de taxe professionnelle, doit être publié dans les jours qui viennent. Il tient compte spécifiquement des nuisances aéroportuaires, et nous aurons l'occasion d'aborder à nouveau le problème.

Bien entendu, la réflexion ne se limite pas à l'évolution de ce dispositif. Comme il avait été suggéré dans le rapport Lachenaud, d'autres ressources sont envisagées. Ainsi, tout sera bientôt prêt pour que le dispositif soit opérationnel en 2000, comme je m'y étais engagé. Un article de la loi de finances rectificative pour 2000 le précisera.

Enfin, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit, cet après-midi, à propos de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, et sur la place de tous les grands aéroports, dont Orly, dans ce cadre-là.

M. Jean-Claude Lefort. Merci, monsieur le ministre.

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

M. Jean-Pierre Brard. Ma question porte sur le développement du tramway en Seine-Saint-Denis et particulièrement sur le tronçon Noisy-le-Sec - Fontenay-sous-Bois en passant par Romainville et par ma bonne ville de Montreuil.

L'intérêt de ce mode de transport est maintenant amplement démontré par le fonctionnement du tronçon Saint-Denis - Bobigny. Le service rendu dans de bonnes conditions de confort aux habitants, et particulièrement aux plus modestes, valide les projets d'extension du réseau avec les interconnexions indispensables aux voyageurs.

Le vote intervenu au conseil régional d'Ile-de-France, le 17 juin dernier, débloquent 56 millions de francs pour le prolongement jusqu'à Noisy-le-Sec, et les dispositions du comité interministériel d'aménagement du territoire du 23 juillet 1999, consacrant 13,1 milliards à l'Ile-de-France dans le cadre du contrat de plan, sont autant d'éléments qui militent en faveur de l'arrivée du tramway dans nos communes, projet soutenu par l'exécutif du conseil régional.

Mais, plus fondamentalement, ce sont les aspects socio-économiques du projet qui motivent la forte mobilisation des élus et celle des populations concernées. Rien qu'à

Montreuil, 6 500 habitants ont à ce jour signé la pétition pour une arrivée rapide du tramway. En effet, nous voyons se profiler, dans certains secteurs, des fractures urbaines déterminées par la présence ou l'absence d'un réseau ferré de transport de voyageurs, facteur important de désenclavement.

L'implantation du tramway constituera à cet égard un élément de cohésion du tissu urbain et social de l'Est parisien, en ouvrant des perspectives pour la politique de l'habitat et le développement économique. Il s'agit là d'un enjeu décisif pour l'avenir des communes concernées par un tracé qu'elles ont d'ailleurs défini en parfait accord.

Tous les maires ont maintenant compris cet enjeu et en tirent les conclusions pratiques. C'est pourquoi nous souhaitons - c'est la dernière pièce du puzzle - voir confirmé le ferme soutien du Gouvernement à ce projet.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, comme vous, je suis attaché, d'une part, à développer l'offre de transport collectif de banlieue à banlieue et, d'autre part, à rééquilibrer l'équipement de l'agglomération vers l'Est parisien.

A ce titre, je m'attacherai à faire valoir, pour le prochain contrat de plan, la priorité du prolongement du tramway Saint-Denis - Noisy-le-Sec, notamment vers l'est, et jusqu'aux Murs à Pêches, puisque votre question concernait plus particulièrement Montreuil. Evidemment, il faut se mettre d'accord sur les tracés, puisque, entre Noisy-le-Sec et Montreuil, il y a aussi Romainville.

Ce projet est ambitieux : son coût s'élève à quelque 1,1 milliard, pour un peu plus de 5 kilomètres de longueur. Mais il permettra de desservir près de 50 000 habitants et emplois.

M. Jean-Pierre Brard. Davantage ! 200 000 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si l'on élargit le rayon, plus de 100 000 personnes seront concernées. Bref, le tramway Saint-Denis-Bobigny - Noisy-le-Sec serait pleinement valorisé, alors même que c'est déjà une grande réussite. D'ailleurs, dès que l'on agit dans ce domaine, les résultats vont au-delà des calculs des spécialistes. Et il suffit de deux ou trois mois pour que les prévisions les plus optimistes soient...

M. Jean-Pierre Brard. Pulvérisées !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Exactement, elles sont pulvérisées. Et, à cet égard, les bureaux d'études doivent désormais prendre en compte la nouvelle donne dans l'utilisation des transports collectifs.

A terme, le tramway pourrait aller jusqu'au Val-de-Fontenay, pour un coût supplémentaire d'environ 400 millions, et la population et les emplois desservis seraient considérablement augmentés. On achèverait ainsi la liaison entre les gares de Noisy-le-Sec et de Val-de-Fontenay, et cela permettrait aux populations desservies d'accéder plus facilement au RER A et à Eole, le RER E. Cette ligne s'inscrit dans le projet « Grand Tram », reliant les banlieues entre elles, qui, je l'ai dit, est une priorité de la stratégie de développement en Ile-de-France.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre, j'ai mesuré, en vous écoutant tout à l'heure, combien vous vous inquiéteriez si je ne vous posais pas ma question sur le prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à Genne-

villiers et à son port. J'aurais pourtant presque pu, pour la première fois depuis cinq ans, me dispenser de cette intervention rituelle, puisque, à Gennevilliers et ici même, l'an passé, vous avez indiqué que ce prolongement vous paraissait incontournable.

Vingt années de promesses faites par vos prédécesseurs semblent se transformer aujourd'hui en une réalité qui pourrait se concrétiser dans le futur contrat de plan Etat-région. La concertation préalable a déjà eu lieu sur le terrain. Bien sûr, l'expérience m'a appris à ne croire que ce qui est signé, mais j'ai une confiance totale en votre parole, monsieur le ministre, et en celle du président du conseil régional.

Dès lors, je souhaite simplement insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un problème étroitement local, d'une petite affaire boutiquière, mais du désenclavement de la boucle des Hauts-de-Seine, des quartiers Nord de Gennevilliers, d'Asnières et de Colombes, qui sont inscrits dans la politique de la ville, et surtout de ces 800 hectares d'espace d'activités économiques qui, avec le fer - Gennevilliers étant la première gare de marchandises d'Ile-de-France -, le carrefour autoroutier et le fleuve, forment un des pôles économiques les plus structurants et les plus importants d'Ile-de-France. Je pourrais également mentionner le port de Gennevilliers, deuxième port fluvial maritime de France et troisième d'Europe, dont l'activité peut, comme vous l'avez indiqué, doubler d'ici à quelques années. C'est dire l'espoir, la sérénité - mais, aussi, le soupçon d'impatience - avec lesquels les habitants, les entreprises de la boucle et les Franciliens en général attendent un prolongement promis depuis trente ans et que les techniques actuelles et, surtout, les engagements pris permettent enfin d'envisager. Je vous demande simplement, monsieur le ministre, si vous pouvez reconfrmer ces engagements.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, j'ai l'habitude de tenir mes engagements et je n'ai aucun problème à vous reconfrmer celui-ci.

Je crois en effet que le prolongement de la ligne 13 jusqu'à Gennevilliers, puis jusqu'au port de Gennevilliers, fait partie des projets indispensables. Cette liaison permettra de desservir des dizaines de milliers d'habitants et d'emplois, la Cité du Luth, que vous m'avez fait connaître, le port de Gennevilliers. Tout cela ne peut être que favorable au développement, à l'activité et à l'intermodalité.

Le coût de l'ensemble du projet est évalué à 1,120 milliard pour les infrastructures. Mais il ne faut pas oublier que, outre les dépenses d'infrastructure, il y a également celles de matériel roulant. Ainsi, je parlais cet après-midi de 120 milliards de dépenses en infrastructures ferroviaires pour les dix ans à venir. Il convient d'ajouter à ce chiffre 50 à 60 milliards de dépenses pour le matériel roulant pour la même période.

Pour la ligne 13, le schéma de principe a été approuvé lors du dernier conseil d'administration de la RATP, le 29 octobre dernier, et doit désormais être présenté devant celui du Syndicat des transports parisiens. Je ne doute pas qu'il lui réserve le même accueil.

Parmi les nombreux projets soumis à la fois à l'Etat et au conseil régional, dans le cadre de la négociation sur le XII^e Plan, le projet de prolongement de la ligne 13 présente donc un intérêt tout particulier. Comme je l'ai déjà dit, il est incontournable.

M. le président. Maintenant, pour le groupe de l'Union pour la démocratie française, la parole est à M. Jean-Pierre Abelin.

M. Jean-Pierre Abelin. Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur l'importance cruciale du désenclavement des régions de l'arc atlantique, et particulièrement du Poitou-Charentes, région qui est de plus en plus excentrée par rapport au centre de gravité de l'Europe, au fur et à mesure que celle-ci s'élargit.

Dans le cadre de l'élaboration du prochain contrat de plan, j'insiste sur l'amélioration de l'axe Nord-Sud, avec les travaux sur la nationale 10 et au sud d'Angoulême, mais aussi avec la prise en compte du contournement de la ville de Châtelleraut, projet pris en considération par l'Etat depuis 1989, de même que la future nationale 10, et première priorité mise en avant par le département de la Vienne.

J'insisterai également sur l'aménagement de la transversale Est-Ouest, la route Nantes-Poitiers-Limoges, évoquée par mon collègue Maurice Ligot, et sur la nécessité d'améliorer les routes nationales 147 et 149, avec, au nord de Poitiers, la sécurisation du secteur dit de Virecoppère, prévue au dernier contrat de plan mais qui n'a pu être réalisée, et, à l'est de l'agglomération poitevine, la réalisation de créneaux de dépassement, souhaitée par l'ensemble des acteurs régionaux et locaux.

Le département de la Vienne comme la région Poitou-Charentes sont disposés à consentir un effort financier particulier pour que ces priorités puissent être inscrites dans les opérations à prévoir dans le futur contrat de plan.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir répondre à cette attente, et de rassurer les habitants de Poitou-Charentes sur les intentions de l'Etat dans ce domaine.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, la région Poitou-Charentes est aujourd'hui reliée au nord et au sud de la France et de l'Europe par l'autoroute A 10. L'aménagement progressif de la RCEA, constituée en Poitou-Charentes par la RN 141, permettra d'ouvrir votre région vers le centre de la France et de l'Europe.

A ce titre, le Gouvernement a décidé, lors du CIADT du 23 juillet dernier, de consacrer 2 milliards de francs, en plus du contrat Etat-région, à l'aménagement de cet axe pour la période 2000-2006, dont 420 millions de francs en Poitou-Charentes. L'effort annoncé en faveur de cette liaison par les collectivités pourrait conduire à un triplement de l'effort de l'Etat, ce qui témoigne de l'intérêt réel de cet axe pour le développement de votre région et devrait permettre d'accélérer le désenclavement de l'arc atlantique.

Pour ce qui concerne les perspectives routières du prochain contrat Etat-région, vous compendrez qu'il ne me soit pas possible, au stade actuel des négociations, de préjuger les opérations qui seront retenues définitivement dans le département de la Vienne.

Néanmoins, il m'apparaît justifié que la rectification des virages de Virecoppère sur la RN 147 entre Poitiers et Loudun, dont la déclaration d'utilité publique est intervenue il y a quelques semaines, figure au prochain contrat, compte tenu notamment des enjeux de sécurité qui lui sont liés.

Quant au contournement de Châtelleraut, dont une première section a d'ores et déjà été réalisée par le conseil général de la Vienne, il me semble envisageable d'achever

sa réalisation à deux voies sur la période du prochain plan, compte tenu, d'une part, de l'intérêt que cette réalisation présente pour le fonctionnement urbain de l'agglomération et, d'autre part, de l'effort supplémentaire attendu de la part du conseil général de la Vienne pour les autres routes nationales du département.

Les négociations en cours devront permettre de préciser les maîtrises d'ouvrage des différentes sections à réaliser, ainsi que d'arrêter le plan de financement de cette opération.

M. le président. Nous en revenons au groupe RPR. La parole est à M. Jean-Yves Besselat.

M. Jean-Yves Besselat. Monsieur le ministre, avant de poser ma question, je tiens à dire que, à mon avis, vous avez commis une erreur qui va freiner le développement de l'emploi dans la zone logistique du Havre.

Ma question concerne Air France. Vous avez repoussé toute perspective de privatisation de la compagnie, qui est demeurée une entreprise publique. Vous êtes donc politiquement responsable de son fonctionnement.

Or Air France a gravement manqué à ses engagements de transporteur lors du week-end de la Toussaint, qui a donné lieu à de nombreux déplacements, les familles se regroupant pour honorer leurs défunts. La fin de la semaine marquait également le début des vacances scolaires, ce qui a entraîné un surcroît de déplacements familiaux. Or, dès vendredi soir, Air France a été dans l'incapacité d'acheminer des passagers détenteurs de billets sur un certain nombre de lignes, Paris - Montpellier notamment.

Durant la journée de samedi, des centaines de passagers, de tous âges, ont été reportés de vol en vol, avec des retards de plusieurs heures. Quels qu'aient été les efforts des responsables de l'escala d'Orly, l'exaspération légitime de ces passagers s'est exprimée toute la journée avec une agressivité dont les premières victimes ont été les personnels au sol.

Comment pouvez-vous accepter que la compagnie nationale dispose de capacités de transport si limitées qu'elle ne puisse faire face au moindre imprévu ? Quelles explications avez-vous demandées à son président à la suite de ces incidents ? Vous êtes politiquement responsable de tels dysfonctionnements. Quelles mesures comptez-vous prendre pour que les contrats passés avec les passagers soient respectés, et que les personnels d'Air France travaillent dans des conditions acceptables ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur Besselat, vous m'avez posé deux questions en me posant tout à l'heure la première, ce qui vous a évité de m'informer de la troisième. Je préfère que les règles du jeu soient claires et respectées par tous ; ainsi, je peux préparer ma réponse et vous fournir des indications intéressantes. Je vous répondrai néanmoins.

Lorsque j'ai constaté l'accumulation des retards, je me suis senti concerné, même si le ministre n'est pas responsable du brouillard, bien qu'il soit aussi le ministre de la météo. Vous savez, on ne peut commander à la météo avec une clef, et Air France comme les aéroports ne peuvent rien contre le brouillard.

En outre, une panne informatique s'est produite alors qu'il s'agissait d'un week-end particulièrement chargé. Cette accumulation de difficultés a effectivement entraîné les problèmes que vous avez soulignés et qui sont regrettables.

Certains ont demandé : « Pourquoi les pilotes, les stewards et les personnels navigants prennent-ils leur temps de repos lorsqu'il y a des problèmes d'une telle ampleur ? » C'est oublier l'existence des principes et des règles de la navigation aérienne et du code du travail. On ne peut supprimer les périodes de repos, et il y va en outre de la sécurité.

Je ne suis pourtant pas satisfait lorsqu'une telle situation se produit, même si je connais tous les facteurs qui l'ont rendue possible.

Le trafic aérien se développe et nous pouvons être confrontés à des problèmes météorologiques et à des pannes pendant les périodes plus chargées des fins de mois. Pourquoi ne réfléchirait-on pas à la possibilité de disposer d'un personnel un peu plus nombreux, afin de répondre à la demande ?

Evidemment, c'est en totale contradiction avec l'attitude de l'opposition, qui, chaque fois que je cherche à faire comprendre qu'il faut des moyens de fonctionnement, vote contre en disant, comme au Sénat, qu'il faut réduire de 1 % le budget de fonctionnement de l'Etat. Vous devez aussi résoudre vos contradictions ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert. - Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean-Yves Besselat. C'est léger, comme réponse !

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

M. Yves Deniaud. Je reviens sur le financement des infrastructures autoroutières. Monsieur le ministre, vous nous avez dit que la Caisse des dépôts pourrait dégager un certain volume de prêts sur des durées longues, de l'ordre de trente à quarante ans, à des taux réduits.

L'intérêt de tout le monde pour le financement des nouvelles infrastructures autoroutières est dû à la nouvelle donne concernant les appels d'offres pour les concessions. Il faut en effet éviter autant que possible les subventions sur fonds publics pour la construction des autoroutes.

Les sociétés autoroutières pourront-elles avoir accès à ce type de prêt ? En effet, si la durée des concessions est longue et si les taux d'intérêt sont faibles, on fera moins appel aux subventions au départ. Certains dossiers doivent être instruits rapidement. Je pense bien évidemment à l'A 28, Rouen-Alençon, pour laquelle le résultat de l'appel d'offres devrait être connu au printemps. Nous espérons pouvoir suivre très rapidement, et le besoin de financement se fera sentir immédiatement. S'il est possible de faire appel à des prêts de longue durée, j'espère que les entreprises seront informés de cette possibilité, qui permettra, je le répète, de ne pas faire appel aux fonds publics.

S'agissant de l'A 28, j'évoquerai également le problème de la préservation d'un scarabée.

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

M. Yves Deniaud. Où en est-on ? Aux dernières nouvelles, ce scarabée n'est pas si rare que cela et l'on en trouve un peu partout dans les bois et les prés de la Sarthe et de l'Orne. Le conseil général de l'Orne a d'ailleurs décidé d'en développer l'élevage dans ses jardins afin de le rendre moins rare qu'on ne le disait. Je me permettrai au demeurant de vous en faire parvenir un couple, afin que vous puissiez le faire proliférer dans les jardins du ministère et que l'on n'ignore plus sa rareté pour justifier l'interruption des travaux.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous avons proposé un allongement de la durée des concessions des sociétés de gestion des autoroutes. Nous attendons maintenant l'accord de Bruxelles. L'idée est de soumettre les sociétés au jeu normal de la concurrence, l'allongement de la durée des concessions leur procurant néanmoins un avantage en leur permettant d'étaler les amortissements, et donc de parvenir plus facilement à l'équilibre financier. D'un autre côté, les systèmes qui les protégeaient sont supprimés et l'égalité de la concurrence est rétablie. En France, les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont des sociétés d'économie mixte, mais il y a aussi une société privée, Cofiroute, et, au niveau européen, il existe également des sociétés privées.

En ce qui concerne les prêts, on peut discuter les règles du marché. Et vous devez bien vous douter que je suis partisan d'une plus grande régulation, afin que la rentabilité financière étroite ne l'emporte pas sur l'intérêt général. Mais, en l'occurrence, nous proposons que les règles du marché, y compris en ce qui concerne les emprunts, soient les mêmes pour tous.

La diminution du taux du livret A devrait permettre de dégager des moyens supplémentaires en faveur du logement social, et les organismes HLM auront des possibilités nouvelles dès le début de l'an 2000.

Faut-il s'en tenir là ? Ne pourrait-on pas mieux utiliser les fonds d'épargne dans d'autres domaines, en permettant d'accorder des prêts de longue durée pour certains projets ? Le principe a été accepté mais il faut maintenant le mettre en œuvre. Cela pourrait en particulier bénéficier aux travaux de sécurité et aux transports collectifs. Le principe est cependant que l'investissement doit répondre à l'intérêt général, et notamment aux besoins des collectivités locales.

En ce qui concerne le scarabée, je sais que le souci de sa préservation fait sourire certains, mais il ne faut pas oublier l'existence de la directive habitat, ni celle d'une convention internationale. On peut se battre avant qu'une directive soit prise mais, dès lors qu'elle existe, il faut la respecter, on ne peut pas passer outre.

Je suis de ceux qui pensent qu'il faut réaliser l'autoroute A 28, car elle est indispensable.

Mais se pose le problème de la préservation d'un coléoptère qui vit sur un type d'arbre particulier. Comment réaliser cette autoroute indispensable tout en évitant la disparition de ce coléoptère ? Nous cherchons une solution et je suis persuadé que nous allons la trouver. D'ailleurs, je recevrai dans les prochains jours le président du conseil régional, M. Fillon, ainsi que les élus de la Sarthe, afin d'étudier l'ensemble du dossier.

M. le président. La parole est à M. Roland Francisci.

M. Roland Francisci. Monsieur le ministre, je voudrais une nouvelle fois appeler votre attention et celle de notre assemblée sur un aspect particulier de la situation en Corse. Les médias ont tendance à diriger leurs projecteurs sur certains événements spectaculaires, importants certes, mais qui occultent les réalités profondes de l'île de Beauté. L'une de ces réalités est l'état déplorable du réseau routier départemental.

L'inadaptation de la voirie départementale aux exigences de notre temps est due à la conjonction de trois facteurs.

Le premier est le retard accumulé pendant plusieurs décennies.

Le deuxième facteur tient à la géographie, au sens large du terme. La Corse est une montagne dans la mer ; c'est dire que le réseau routier y est soumis à une forte érosion.

Le troisième facteur, enfin, tient à l'énorme décalage entre la longueur du réseau et les moyens existants pour l'entretenir.

La Corse possède un réseau routier composé de 4 500 kilomètres de routes départementales vétustes et inadaptées et de 555 kilomètres de routes régionales qui bénéficient d'une enveloppe financière substantielle de l'Etat, de 100 millions de francs par an, et de 40 millions de francs provenant de la Communauté européenne. Avec ses fonds propres, la région peut ainsi investir 465 000 francs par an pour chaque kilomètre de route régionale.

Dans le même temps, le département de la Corse-du-Sud peut investir péniblement une somme de 20 000 francs pour chacun des 2 000 kilomètres de routes dont il a la charge, c'est-à-dire vingt-quatre fois moins que la région.

De graves conséquences sont liées à ces données chiffrées.

La première est la dangerosité de nos routes. Le nombre d'accidents en Corse est deux fois plus élevé que sur le continent, soit 52 contre 25 pour 10 000 habitants.

Il n'est pas surprenant, dans ces conditions, que la désertification de l'intérieur s'accélère.

La troisième conséquence grave concerne le tourisme. Celui-ci est l'atout économique principal de l'île, par ses effets directs et ses effets indirects.

Or un réseau routier délabré et dangereux ne peut que décourager les touristes et priver ainsi les communes de l'intérieur d'une partie de leurs ressources potentielles.

Grâce à cet exposé liminaire, j'espère...

M. le président. Liminaire, mon cher collègue ? Pardonnez-moi de vous interrompre, mais nous ne pouvons pas dérapier systématiquement. Arrivez-en à votre question, je vous en prie.

M. Roland Francisci. Mais je suis inscrit pour deux questions, monsieur le président.

M. le président. Vous disposez donc de quatre minutes au total, deux minutes par question. Or voilà déjà un moment que vous les avez dépassées et...

M. Roland Francisci. Monsieur le ministre, j'espère vous avoir convaincu de l'importance du problème et de la nécessité de lui apporter une solution. Pour ma part, j'en vois deux.

La première, qui est à mon sens la meilleure, consisterait à inscrire des crédits annuels d'Etat dans le prochain contrat de plan, pour toute sa durée, afin d'améliorer la voirie des deux départements. Je rappelle que c'est dans cette voie que s'était engagé le gouvernement de M. Juppé quand il avait accordé en 1996, une subvention d'Etat de 60 millions de francs.

M. Jean-Louis Idiart. Mais M. Juppé n'est plus là...

M. Roland Francisci. La seconde, solution par défaut, serait de modifier la ventilation de l'enveloppe de 100 millions de francs que l'Etat accorde à la région. Cette dernière ne consommant pas ses crédits en totalité, il ne serait pas choquant qu'une partie de l'enveloppe puisse être affectée, à égalité aux deux départements.

Monsieur le ministre, faire en sorte que les lois de la République s'appliquent en Corse comme ailleurs, c'est bien – je ne cesse de le proclamer –, mais faire en sorte

que les habitants de l'île et ses touristes bénéficient d'infrastructures matérielles de la même qualité que sur le continent, c'est bien aussi. Et tout aussi important.

C'est pourquoi, je compte sur votre compréhension et celle du Gouvernement pour apporter une solution au problème posé dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la région.

M. le président. Monsieur Francisci, il est vrai que vous étiez inscrit primitivement pour deux questions : mais on a fait savoir au service de la séance que votre collègue M. Jean-Marc Nudant serait inscrit à votre place pour la seconde. Je m'apprêtais à vous le dire déjà tout à l'heure.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, je suis quelque peu troublé. J'ai lu sur la feuille de séance que « Ces questions sont appelées par périodes successives de quinze minutes par groupe, chaque orateur disposant de deux minutes pour poser sa question ». Or je vois qu'un même député peut arriver à poser deux voire trois questions. S'il n'en arrive pas d'autres encore ! Pourriez-vous m'expliquer ? M. Nudant pourra-t-il me poser une seconde question ?

M. le président. Oui, M. Nudant vous en posera deux, je pense.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Dites-moi à quoi m'en tenir : combien y aura-t-il de questions ?

M. le président. En fait, M. Francisci est inscrit pour une question. Ecoutez, je ne suis pas l'inventeur du système qui a été conçu pour que chacun, dans un laps de temps très court, deux minutes, puisse poser une question. Cependant, certains greffent sur une question centrale des questions adjacentes, nous le savons tous, mais la règle est bien celle que je viens de vous dire monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est pourquoi, à plusieurs reprises, il a fallu plus de quatre minutes pour me poser une question !

Monsieur le député, l'article 75 de la loi du 13 mai 1991 a transféré à la collectivité territoriale de Corse, une compétence de droit commun en matière de construction, d'aménagement, d'entretien, de gestion des routes jusqu'alors comprises dans le domaine routier à caractère national.

A cette occasion, les ressources budgétaires correspondantes ont été transférées sur le budget du ministère de l'intérieur.

De plus, pour tenir compte de la situation particulière de la Corse, une dotation de 250 millions de francs a été accordée dans le cadre du contrat Etat-région actuel sous forme de subventions à la collectivité territoriale de Corse, afin de contribuer à la modernisation du réseau routier territorial.

Lors du CIADT d'Arles du 23 juillet dernier, le Gouvernement a décidé de porter cette enveloppe à 300 millions de francs pour la période 2000-2006, ce qui représente une augmentation particulièrement sensible. Les décisions relatives à l'attribution éventuelle de dotations complémentaires dans le cadre de la seconde enveloppe des contrats Etats-régions seront prises prochainement par le Gouvernement, sans doute dans le courant du mois de novembre.

Les routes départementales relèvent de la compétence des conseils généraux et n'ont donc pas vocation à émerger au contrat de plan. Toutefois, si la collectivité

territoriale est d'accord pour intervenir sur certaines routes départementales, je ne serais pas opposé à ce qu'une part de l'enveloppe du contrat de plan puisse y être consacrée, compte tenu de la situation particulière de la Corse, que vous avez soulignée.

M. le président. La parole est à M. Didier Quentin.

M. Didier Quentin. Monsieur le ministre, je souhaite appeler votre attention sur la situation très préoccupante de notre marine marchande et sur l'avenir du pavillon français.

En dépit des mesures de soutien adoptées lors du comité interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998, le déficit de compétitivité de l'exploitation des navires sous pavillon national continue de se creuser. Il varie de 15 à 20 % des coûts d'exploitation, selon les types de navire. Cette insuffisante compétitivité ne cesse d'ailleurs de s'aggraver en valeur relative, du fait des politiques de suppression des charges fiscales et sociales pesant sur les pavillons nationaux menées ces dernières années, dans plusieurs pays européens. En outre, l'application de la loi sur les 35 heures risque de dégrader de façon dramatique la situation : il sera très difficile de dégager, en contrepartie, des gains de productivité sur les navires.

Les règles d'armement des navires sous les registres de la métropole, des Kerguelen et de Wallis-et-Futuna s'avèrent dépassées par rapport aux principaux dispositifs existants dans divers pays d'Europe. Ceux-ci tendent à limiter les quotas de navigants obligatoires sur les navires et à ouvrir des emplois à des ressortissants de pays tiers, la compétitivité des emplois de navigants nationaux étant quant à elle améliorée par des mesures de défiscalisation et d'allègement de charges sociales. Toutes ces dispositions ont permis d'accroître la flotte et finalement l'emploi. Aux Pays-Bas, par exemple, la flotte nationale a crû de 37 % et l'emploi de 10 % entre 1996 et 1998.

En France, le régime des aides à la flotte de commerce semble lourd et inadapté : seulement 10 % de la dotation budgétaire allouée au remboursement des charges 1998 ont été versés aux armateurs au 1^{er} octobre 1999.

Monsieur le ministre, entendez-vous engager rapidement la réforme indispensable à la survie de notre marine marchande et à son développement ? Comptez-vous réunir à cette fin, et très prochainement, le comité interministériel de la mer ? Ou bien vous résignez-vous au déclin inéluctable de notre flotte de commerce, ce qui reviendrait à sonner le glas de l'ambition maritime de notre pays ? De manière tristement symbolique, la très fâcheuse baisse de la subvention d'équipement allouée à la Société nationale de sauvetage en mer a pu nous le faire craindre. Vous nous avez annoncé tout à l'heure que vous la rétablissiez à son niveau précédent et nous en sommes heureux. Mais à l'avenir, on pourrait épargner aux sauveteurs en mer, si dévoués, ce genre de suspense un peu désobligeant et pour tout dire méprisant.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je vous rappellerai que j'ai rencontré récemment les responsables de la Société nationale de sauvetage en mer. Ce qui n'est pas sans importance pour comprendre le rétablissement du million qui manquait à la subvention. D'ailleurs, il ne s'est jamais agi de réduire l'effort de sécurité, bien au contraire.

Vous me donnez l'occasion d'évoquer une situation qu'il nous appartient de faire évoluer. Aujourd'hui, les plaisanciers qui paient une cotisation à la SNSM ne sont que quelques dizaines de milliers sur un total de 800 000.

M. Didier Quentin. Ils sont 250 000 en Angleterre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je parle de la France, monsieur le député. Je n'ai pas le chiffre exact, mais toujours est-il que la proportion est très faible. Or, nous pourrions, chacun à notre niveau, y compris au plan national, encourager les participations et contribuer à la reconnaissance de la SNSM qui mérite autre chose que des déclarations d'intention.

J'en viens à vos propos sur notre politique maritime. Ne reviennent-ils pas à porter une accusation contre le gouvernement que vous souteniez ? Depuis deux ans et demi, j'essaie de rectifier la situation qu'il a laissée et d'inverser la tendance ! Croyez-moi, je la connais, la courbe descendante du nombre de navires et du nombre d'emplois des marins français !

Alors, vous me direz qu'il y avait les quirats. Mais ils n'avaient qu'un caractère temporaire et ont eu un coût certain en termes d'emploi, manifestant en quelque sorte une inefficacité de la dépense publique. Nous les avons remplacés par les GIE. M. Sautter et moi-même, nous étions engagés devant à l'Assemblée nationale, il y a deux ans, sur cette réforme. Nous avons tenu nos engagements. Sept dossiers de navires ont été acceptés dans le cadre des nouvelles procédures fiscales et trente autres sont actuellement à l'étude. Cette formule offre de réelles possibilités, même si elle comporte des contreparties en termes de garanties de pavillon ou de formation.

Comme vous, je pense que nous ne pouvons nous satisfaire de la situation présente. Mais je sais trop bien ce dont les hommes et les femmes sont capables, quand, en déplacement sur le littoral, ils discourent sur l'importance de la place maritime de la France et ses atouts. Je sais aussi ce qu'ils font une fois rentrés chez eux. C'est parce que je ne veux pas me trouver dans cette situation, que je préfère que les choses avancent sur le fond. Je m'y suis engagé, et je tiens parole, vous pouvez le constater. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

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

M. Bernard Schreiner. Monsieur le ministre, je reviens sur la réponse que vous avez faite tout à l'heure à mon collègue Besselat sur le trafic aérien. Chaque semaine, nous autres députés alsaciens nous prenons les lignes d'Air France entre Strasbourg et Paris, car nous ne disposons pas encore du TGV, et nous subissons des retards alors même qu'il n'y a pas le moindre nuage dans le ciel, ni la moindre brume sur les aéroports.

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

M. Bernard Schreiner. Je vous demanderai d'user de votre influence pour qu'Air France fasse preuve de plus de rigueur dans le respect de ses horaires.

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. Mais chez les autres compagnies, c'est pareil !

M. Jacques Fleury. Ce n'est pas seulement le cas d'Air France !

M. Bernard Schreiner. Revenons sur terre, car ce n'était pas là l'objet de ma question.

Nous sommes actuellement en pleine négociation des nouveaux contrats de plan Etat-régions. L'aménagement durable du territoire est l'une des trois priorités dont le XII^e plan doit assurer la mise en œuvre. Forts du cadre ainsi tracé, les Alsaciens en attendent beaucoup pour l'achèvement de projets routiers, tout particulièrement le contournement d'Haguenau au nord, et celui de Soufflenheim au sud.

La réalisation du contournement de Soufflenheim – élément essentiel de l'achèvement de l'axe nord-sud – est une histoire vieille de près de quarante ans. Un projet de contournement complet de l'agglomération était déjà inscrit dans le XI^e contrat de plan. De nombreuses difficultés sont venues en retarder la réalisation, qui en est actuellement à la phase d'avant-projet sommaire.

Compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic – jusqu'à 8 500 véhicules par jour à l'horizon 2010 pour la traversée de Soufflenheim, dont plus de 20 % de poids lourds –, des instructions données par M. le Premier ministre aux préfets en matière d'achèvement des projets inscrits dans le contrat de plan actuel, ainsi que de l'augmentation de la participation des collectivités locales, en particulier du conseil général du Bas-Rhin et du conseil régional d'Alsace, pour permettre l'aboutissement des négociations, pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer que l'achèvement de ce projet sera inscrit parmi les autres priorités dans le cadre de la deuxième enveloppe du contrat de plan Etat-régions ? Nous attendons de la part de l'Etat, des engagements financiers précis.

Après quarante ans d'attente, pouvez-vous nous assurer que cette enveloppe sera abondée de 500 millions de francs pour que le contournement de Soufflenheim et celui de Haguenau puissent enfin être réalisés ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je comprends votre souffrance après quarante ans d'attente mais comprenez que nous ne puissions en quelques mois, régler des retards vieux de quarante ans. Je vais répondre à votre question de manière précise.

D'abord, sachez, que les retards, en ce qui concerne la situation à Orly, ont affecté toutes les compagnies et pas uniquement Air France. Cela étant, pour une compagnie qui a de nombreuses liaisons, un enchaînement de retards provoque des répercussions sur les vols suivants d'autant plus importantes. Quand il y a des vols toutes les demi-heures ou toutes les heures, les retards se répercutent de manière cumulative. Nous aurons l'occasion de reparler de cette grave question.

J'en viens au contournement de Soufflenheim. Il s'agit d'une opération intéressante au plan local car elle permettra de délester le centre de l'agglomération du trafic de transit qui circule sur la RN 63 qui relie Haguenau à l'autoroute A 35.

Des études et des acquisitions foncières, ainsi qu'une première phase de travaux, ont été inscrites au contrat de plan Etat-région actuel pour 30 millions de francs. Cependant les discussions sur le tracé de la déviation n'ont pu encore aboutir. Elles sont aujourd'hui en cours.

Pour ce qui est de l'inscription de cette opération au prochain contrat de plan, les négociations n'ont pas encore été menées à leur terme mais un effort des collectivités locales serait de nature à la rendre possible. Vous pouvez d'ailleurs jouer un rôle en ce sens, monsieur le député. D'autant que le département du Bas-Rhin pourrait accepter d'augmenter de 20 à 30 % le taux de sa participation au projet visant à améliorer la desserte interne du territoire.

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

M. Jean-Marc Nudant. Monsieur le président, monsieur le ministre, votre audition en commission de la production et des échanges m'a laissé un peu perplexe. Vous interroger alors que vous aviez dû partir n'a pas facilité la

communication entre nous même si vous m'avez ultérieurement répondu par écrit. C'est pourquoi je voudrais reprendre deux des différents points que je vous avais alors soumis par collaborateurs interposés.

Tout d'abord, les 385 suppressions de postes annoncées dans votre ministère. Je souhaiterais obtenir des assurances formelles pour que cette diminution n'affecte pas les DDE ou leurs subdivisions, dont les effectifs ont déjà atteint la limite minimum pour rester opérationnels. Les réduire encore compromettrait gravement leur rôle auprès des communes et des collectivités locales. Nous entendons bien souvent la plainte sur le passé mais je crois que faire moins mal que dans le passé, que je ne limite à deux ou même quatre ans, n'aboutit pas forcément à faire mieux pour l'avenir.

Ensuite, les voies navigables. J'ai dénoncé l'état de délabrement de leurs berges, qu'il s'agisse des canaux ou de la Saône, relayant en cela la question posée par notre collègue M. Brunhes. Vous m'avez répondu par écrit que ces berges sont en général propriété des riverains – ce dont je doute – riverains auxquels pourraient se substituer les collectivités locales, appelées une fois de plus à suppléer une compétence d'Etat non remplie ou mal remplie, non financée ou mal financée, en tout état de cause, encore très insuffisante pour le budget 2000.

La formule de partenariat, que vous proposez, doit comporter, pour ne pas être à sens unique, des engagements de votre part. Qu'en est-il notamment pour les grosses réparations, les remises à niveau relevant de l'entretien normal et le personnel d'exploitation ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous m'avez posé deux questions. Sur la première, j'ai indiqué, je n'y reviens donc pas, l'action que je mène pour diminuer fortement, en rupture avec le passé, les réductions d'emplois dans le ministère. Je ne méconnais pas pour autant les difficultés qui peuvent exister sur le terrain mais, sauf circonstances locales spécifiques, aucune suppression de subdivision n'est à l'ordre du jour, je tiens à le rappeler. Il peut y avoir, comme en Côte-d'Or, un poste vacant qui nécessite qu'un intérim soit affectué par le subdivisionnaire voisin.

Par ailleurs, afin d'optimiser les compétences techniques, des mutualisations entre subdivisions de certains personnels peuvent être prévues – c'est le cas dans le département de Côte-d'Or, à la satisfaction du conseil général. Mais tout cela ne signifie pas la fermeture des services, je le répète.

Votre question me donne l'occasion de rappeler mon attachement à la présence territoriale de l'administration de l'équipement au plus près des collectivités et des citoyens. Lorsque je suis arrivé, une sorte de contrat avait été passé, entre mon prédécesseur et le ministère des finances, visant à supprimer mille emplois par an. Vous le savez puisque vous étiez dans la majorité qui approuvait cela ! Mille suppressions d'emplois par an par contrat en échange du maintien des primes : c'est la situation que j'ai trouvée en arrivant et que je me suis efforcé d'enrayer.

Par ailleurs, je ne peux que vous confirmer les éléments contenus dans la réponse écrite que je vous ai envoyée, concernant la propriété et l'entretien des chemins de halage de la Saône, à la suite de la réunion de la commission de la production et des échanges. J'ai participé pendant deux heures et demie à cette réunion, qui a été interrompue parce qu'un vote avait lieu à l'Assemblée.

Mon emploi du temps ne me permettait alors plus de rester, mais je vous avais promis de répondre par écrit et je l'ai fait.

M. Jean-Marc Nudant. Je vous en donne acte !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Merci, monsieur le député.

Seuls les chemins de halage longeant les canaux font partie intégrante du domaine public fluvial et doivent être entretenus par l'Etat. S'agissant des cours d'eau navigables - c'est le cas qui nous intéresse -, la règle est que les berges appartiennent aux riverains. L'existence des chemins de halage résulte d'une servitude qui s'impose auxdits riverains et se limite à devoir laisser un libre accès, exclusivement à pied, le long du cours d'eau concerné.

Par ailleurs, la loi du 16 décembre 1807 met la défense contre les eaux, donc tous les travaux de protection des berges, à la charge de ces mêmes riverains. Ni l'Etat ni Voies navigables de France ne sont donc institutionnellement tenus, en ce qui concerne les berges et les chemins de halage de la Saône, à autre chose que de faire respecter la servitude de marchepied par les riverains. En dépit de cette absence d'obligation, Voies navigables de France étudie actuellement les solutions pour assurer la remise en état des berges de ce cours d'eau et répondre, en même temps, aux attentes des riverains sur des usages touristiques, de loisir ou d'aménagement urbain. L'objectif de l'établissement public est d'établir des partenariats durables avec les collectivités territoriales concernées dans ce but.

M. le président. La parole est à M. François Guillaume.

M. François Guillaume. Monsieur le ministre, j'aimerais vous interroger sur la déclinaison lorraine de votre programme routier pour les sept années à venir. Ce programme me semble, en effet, mal engagé dans la mesure où les crédits de paiement baissent de 10 % environ pour l'an 2000, c'est-à-dire pour la première des sept années du plan à venir.

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

M. François Guillaume. La dotation du contrat de plan Etat-région pour les routes se monte à 950 millions pour la Lorraine. La deuxième enveloppe devrait pratiquement être le double de la première si nous voulons que soit respectée l'équivalence avec le plan précédent. Mais, plus précisément, j'aimerais connaître vos intentions s'agissant des travaux engagés sur la RN 4 entre Lunéville et Sarrebourg. En effet, il reste une trentaine de kilomètres à traiter. Le plan précédent avait bien prévu un programme portant sur dix-huit kilomètres, mais 14 % seulement des crédits qui avaient été décidés lui ont été consacrés. Cette situation est d'autant plus intolérable que cette route est particulièrement dangereuse. Sur cette portion de dix-huit kilomètres, il y a eu, en dix ans, 1000 accidents dans lesquels 400 personnes ont subi des dommages corporels et 40 ont trouvé la mort.

Mme Nicole Feidt. Vous avez raison !

M. François Guillaume. La circulation y est intense : 10 000 véhicules par jour, dont - spécificité de cette RN 4 - 40 % de camions, c'est-à-dire un camion toutes les trente secondes sur une route à deux voies ! Nous voulons, monsieur le ministre, un engagement ferme sur cette route, d'autant plus que l'ensemble des collectivités

territoriales, toutes tendances politiques confondues, a considéré que c'était la première priorité de la région lorraine.

J'aimerais aussi savoir si, sous le bénéfice d'une modification lors du vote des articles rattachés, vous seriez favorable à une convention de maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et les collectivités territoriales, avec accès au fonds de compensation de la TVA, pour nous permettre de débloquer la situation et d'en terminer avec cette RN 4 qui est en panne depuis des décennies.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je ne vais pas répéter ce que j'ai dit cet après-midi ! Les autorisations de programme pour les crédits routiers sont en augmentation. Quant aux crédits de paiement, ils connaissaient un retard de près de 3 milliards lorsque je suis arrivé au ministère et il a fallu chaque année rattraper ce retard. L'an dernier, 800 millions ont été débloqués à cet effet. Cela explique que, cette année, les crédits de paiement connaissent une baisse de 11 % par rapport à l'an dernier. Il faut en effet tenir compte du rattrapage opéré l'année dernière.

En clair, les crédits de paiement fondés sur des autorisations de programme pour 2000 par rapport aux crédits de paiement fondés sur des autorisations de programme pour 1999 sont en baisse non pas de 11 %, mais seulement de 4 %. Il suffisait de 250 millions de francs de plus pour qu'ils soient au même niveau. Or j'ai annoncé tout à l'heure que, dans le cadre du projet de loi de finances rectificative, le ministère des finances s'était engagé à dégager non pas 250 millions, mais 300 millions de plus.

Contrairement à ce que vous avez dit, nous sommes non pas dans une période de « moins-faisant », mais bien dans une période de « plus-faisant », ce qui nous permettra d'attaquer la première année du XII^e plan dans des conditions honorables. La première enveloppe de ce plan s'élève à plus de 20 milliards pour les routes, non compris les travaux hors contrat de plan, ce qui nous amène à 23,5 milliards, c'est-à-dire autant que ce qui a été dépensé sous le précédent contrat de plan. Et je ne désespère pas que la deuxième enveloppe vienne encore augmenter cette somme pour que des réalisations tout à fait indispensables soient faites dans le cadre du XII^e plan. Voilà la vérité ! Vous pouvez tourner les choses comme vous voulez, c'est vrai pour les routes, pour les autoroutes et pour le ferroviaire !

J'ai dit une fois devant vous - cela vous a fait sourire, évidemment ! - que 2 300 kilomètres de ligne TGV avaient été promis, mais sans aucuns moyens de financement correspondants. Sans le FITTVN, on n'aurait pas pu achever le TGV-Méditerranée jusqu'à Nîmes et Marseille. Voilà la réalité ! Avec 500 millions par an dans les caisses, il faudrait quatre siècles pour réaliser 2 300 kilomètres de TGV. Dès la première année, j'ai gagné deux siècles (*Sourires*), mais maintenant, je préfère faire des propositions que nous sommes capables de financer.

J'en viens à la route nationale 4 à l'est de Lunéville. Les ressources disponibles de 1994 à 1999 ne permettront pas d'atteindre un taux d'exécution du volet routier des contrats Etat-régions de plus de 81 %. Certaines opérations n'ont donc pu être engagées de manière satisfaisante. Il faut le reconnaître.

Concernant la RN 4, le financement a été d'autant plus difficile en Meurthe-et-Moselle que les 240 millions de francs inscrits au XII^e plan étaient destinés à la section

Lunéville-Est, dont la mise à deux fois deux voies a été déclarée d'utilité publique à la mi-1995. Or, en 1996, les élus ont obtenu de mon prédécesseur que soit engagée prioritairement la grande déviation de Blâmont, dont il faut constater qu'elle est à la fois coûteuse – 450 millions de francs – et la plus difficilement phasable. Compte tenu de l'insécurité sur cet axe à l'est de Lunéville, que vous rappelez justement, monsieur Guillaume, et du fait que cette opération a déjà fait l'objet de premiers travaux, il me paraît incontournable que les travaux sur la RN 4 soient inscrits au prochain contrat Etat-région.

Mme Nicole Feidt. Nous comptons dessus !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les négociations du contrat de plan sont en cours et je ne puis vous en dire davantage pour l'instant.

S'agissant de la maîtrise d'ouvrage, votre préoccupation est d'accélérer les programmes routiers – c'est d'ailleurs le vœu de nombreux responsables et élus – et je ne peux que vous en remercier, car cela permettrait d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité en France. Toutefois, une telle volonté doit aller de pair avec la nécessité de conserver l'homogénéité du réseau routier national.

Le système de maîtrise d'ouvrage de l'Etat, avec ses normes techniques, l'intervention des centres techniques de l'équipement, les règles d'approbation des projets, puis le contrôle de sécurité avec l'inspection générale des ponts et chaussées, tout cela est fait pour garantir une cohérence sur les grands axes, indépendamment des limites régionales et départementales.

Je ne crois pas qu'il faille prendre le risque d'éclater ces processus entre les collectivités locales, mais je suppose que telle n'est pas votre volonté. Il s'agit d'un problème de compensation de la TVA qui aurait de lourdes conséquences budgétaires et que le Gouvernement ne peut accepter. Cette voie de financement ne me paraît donc pas pouvoir être envisagée pour l'instant. En revanche, les régions peuvent, si elles le souhaitent, augmenter leur part de financement afin d'accélérer la réalisation des travaux.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon.

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le ministre, j'attire une nouvelle fois votre attention sur les problèmes de desserte ferroviaire de l'agglomération melunaise, agglomération chef-lieu du département de Seine-et-Marne.

Le SIEP de la région melunaise a élaboré son plan de déplacements urbains qui s'est fixé pour objectif de favoriser l'usage des transports collectifs, afin d'éviter l'engorgement du trafic automobile au centre de l'agglomération.

Parmi les actions retenues, la première prévoit une meilleure utilisation de la gare du Mée-sur-Seine et de son parking de stationnement régional en acceptant le principe de trains directs pour Paris au départ de cette gare, qui devrait concerner près d'un tiers de la population de l'agglomération. Est prévu ensuite l'aménagement de la gare de Livry-sur-Seine, qui concerne aussi la commune de Vaux-le-Pénil et son importante zone industrielle. Enfin, sur le territoire de la ville de Dammarie-les-Lys, est prévu le déplacement de la gare située dans le hameau de Vosves, peuplé de quelque 300 habitants, jusqu'au centre-ville qui compte près de 21 000 habitants. Cette gare desservirait alors également une zone de 100 hectares qui fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion approfondie quant à son utilisation future.

Dans un courrier récent, la SNCF m'a informé que, contrairement à ce qu'elle avait accepté dans un passé récent, elle n'entendait plus donner suite aux demandes formulées par les élus de la région melunaise pour des raisons techniques contestables, mais surtout en raison de choix dictés par des contraintes financières. A cette même tribune, vous m'aviez assuré, monsieur le ministre, le 3 février 1998, que la fréquence des trains serait doublée sur la ligne Corbeil-Melun pendant les heures de pointe. Vous avez tenu parole et je tiens à vous en remercier. Cependant, si les trains passent, les habitants de Dammarie-les-Lys ne peuvent en profiter, faute de gare à leur disposition (*Sourires*), une gare pourtant financée aux deux tiers par le syndicat des transports parisiens et la région d'Ile-de-France, mais dont la réalisation reste bloquée par la décision de la SNCF de ne pas participer financièrement à sa construction, contrairement à ce qui était initialement prévu et avait été confirmé par écrit.

Par ailleurs, monsieur le ministre, le SIEP et le département de l'Essonne souhaitent obtenir l'inscription au XII^e contrat de plan Etat-région de l'infrastructure ferroviaire dite tangentielle Sud dans sa section Massy – Evry – Corbeil-Essonnes – Melun. Son prolongement de Corbeil-Essonnes à Melun, en réutilisant les infrastructures existantes sur la rive gauche de la Seine via Saint-Fargeau – Ponthierry – Boissise-le-Roi et Dammarie-les-Lys, lorsqu'on disposera d'une gare, s'inscrirait parfaitement dans les objectifs poursuivis par le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, tendant à favoriser les relations de banlieue à banlieue.

Ce projet, ainsi que la liaison train-tram entre les villes nouvelles d'Evry et de Sénart, que nous soutenons également, permettrait une desserte satisfaisante pour un secteur en forte expansion et qui rassemble aujourd'hui près de 300 000 habitants. Or ces infrastructures complémentaires nécessitent des financements conséquents. Elles pourraient être prises en compte dans le prochain contrat de plan dans la mesure où le Gouvernement dotera celui-ci de crédits suffisants.

Il me semble que les SIEP et les établissements publics de coopération intercommunale, créés par la loi du 12 juillet 1999 portant renforcement de l'intercommunalité, constituent les aires géographiques pertinentes correspondant également aux bassins de transport. Ces collectivités seraient à même d'apprécier au mieux la répartition des aides financières pour des projets qui dépassent très souvent les limites d'une seule commune.

Par conséquent, pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, si le Gouvernement entend inscrire des crédits spécifiques en dehors des contrats de plan pour faire face aux besoins importants de financements des collectivités territoriales pour réaliser les actions inscrites dans les plans de déplacements urbains ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, la circulation des trains dans le secteur de Melun est en effet très dense, qu'il s'agisse des trains de grandes lignes, des trains de fret ou des trains de la banlieue parisienne. Compte tenu de cette densité, des aménagements, encore à l'étude d'ailleurs, comme la signalisation ferroviaire ou le plan de voies en gare de Melun, devraient pouvoir être effectués dans le secteur par la SNCF et RFF afin d'améliorer la régularité des trains.

S'agissant du projet de construction d'une gare proche du centre de Dammarie-les-Lys, il s'agit en fait de déplacer la gare existante de Vosves, située à 2,5 kilomètres du

centre de Dammarie-les-Lys. Le déplacement de cette gare permettrait de rééquilibrer la fréquentation des gares du secteur. On passerait ainsi de vingt-cinq utilisateurs quotidiens de la gare de Vosves à 1 200 environ pour la future gare de Dammarie-les-Lys, dont mille reportés de la gare de Melun. Tel est le sens de l'étude actuellement en cours. Le projet doit être soumis pour avis au syndicat des transports parisiens et il faut trouver le bouclage de son financement.

Pour ce qui est du réaménagement des gares, la qualité de l'accueil, les parkings, les rabattements sont pris en compte par les plans de déplacements urbains auxquels, vous le savez, j'attache une grande importance et qui devraient permettre, avec le concours de tous les acteurs concernés, d'apporter une réponse au problème que vous rencontrez sur l'agglomération de Melun.

Le réseau Lutèce, dont l'objectif est de dessiner un réseau de lignes ferroviaires tangentielles autour de l'Île-de-France en moyenne couronne, projette la réalisation de la liaison Achères-Versailles-Massy-Corbeil-Sénart au sud et à l'ouest de Paris. Les dernières évolutions de ce réseau font référence à une desserte entre Achères et Melun dont la phase Versailles-Massy-Corbeil-Melun *via* Dammarie-les-Lys pourrait être inscrite dès le XII^e Plan.

Plus généralement, le réseau Lutèce permettrait de structurer en termes d'aménagement la moyenne couronne en reliant entre elles les villes nouvelles et en desservant des pôles majeurs tels que Massy ou Versailles. Le projet de desserte pour un mode léger entre Evry, que vous avez citée, et Lieusaint fait l'objet d'une étude sous l'égide du syndicat des transports parisiens. Le coût du projet est important, puisqu'il s'élèverait à 1,5 milliard. Cette étude doit permettre aux différents acteurs du support préparatoire à la négociation du XII^e plan, dont le conseil régional, d'arrêter le choix des opérations à inscrire. Afin de soutenir la mise en œuvre du PDU en Île-de-France, l'Etat et la région envisagent, au sein même du contrat de plan, de réserver des crédits destinés à participer, évidemment avec les collectivités locales concernées, à certaines actions du PDU. Mais, si j'ai bien compris, c'est ce que vous souhaitez.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Nudant.

M. Jean-Marc Nudant. Monsieur le ministre, ma question porte sur la sécurité routière. La répression féroce instituée par votre loi sur les excès de vitesse ne s'attaque pas aux causes réelles des accidents sur nos routes et ne saurait remplacer les crédits nécessaires à l'entretien de nos routes. Or ceux-ci sont en diminution très importante : moins 10 %. Comment, dans ces conditions, espérer atteindre l'objectif, tout à fait légitime, de la réduction de moitié du nombre de tués sur nos routes en cinq ans ?

La hausse de 2,4 % de la ligne budgétaire sur les aménagements de sécurité est bien dérisoire face à l'enjeu majeur de la réduction du nombre des accidents graves sur notre réseau. Si la baisse des accidents était proportionnelle à la réduction des points noirs, combien épargnerions-nous de vies en l'an 2000 ? Moins de 200 ! Est-ce suffisant ? Où est donc la priorité que vous accordez à la lutte contre ce fléau, d'autant que les crédits destinés à le combattre sont plafonnés et à peine reconduits ?

Votre lettre me précisait que les crédits consacrés à la sécurité routière augmenteraient de 17 % dans le budget 2000. Je ne retrouve pas cet effort sur des chapitres et articles ayant une incidence immédiate sur les causes des

accidents. Les interventions de nos collègues, qui s'interrogeaient eux aussi, renforcent mon inquiétude. Qu'en est-il exactement de vos intentions ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez raison de dire que le budget sécurité routière proprement dit n'est pas le seul concerné par la lutte contre l'insécurité routière. Mais ce budget augmente de 17 %, ce qui n'est pas négligeable. Le fait que la sécurité routière soit considérée comme une grande cause nationale va nous permettre de renforcer encore notre dispositif de communications. Mais, je suis de votre avis, ce n'est pas suffisant. Il faut se pencher sur les autres aspects de la question.

Nous avons commencé à agir, notamment dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation. Vous avez pu remarquer que les crédits demandés pour l'entretien du réseau routier national et pour les aménagements de sécurité augmentaient trois fois plus que ne le fait le budget général. Par ailleurs, nous avons voté une loi qui prévoit que, pour tous les aménagements neufs, l'aspect sécurité sera pris en compte avant le démarrage des travaux.

Le programme de renforcement des ouvrages d'art bénéficie d'une augmentation de 28,4 % et le programme d'aménagement des « points noirs », de 5,3 %.

Je suis conscient qu'il faut travailler non seulement sur les comportements, sur la formation, sur l'éducation et sur la sanction, pour ceux qui ne respectent pas les règles du jeu, mais aussi sur les infrastructures. Un crédit supplémentaire de 75 millions de francs est prévu sur le FITTVN, pour financer la remise à niveau de tunnels sur le plan de la sécurité.

La priorité que j'accorde à la sécurité ne doit pas faire de doute. L'objectif fixé est la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes de France dans les cinq ans. Mais il n'est pas question de vous renvoyer, chaque fois, aux cinq prochaines années. L'année de référence c'est 1998, année du vote de la loi. Autant savoir de quoi l'on parle.

Maintenant, est-on efficace ? La loi a été votée. Le comité interministériel sur la sécurité routière a pris certaines décisions. Nous sommes intervenus en lançant des campagnes de sensibilisation plus directes. Souvenez-vous des centaines de spots qui sont passés cet été à la télévision.

Je peux vous donner un premier résultat : 122 tués de moins durant les mois de juillet et d'août. C'est 122 vies épargnées, plus de 120 familles qui n'ont pas connu les drames, la misère et les difficultés que provoque la perte d'un être cher tué dans un accident de voiture.

Sur les huit premiers mois de l'année, il y a un début d'amélioration. Certes, on est loin de l'objectif à atteindre et cette tendance doit se confirmer. Que peut-il se passer en octobre et en novembre ? Parfois, cela va très vite...

N'oublions pas que nous sommes le pays qui reçoit le plus de touristes. Jamais nous n'avons eu autant de monde sur les routes que cet été. C'est tout à fait positif, mais il faut savoir que tout ce monde passe par les routes et emprunte les moyens de transport.

Vous comprendrez que je sois très réservé et prudent dans mes commentaires. Mais alors que le trafic augmente, que la population sur les routes augmente, nous sommes arrivés à faire reculer la mortalité sur les routes. Pour moi, c'est déterminant. Cela prouve que la fatalité n'existe pas dans ce domaine.

Nous tiendrons un conseil interministériel sur la sécurité routière l'an prochain, comme nous en avons tenu un chaque année. Nous analyserons ce qu'il y a lieu de faire en plus, pour atteindre notre objectif.

M. le président. Nous avons terminé la phase des questions, qui aurait dû durer deux heures. Pour votre information, je vous signale qu'elle a duré deux heures quarante !

M. le ministre m'a fait savoir qu'il souhaitait une suspension de séance de cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le vendredi 5 novembre 1999 à zéro heure vingt-cinq, est reprise à zéro heure trente-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Les crédits des services communs, des transports terrestres, routes, sécurité routière, transports aériens et météorologie et de la mer seront appelés à la suite de l'examen des crédits du logement.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, je vais maintenant appeler trois amendements portant sur ces crédits.

ÉTAT B

Titre IV

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 35, ainsi rédigé :

« Sur le titre IV de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement, III. – Transports, 1. Transports terrestres, majorer les crédits de 2 664 000 000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement a un double objet.

En premier lieu, il tend à majorer de 447 millions de francs les crédits consacrés aux charges de retraite de la SNCF et de 11 millions de francs les crédits destinés à l'exploitation des transports collectifs en Ile-de-France, afin de tenir compte de l'impact budgétaire, en 2000, de la baisse du taux de surcompensation dont j'ai parlé.

En second lieu, il tend à majorer de 2 206 millions de francs la contribution aux charges d'infrastructures versée à RFF afin de tirer les conséquences de l'assujettissement à la TVA de cette contribution et d'en neutraliser les effets pour RFF.

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

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres. La commission n'a pas examiné cet amendement qui prévoit trois dispositions différentes.

La majoration des crédits des transports collectifs en Ile-de-France recueille mon assentiment. Je me demande seulement pourquoi 11 millions de francs ?

Le deuxième dispositif garantit la pérennité du régime des cheminots. J'y souscris, mais je souhaite que le Gouvernement poursuive sa réflexion sur les régimes spéciaux.

Le troisième point suscite plus d'interrogations de ma part. Il semblerait que la raison de l'assujettissement à la TVA de la contribution aux charges d'infrastructures versée à RFF soit d'origine communautaire. Je crois comprendre qu'il s'agit d'une question complexe, à laquelle j'accepte bien volontiers que vous nous répondiez ultérieurement par écrit. De la même manière, je me demande si cela n'aura pas des incidences pour la SNCF, notamment en matière de transport combiné.

Sous réserve de votre réponse, j'émet, à titre personnel, un avis favorable sur cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement étant appelé en séance sans qu'il ait pu être examiné complètement par la commission, je vous répondrai volontiers, que ce soit à propos des conséquences des décisions prises en matière de surcompensation CNRACL ou de TVA – qui fera l'objet de l'autre amendement –, j'ai dit tout à l'heure qu'il s'agissait de quotes-parts permettant d'éviter l'impact négatif de certaines décisions sur chacune des entreprises concernées.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Sur le titre IV de l'état B, concernant l'équipement, les transports et le logement : IV. – Mer, majorer les crédits de 230 000 000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cet amendement a pour objet de majorer les crédits destinés à l'ENIM à hauteur de 230 millions de francs pour tenir compte de l'impact budgétaire sur les acomptes prévisionnels 2000 d'un passage du taux de réalisation de la surcompensation de 38 % à 34 % pour ce régime de retraite. Comme vous le savez, cette baisse a été décidée dans le cadre des mesures prises face au déséquilibre des comptes de la caisse nationale des retraites des agents des collectivités locales, la CNRACL.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer, pour donner l'avis de la commission.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer. La commission n'a pas examiné cet amendement mais, à titre personnel, connaissant un peu le sujet, je pense qu'on ne peut que l'approuver.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34. *(L'amendement est adopté.)*

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

ÉTAT C

Titre VII

M. le président. M. Idiart, rapporteur spécial, a présenté un amendement n° 43 rectifié, ainsi rédigé :

« Sur le titre VII de l'état C, concernant l'équipement des transports et le logement : I. – Services communs, supprimer le titre VII. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. L'amendement prévoit la suppression d'un titre qui concerne les dommages de guerre et qui comporte un seul chapitre, lequel n'est pas doté cette année et ne l'était pas non plus l'année dernière. Le Parlement est donc appelé à voter sur ce qu'on appellerait en mathématiques un ensemble vide. *(Sourires.)*

Cette demande a été contestée. Je tiens donc à préciser que la suppression d'un chapitre, non doté, est parfaitement possible. Je dois rappeler que dans sa décision du 29 décembre 1983, le Conseil constitutionnel a annulé l'inscription de chapitres non dotés, au motif qu'elle était séparable des autres dispositions de la loi de finances pour 1984. Le Parlement peut amender ou supprimer un chapitre. Quant au titre, il ne récapitulerait plus rien si le chapitre était supprimé. On peut objecter que l'article 6 de l'ordonnance organique du 2 janvier 1959 indique que les dépenses en capital sont groupées sous trois titres et énumère la réparation des dommages de guerre. Mais il ne s'agit là que d'une nomenclature obligée de classement des dépenses. S'il n'y a pas de dépenses à inscrire, il n'y a pas lieu de les grouper sous un titre.

Au demeurant, ce même article prévoit que les prêts avancés de l'Etat sont rassemblés sous quatre titres, et la pratique n'a jamais fait figurer dans un titre distinct les prêts intéressant le logement ou les avances de l'Etat. Là encore les dispositions de l'article 6 ne créent pas de votes obligés mais indiquent quelle en est la structure, si des votes devaient intervenir.

Si le chapitre 70-10 existe encore, c'est qu'il retrace des opérations qui ne sont pas totalement éteintes, notamment un pont à Strasbourg et quelques opérations relatives au logement. Mais celles-ci doivent pouvoir aisément être transférées au titre V, ce qui serait plus cohérent.

Je considère donc que l'amendement s'inscrit parfaitement dans la logique du contrôle parlementaire sur les dépenses, puisque dépenses il y a. L'ensemble de la commission qui l'a adopté souhaite voir disparaître le principe d'un vote rigide sur un seul et unique chapitre non doté, d'un titre non doté, quitte à ce que la dépense soit réactivée par ailleurs.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous souhaitons que cet amendement soit adopté.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je partage pleinement le souci de simplification qui anime la commission et son intention de supprimer un titre budgétaire, le titre VII, qui présente aujourd'hui un caractère un peu résiduel.

Pour autant, même s'il n'est pas doté en loi de finances initiale, il n'en supporte pas moins chaque année des dépenses légales au profit de personnes victimes de dommages de guerre. Dans ce domaine qui demeure sensible, il convient de ne pas donner, sans précautions, un signal qui pourrait être mal perçu.

Bien que vous l'avez évoqué, je me dois d'attirer votre attention sur les éventuelles conséquences constitutionnelles d'une proposition qu'il convient d'examiner de manière approfondie pour éviter tout risque de censure. En effet, la division du budget en titres relève de l'ordonnance de 1959, donc de la loi organique. Il serait donc très difficile de procéder à cette suppression par voie d'amendement à un projet de loi de finances.

En accord avec Christian Sautter, je vous propose de prévoir, dès l'année prochaine, après toutes consultations et vérifications nécessaires, la suppression du chapitre 70-10 du titre VII du budget de l'équipement. Compte tenu de cet engagement, je pense monsieur le rapporteur, que vous pourriez retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. Soyons clair : je ne veux pas contrarier le Gouvernement, mais je tiens à faire respecter les droits du Parlement. Monsieur le ministre, votre argumentation est très mauvaise : nous ne risquons pas la censure du Conseil constitutionnel. Vous devriez dire à votre collègue de Bercy d'affiner ses connaissances en droit constitutionnel !

Pour autant, monsieur le ministre, puisque vous avez proposé de régler cette question dès l'année prochaine et pour nous permettre de terminer sereinement la soirée, j'accepte de retirer l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 43 rectifié est retiré.

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

M. le président. J'appelle les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

« Crédits ouverts à l'article 42 au titre des services votés du budget annexe de l'aviation civile : 7 781 174 150 francs.

« Crédits ouverts à l'article 43 au titre des mesures nouvelles du budget annexe de l'aviation civile :

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 1 479 420 000 francs ;

« Crédits de paiement inscrites au paragraphe II : 936 558 205 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 42 au titre des services votés.

(Les crédits sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 43, au titre des mesures nouvelles.

(Les autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement inscrites au paragraphe II de l'article 43, au titre des mesures nouvelles.

(Les crédits sont adoptés.)

Après l'article 70

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant deux amendements qui tendent à insérer des articles additionnels après l'article 70.

M. Guy Lengagne a présenté un amendement, n° 106, ainsi rédigé :

« Après l'article 70, insérer l'article suivant :

« Les personnels de l'association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole sur contrat à durée indéterminée en fonction, à la date de publication de la présente loi, au siège de l'association, dans une école de formation maritime et aquacole, ou affectés au centre européen de forma-

tion maritime continue de Concarneau et à l'école maritime et aquacole du Havre, et qui justifient au 1^{er} septembre 1999 d'une durée effective de services équivalente à au moins un an sont intégrés, sur leur demande et dans la limite des emplois budgétaires créés à cet effet, dans l'enseignement public, dans les corps correspondants de la fonction publique.

« Toutefois, ceux de ces personnels qui n'en feront pas la demande pourront, dans la même limite, à titre individuel, bénéficier d'un contrat de droit public à durée indéterminée, en conservant leur régime de retraite complémentaire et de prévoyance.

« Les personnels visés aux deux alinéas ci-dessus continuent à recevoir une rémunération nette au moins égale à leur rémunération globale antérieure nette.

« Un décret en conseil d'Etat fixera les conditions d'intégration, de diplômes, de vérification de l'aptitude professionnelle et de classement des personnels intéressés. »

La parole est à M. Guy Lengagne.

M. Guy Lengagne, rapporteur spécial. L'enseignement maritime et aquacole, tout au moins dans le second degré, est assuré par des établissements qui dépendent de l'AGEMA, l'association de gestion des établissements maritimes et aquacoles.

A la suite de discussions qui durent depuis plusieurs années, il est apparu opportun au Gouvernement, mais aussi aux intéressés, d'intégrer l'enseignement maritime et aquacole dans l'enseignement public, comme cela existe déjà pour l'enseignement supérieur – je pense aux écoles supérieures de la marine marchande. Une page entière du budget y est consacrée et 315 postes budgétaires figurent déjà dans le budget de la mer.

Mais il ne suffit pas d'inscrire dans le « bleu » budgétaire les sommes en question pour que les postes soient créés. Nous nous heurtons à une difficulté d'ordre législatif. Une loi est en effet nécessaire pour permettre l'intégration, dans la fonction publique, du personnel jusqu'ici géré par l'AGEMA, donc sous statut privé.

Cet amendement permet ainsi d'intégrer dans la fonction publique les personnels actuellement en contrat indéterminé, soit dans les corps correspondants de la fonction publique – un tableau répertorie les différentes catégories – soit en les faisant bénéficier de contrats de droit public à durée indéterminée pour ceux qui ne demanderaient pas cette intégration dans les corps existants. Cette dernière solution est autorisée par l'article 3 de la loi 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires.

Bien que ce dispositif soit assez complexe sur le plan juridique, je demande néanmoins à nos collègues, après l'avis du Gouvernement, de le voter. Je pense que les intéressés attendent beaucoup de cette décision. Et même si la rédaction appelle encore quelques améliorations, il est fondamental que nous allions au bout de cette démarche.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. M. le rapporteur, j'approuve pleinement les objectifs de votre amendement.

Compte tenu de la spécificité de la situation des personnels de l'AGEMA, la définition des modalités d'intégration nécessitent – c'est un élément qu'on ne peut pas

ignorer – une analyse juridique complexe de manière à assurer sa mise en œuvre dans des conditions pleinement satisfaisantes.

Comme vous venez de le dire, ce texte, dans sa forme actuelle, présente quelques difficultés d'ordre juridique. Aussi, même si j'en approuve le principe, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée pour le vote de l'amendement dans sa forme actuelle.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement est adopté.)

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

M. le président. MM. Defontaine, Honde et Schwartzberg ont présenté un amendement, n° 107, ainsi rédigé :

« Après l'article 70, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera avant le 30 juin 2000 un rapport au Parlement concernant l'institution d'un fonds de péréquation des recettes fiscales engendrées par la plate-forme aéroportuaire d'Orly, visant notamment à accorder des compensations financières aux communes voisines de l'aéroport pour compenser les nuisances sonores et les contraintes d'urbanisme subies par celles-ci.

« Sera également examinée dans ce rapport la possibilité de mettre en place dès l'année 2000 un crédit spécial destiné à accorder des compensations financières immédiates à ces communes en attendant l'institution de ce fonds de péréquation. »

La parole est à M. Roger-Gérard Schwartzberg.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Cet amendement s'inscrit dans le droit fil de ce que j'avais dit dans la discussion générale. Les communes voisines de l'aéroport d'Orly, comme Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi, Ablon, Valenton, Boissy, Limeil, Villecresnes notamment, sont victimes du bruit et soumises, de surcroît, pour les plus proches de l'aéroport, à de très fortes contraintes d'urbanisme liées au plan d'exposition aux bruits, contraintes qui entravent leur développement démographique et économique. C'est le cas de Villeneuve-le-Roi, qu'a cité mon collègue et ami Jean-Claude Lefort et que j'ai rappelé également. Au cours de la dernière décennie, les obstacles mis à son développement, ont fait perdre à cette ville 2 000 habitants.

Ces communes doivent recevoir des compensations financières. Aujourd'hui des communes riveraines de l'aéroport d'Orly, victimes du bruit ou des contraintes d'urbanisme, ne bénéficient que très peu des recettes fiscales – taxe professionnelle, taxe foncière de l'activité aéroportuaire – qui reviennent, pour l'essentiel, à des communes qui ne subissent pas les nuisances mais qui sont le siège soit des compagnies aériennes, soit des établissements aéro-portuaires, dont Paris qui est le siège d'ADP.

La règle de répartition actuelle conduit au paradoxe suivant : les communes ont les recettes sans les nuisances, ou les nuisances sans les recettes ! On percevra naturellement l'injustice, l'iniquité d'une telle situation et la nécessité d'un partage équitable des retombées économiques et fiscales de l'aéroport d'Orly entre toutes les communes riveraines. Pour ce faire, il conviendrait donc d'étendre à Orly les propositions de la mission confiée au sénateur Lachenaud sur la répartition des recettes engen-

drées par l'aéroport de Roissy. Telle est, vous nous l'avez dit, monsieur le ministre, votre intention. J'en prends acte.

Néanmoins, au-delà de ce que vous nous avez annoncé et qui est important, un rapport préparé par le ministre des finances et le ministre de l'intérieur, sur les fonds de péréquation actuels de la taxe professionnelle, serait nécessaire. Le rapport d'ensemble pourrait être présenté avant le 30 juin 2000 ; il porterait sur l'institution d'un fonds de péréquation des recettes fiscales engendrées par la plateforme aéroportuaire d'Orly, selon la formulation que vous aviez utilisée vous-même, monsieur le ministre, lors de la table ronde sur Orly, organisée à votre ministère le 21 mai 1999.

Ce fonds de péréquation viserait notamment à accorder des compensations financières aux communes voisines de l'aéroport d'Orly pour les dédommager des nuisances sonores et des contraintes d'urbanisme qu'elles subissent. Il s'agirait donc d'établir un système durable et pérenne.

J'avais ajouté à cet amendement une seconde disposition, que je retire très volontiers, puisque vous vous êtes engagé – j'en prends acte – à faire figurer dans le collectif budgétaire, qui sera soumis prochainement à l'Assemblée, des crédits pour réparation immédiate des préjudices subis par les communes directement touchées par la situation actuelle.

Je ne conserve donc que le premier paragraphe de l'amendement que j'ai déposé avec M. Defontaine et M. Honde, le second paragraphe n'étant désormais plus nécessaire. Ce rapport sur la création d'un fonds de péréquation aboutira à l'attribution durable et pérenne de ressources complémentaires aux communes, qui permettront notamment à celles-ci de financer les investissements visant à la protection de l'environnement.

Telles sont les précisions que je voulais apporter.

M. le président. L'amendement n° 107 devient donc l'amendement n° 107 rectifié, qui ne comporte plus qu'un paragraphe, le premier.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Louis Idiart, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. A titre exceptionnel, je remplace ici M. Gantier, rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie. Tout finit par arriver ! (*Sourires*) Il serait sans doute opposé à cet amendement, mais pour ma part, j'émettrai un autre avis pour d'autres raisons.

L'amendement tend à lancer une étude sur les moyens de faire face aux nuisances sonores de l'aéroport d'Orly. Il n'y a pas d'effets budgétaires dans l'immédiat. Nous ne pouvons donc qu'être sensibles à la préoccupation exprimée par ses auteurs. A titre personnel, j'en propose l'adoption, compte tenu de sa rectification.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, la réponse que j'ai apportée, et dont vous avez pris acte, vous a donné tout apaisement sur la mise en œuvre d'un dispositif en faveur des communes riveraines des aéroports de Roissy et d'Orly. Cela se fera, je le répète, dans le cadre du collectif budgétaire de fin d'année. Cependant, je comprends votre souci d'une vue plus complète de la question de la compensation. Tel est le sens du rapport que vous demandez. Je suis prêt à en accepter le principe, et donc à accepter votre amendement.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Je vous en remercie.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Nous avons terminé la discussion des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du logement concernant l'équipement et les transports ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

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

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu, le 4 novembre 1999, de M. Alain Barrau, un rapport d'information, n° 1888, déposé par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne sur des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution du 8 au 19 octobre 1999 (n°s E 1311 à E 1315) et sur les textes n°s E 1006, E 1184, E 1286, E 1287, E 1289, E 1290, E 1294 à E 1297, E 1308 et E 1310.

4

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2000, n° 1805 :

M. Didier Migaud, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 1861) ;

Culture :

M. Raymond Douyère, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 9 au rapport n° 1861) ;

M. Bruno Bourg-Broc, rapporteur pour avis, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1862, tome III).

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi (n° 1809) modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la prise en compte du recensement général de population de 1999 pour la répartition des dotations de l'Etat aux collectivités locales :

M. René Dosière, rapporteur, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 1885).

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 2000, n° 1805 :

Intérieur :

Sécurité :

M. Tony Dreyfus, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 32 au rapport n° 1861).

Police :

M. Louis Mermaz, rapporteur pour avis, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (avis n° 1865, tome II).

Sécurité civile :

M. Renaud Dutreil, rapporteur pour avis, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (avis n° 1865, tome III).

Collectivités locales :

M. Gérard Saumade, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 33 au rapport n° 1861) ;

M. René Dosière, rapporteur pour avis, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (avis n° 1865, tome IV).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à zéro heure cinquante-cinq.)

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

CONVOCATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La Conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mardi 9 novembre 1999, à 10 heures, dans les salons de la Présidence.

ABONNEMENTS
(TARIFS AU 1^{er} JANVIER 1999)

ÉDITIONS		FRANCE		PARTICIPATION forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER	
Codes	Titres	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros
DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
03	Compte rendu..... 1 an	126	19,21	190	28,97	688	104,88
33	Questions..... 1 an	125	19,06	133	20,28	419	63,88
83	Table compte rendu.....	61	9,30	20	3,05	126	19,21
93	Table questions.....	60	9,15	18	2,74	109	16,62
DÉBATS DU SÉNAT :							
05	Compte rendu..... 1 an	116	17,68	170	25,92	576	87,81
35	Questions..... 1 an	115	17,68	100	15,24	363	55,34
85	Table compte rendu.....	61	9,30	10	1,52	81	12,35
95	Table questions.....	39	5,95	9	1,37	65	9,91
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :							
07	Série ordinaire..... 1 an	1 264	192,70	700	106,71	3 020	460,40
27	Série budgétaire..... 1 an	298	45,43	23	3,51	348	53,05
DOCUMENTS DU SÉNAT :							
09	Un an.....	1 213	184,92	550	83,85	2 610	397,89

Les **DÉBATS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 03 : compte rendu intégral des séances ;
- 33 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DÉBATS du SÉNAT** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 05 : compte rendu intégral des séances ;
- 35 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ;
- 27 : projets de lois de finances.

Les **DOCUMENTS DU SÉNAT** comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 98-1114 du 10 décembre 1998

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84

Prix du numéro : 4,20 F (0,64 €)