

**ASSEMBLÉE
NATIONALE**
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MARDI 14 MARS 2000
(64^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	1825
2 ^e séance	1861
3 ^e séance	1907

**ASSEMBLÉE
NATIONALE**
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

150^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 14 mars 2000



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA

1. Saisine du Conseil constitutionnel (p. 1828).
2. Désignation d'un candidat à un organisme extraparlé-mentaire (p. 1828).
3. Questions orales sans débat (p. 1828).

COMPOSITION DES TRIBUNAUX DU CONTENTIEUX DE L'INCAPACITÉ

Question de Mme Mignon (p. 1828)

Mmes Hélène Mignon, Nicole Péry, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle.

CONCURRENCE DES RÉSEAUX D'INFORMATION DE SANTÉ

Question de M. Reymann (p. 1829)

M. Marc Reymann, Mme Nicole Péry, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle.

PRISE EN CHARGE PAR L'ÉTAT DES LOYERS DE CERTAINES CATÉGORIES D'ASSOCIATIONS

Question de M. Braouezec (p. 1830)

MM. Patrick Braouezec, Claude Bartolone, ministre délégué à la ville.

POLLUTION OCCASIONNÉE PAR LES LOCOMOTIVES DIESEL DU GARAGE SNCF DE PANTIN

Question de M. Kern (p. 1831)

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

TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES PAR FERROUTAGE

Question de Mme Robin-Rodrigo (p. 1832)

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

PROJETS ALTERNATIFS À L'A 58 DANS LA RÉGION PACA

Question de M. Aschieri (p. 1833)

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

TRACÉ DE L'A 51 DANS LE DÉPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

Question de M. Ollier (p. 1834)

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

AMÉNAGEMENT DE LA RN 59 ENTRE SAINT-DIÉ ET SÉLESTAT

Question de M. Dumoulin (p. 1836)

MM. Marc Dumoulin, Jean-Claude Gayssot, ministre de

RÉALISATION DE L'A 28 ENTRE ROUEN ET ALENÇON

Question de M. Morin (p. 1837)

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

COÛT DE LA MISE AUX NORMES DES ENGIN DE SERVICE HIVERNAL

Question de M. Bouvard (p. 1838)

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

NUISANCES SONORES DE L'A 27 ENTRE ANSTAING ET GRUSON DANS LE NORD

Question de M. Lazaro (p. 1839)

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

SITUATION DES ANCIENS COMBATTANTS MAROCAINS

Question de M. Madrelle (p. 1840)

MM. Bernard Madrelle, Jean-Pierre Masseret, secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants.

EFFECTIFS DE LA GENDARMERIE À CHÂTEAUBRIANT

Question de M. Hunault (p. 1842)

MM. Michel Hunault, Alain Richard, ministre de la défense.

NUISANCES SONORES DE LA BASE AÉRIENNE D'ORANGE-CARITAT

Question de M. Mariani (p. 1843)

MM. Thierry Mariani, Alain Richard, ministre de la défense.

EXTENSION DE L'IUT DE PERPIGNAN SUR LE SITE DE CARCASSONNE

Question de M. Perez (p. 1845)

MM. Jean-Claude Perez, Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

REMPLACEMENT DES ENSEIGNANTS ABSENTS DANS L'ACADÉMIE DE PARIS

Question de M. Goasguen (p. 1846)

MM. Claude Goasguen, Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

CRÉATION D'UN CENTRE DE GÉRONTOLOGIE À L'HÔPITAL CHARLES-FOIX D'IVRY-SUR-SEINE

Question de M. Lefort (p. 1847)

MM. Jean-Claude Lefort, Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

ENSEIGNEMENT DU LATIN ET DU GREC

Question de M. André (p. 1849)

MM. René André, Claude Allègre, ministre de l'éducation

REVALORISATION DE LA CARRIÈRE
DES INSPECTEURS DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Question de Mme Rivasi (p. 1851)

Mme Michèle Rivasi, M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

RESPONSABILITÉ DES ENSEIGNANTS
LORS DES SORTIES SCOLAIRES

Question de M. Coussain (p. 1852)

MM. Yves Coussain, Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

EFFECTIFS DU COMMISSARIAT DE POLICE
DE SARREGUEMINES

Question de M. Maurer (p. 1853)

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

4. **Ordre du jour de l'Assemblée** (p. 1854).
5. **Questions orales sans débat** (*suite*) (p. 1854).

AVENIR DU CENTRE ADMINISTRATIF
DU CRÉDIT LYONNAIS DE BAYEUX

Question de Mme Dumont (p. 1854)

Mme Laurence Dumont, M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie.

AVENIR DU PROJET DE CONSTRUCTION PAR EDF
D'UNE CENTRALE THERMIQUE EN CORSE

Question de M. Patriarche (p. 1856)

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

Retrait de la question de M. Jean Codognès.

AIDE À LA CONSTRUCTION DES BIBLIOTHÈQUES
À VOCATION RÉGIONALE

Question de M. Fousseret (p. 1857)

MM. Jean-Louis Fousseret, Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie.

6. **Nomination d'une députée en mission temporaire** (p. 1858).
7. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 1858).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA, vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.
(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une lettre m'informant qu'en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, plus de soixante députés ont saisi le Conseil constitutionnel d'une demande d'examen de la conformité à la Constitution de la loi relative à la limitation du cumul des mandats électoraux et des fonctions et à leurs conditions d'exercice.

2

DÉSIGNATION D'UN CANDIDAT À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le Premier ministre une demande de remplacement d'un membre de l'Assemblée nationale au sein du Conseil de surveillance du Centre national des caisses d'épargne et de prévoyance.

Conformément aux précédentes décisions, le soin de présenter un candidat a été confié à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

La candidature devra être remise à la présidence avant le mardi 28 mars 2000, à dix-huit heures.

3

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

COMPOSITION DES TRIBUNAUX DU CONTENTIEUX DE L'INCAPACITÉ

Mme la présidente. Mme Hélène Mignon a présenté une question, n° 1036, ainsi rédigée :

« Mme Hélène Mignon attire l'attention de Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité sur la

pacité. Ceux-ci, depuis la loi du 18 janvier 1994, sont composés de magistrats, mais le décret nécessaire à l'application de la loi n'est toujours pas paru au *Journal officiel*. La Cour de cassation, dans un arrêt du 17 décembre 1998, a estimé que le TCI n'est pas un tribunal indépendant, dans la mesure où, présidé par un représentant de la DRASS, il a ainsi des liens avec la caisse primaire d'assurance maladie, partie au litige. L'impartialité, l'indépendance des TCI sont mises en cause et nombre de ses décisions sont d'ailleurs contestées, au motif d'irrégularité de leur composition. Elle lui demande si des dispositions sont prévues afin de remédier à cette situation et, dans l'affirmative, lesquelles et selon quel calendrier. »

La parole est à Mme Hélène Mignon, pour exposer sa question.

Mme Hélène Mignon. Madame la secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle, ma question concerne la composition des tribunaux du contentieux de l'incapacité.

Depuis la loi du 18 janvier 1994, le code de la sécurité sociale prévoit que les tribunaux du contentieux de l'incapacité sont composés de magistrats. Pourtant – malgré les nombreuses interventions de la Fédération nationale des accidentés du travail et handicapés, tant auprès du ministère de l'emploi et de la solidarité que du ministère de la justice –, le décret nécessaire à l'application de la loi n'a pas encore été pris.

Aux termes d'un arrêt du 17 décembre 1998, la Cour de cassation a estimé, à partir d'un ensemble d'éléments, que le tribunal du contentieux de l'incapacité n'est pas, en l'état actuel des choses, une juridiction indépendante et impartiale au sens de l'alinéa 1 de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, ce tribunal est présidé par un représentant du directeur régional des affaires sanitaires et sociales, fonctionnaire soumis à une autorité hiérarchique, et qui, du fait de ses fonctions administratives, a des liens avec la Caisse primaire d'assurance maladie, partie aux litiges. Nous constatons d'ailleurs tous, sur le terrain, que nombre de décisions des TCI sont contestées pour irrégularité de la composition du tribunal.

Madame la secrétaire d'Etat, le Gouvernement entend-il prendre prochainement des dispositions pour remédier à cette situation ? Si oui, pouvez-vous me préciser lesquelles, et selon quel calendrier ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle.

Mme Nicole Péry, *secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle*. Madame la députée, le contentieux technique de la sécurité sociale concerne les litiges relatifs à l'inaptitude permanente au travail et à l'incapacité permanente au travail. Il relève des tribunaux

Cour nationale de l'incapacité et de la tarification de l'assurance des accidents du travail – la CNITAT – en appel et, en dernier ressort, de la Cour de cassation.

La loi du 18 janvier 1994 a effectivement amorcé une réforme de ce contentieux, en calquant son organisation sur celle du contentieux général. C'est par ce texte que les TCI ont été substitués aux commissions régionales d'invalidité.

Mais la réforme n'a pas été menée à son terme : en l'absence d'un texte d'application, la composition de ces institutions n'a pas été modifiée et l'administration y demeure majoritaire. La présidence des TCI est en effet toujours assurée par le directeur régional des affaires sanitaires et sociales.

Comme vous l'avez rappelé, madame la députée, c'est à ce titre que, par un arrêt du 17 décembre 1998, la Cour de cassation a invalidé une décision rendue par le TCI de Lyon. Elle a jugé que celui-ci ne constituait pas un tribunal indépendant et impartial au sens de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Les services du ministère de l'emploi et de la solidarité ont entamé une réflexion avec la Chancellerie pour apporter une réponse au problème soulevé par la Cour de cassation.

Il s'avère que la parution d'un texte réglementaire n'apporterait pas une réponse suffisante car elle n'aborderait que la question de la composition de ces tribunaux. D'autres dispositions sont nécessaires pour traiter du fonctionnement des TCI, mais aussi de la CNITAT, et notamment de la procédure.

L'institution d'un débat contradictoire dans ces instances et la convocation des parties intéressées sont également indispensables pour répondre au critère d'impartialité posé par la Convention européenne des droits de l'homme.

La réforme est donc actuellement à l'étude avec le ministère de la justice et portera sur l'ensemble des aspects qui cristallisent les critiques de la Cour de cassation. Et, Mme Martine Aubry m'a demandé de le préciser, si le calendrier le permet, cette réforme trouvera sa place dans les tout prochains mois, peut-être dans le projet de loi de modernisation sociale que vous examinerez en juin.

CONCURRENCE DES RÉSEAUX D'INFORMATION DE SANTÉ

Mme la présidente. M. Marc Reymann a présenté une question, n° 1049, ainsi rédigée :

« M. Marc Reymann attire l'attention de Mme la secrétaire d'Etat à la santé et à l'action sociale sur la mise en place par les unions régionales des médecins libéraux, depuis le 14 décembre 1999, d'un réseau d'information dénommé Liberalis. Ce réseau permet d'assurer les missions qui leur sont dévolues par la loi du 4 janvier 1993, celles d'évaluer les besoins médicaux régionaux, les pratiques médicales, afin d'en améliorer la qualité et permettre aux médecins de répondre à leur obligation de télétransmettre les feuilles de soins électroniques. Il existe un concurrent, le Réseau santé social (RSS), dont l'Etat a donné la concession à Cegetel en y apportant un important investissement financier. Il lui demande comment elle voit les rapports entre ces deux réseaux. »

La parole est à M. Marc Reymann, pour exposer sa

M. Marc Reymann. Madame la secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle, l'informatisation des cabinets médicaux, du moins la transmission des feuilles de soins électroniques au seul bénéficiaire des caisses, est devenue obligatoire. Cette innovation est manifestement un progrès pour mieux connaître les dépenses de santé.

Cela dit, depuis le 14 décembre 1999, à l'initiative des quinze unions régionales des médecins libéraux, fonctionne un réseau d'information de santé, dénommé Liberalis, qui offre une liaison entre le médecin, ses confrères et les professions de santé, assurant l'échange du courrier, libérant le médecin de tâches fastidieuses, intégrant un gestionnaire d'enquête, informant le médecin des actualités médicales, des nouvelles thérapeutiques et des veilles sanitaires, toutes ces informations étant actualisées quotidiennement. J'ajoute que Liberalis permettra de lire les cartes bancaires et d'accéder à Internet.

Compte tenu de la qualité de ce réseau, comment voyez-vous ses rapports avec le Réseau santé social, financé en partie par l'Etat ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle.

Mme Nicole Péry, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle. Monsieur le député, l'informatisation des professionnels de santé fait l'objet de toute l'attention de Mme Martine Aubry, ministre de l'emploi et de la solidarité, et de Mme Dominique Gillot, secrétaire d'Etat à la santé et à l'action sociale.

Longtemps présentée comme un instrument de coercition contre les médecins, l'informatique est au contraire un formidable outil pour améliorer les pratiques et la qualité du service rendu aux assurés. Aujourd'hui, la très grande majorité des médecins est informatisée. L'informatisation permet notamment la télétransmission des feuilles de soins électroniques, que les experts désignent sous le sigle FSE – qui n'est pas, je le dis entre parenthèses, celui que je connais personnellement.

Au 1^{er} mars 2000, plus de 20 000 médecins, soit 20 % d'entre eux, ont adopté la télétransmission. D'une semaine sur l'autre, quelque 600 professionnels de santé supplémentaires adoptent cette technique ; je trouve cette information importante.

Le Réseau santé social, le RSS, a été créé sous la forme d'une concession de service public, attribuée à la société Cegetel par un contrat signé en 1998 à la suite d'une procédure publique d'appel à propositions. L'objectif de la concession était la mise en place d'un intranet de la santé, favorisant les échanges entre professionnels de santé, avec un niveau de sécurité et de qualité de service élevé, que n'offrait pas, à l'époque, le réseau Internet en France. Notre objectif était également d'uniformiser les modalités techniques et financières de raccordement pour tous les utilisateurs.

Les professionnels ont le choix de l'opérateur se chargeant de véhiculer les feuilles de soins par voie électronique. En revanche, la livraison finale des feuilles de soins électroniques aux caisses d'assurance maladie ne peut se faire qu'à travers le Réseau santé social.

Nous n'avons pas souhaité que le RSS détienne l'exclusivité des abonnements des professionnels de santé. Ceux-ci ont réellement le choix entre différents opérateurs. La plupart d'entre eux sont des fournisseurs d'accès à Internet ou des « concentrateurs », c'est-à-dire des socié-

paquets avant de les adresser aux caisses *via* le RSS. Tous ces opérateurs doivent fonctionner avec les matériels et logiciels agréés par SESAM-VITAL. De plus, la télétransmission des FSE donne impérativement lieu à une authentification du professionnel de santé, grâce à sa carte sécurisée.

D'autres réseaux proposent aujourd'hui aux professionnels de véhiculer les FSE et de leur fournir éventuellement des services complémentaires. Le réseau Liberalis, auquel vous vous réferez, est l'un d'entre eux. Liberalis est soumis aux mêmes règles que les autres opérateurs en matière de transmission des FSE et de confidentialité des données, règles qui ont été précisées par la loi sur la couverture maladie universelle.

On estime qu'au 1^{er} mars 2000, 35 % des FSE transitaient par des opérateurs de réseau ou des fournisseurs d'accès à Internet et 65 % par le RSS. Le choix offert et ouvert aux professionnels de santé est désormais très vaste, monsieur le député.

PRISE EN CHARGE PAR L'ÉTAT DES LOYERS DE CERTAINES CATÉGORIES D'ASSOCIATIONS

Mme la présidente. M. Patrick Braouezec a présenté une question, n° 1046, ainsi rédigée :

« M. Patrick Braouezec attire l'attention de M. le ministre délégué à la ville sur l'intérêt de la création de zones sans loyer au bénéfice des associations qui, dans le cadre de la négociation en cours des contrats de ville, se verraient reconnaître leur utilité en termes de vie et de liens sociaux au sein des quartiers populaires. Alors que l'on s'apprête à célébrer le centenaire du statut associatif, la prise en charge des loyers de telles associations apparaît comme un bon moyen de soutenir et d'assurer la stabilité de leur action. Ces structures sont en effet tributaires des délais de versement des subventions, ce qui les fragilise pour faire face à leurs charges fixes. En outre, dans certains quartiers, les petites et moyennes associations occupent des locaux qui ne trouvent pas d'autres destinataires. Les modalités de la participation de l'Etat au paiement des loyers de ces associations peuvent passer par un conventionnement de ces locaux ou par la création d'un fonds d'Etat pour le logement associatif. Aussi, lui demande-t-il de lui préciser la position du Gouvernement sur la prise en charge des loyers des associations dans le cadre de la négociation en cours des contrats de ville et sur sa mise en œuvre. »

La parole est à M. Patrick Braouezec, pour exposer sa question.

M. Patrick Braouezec. Monsieur le ministre délégué à la ville, ma question porte sur la revendication de la création de zones sans loyer au bénéfice des associations dont l'utilité en termes de vie et de liens sociaux dans les quartiers populaires serait reconnue dans le cadre de la négociation en cours des contrats de ville.

Alors que l'on s'apprête à célébrer le centenaire du statut associatif, la prise en charge des loyers de ces associations apparaît comme un bon moyen de soutenir et d'assurer la stabilité et la durabilité de leurs actions. Une telle mesure serait en cohérence avec la politique de la ville, dont l'élaboration concrète, et non la seule mise en œuvre, suppose des partenaires assurés d'une certaine

Si l'on veut éviter les solutions plaquées d'en haut, le tiers secteur associatif ne doit pas être le simple relais des dispositifs publics mais un lieu durable de formulation et de construction des réponses adaptées aux besoins et aux attentes des habitants.

Les petites et moyennes associations sont aujourd'hui trop souvent tributaires des délais de versement des subventions accordées pour faire face à leurs charges fixes, et elles s'en trouvent fragilisées. Leur précarité matérielle absorbe une trop large part de l'énergie des militants associatifs.

Dans les faits, les annonces de crédits massifs en matière de politique de la ville sont contredites par les difficultés des associations et sont donc accueillies avec scepticisme.

Au surplus, dans certains quartiers, ces structures occupent des locaux qui ne trouvent pas d'autres destinataires et elles contribuent, par leur implantation, à l'animation et à la qualité de la vie de leur quartier.

Les modalités de la participation de l'Etat au paiement des loyers de ces associations aux bailleurs pourraient passer par un conventionnement des locaux ou par la création d'un fonds d'Etat pour le logement associatif. La contribution de l'Etat est essentielle, car si les bailleurs en avaient la charge, ils en répercuteraient le coût sur leurs autres locataires.

Je vous demande, monsieur le ministre délégué, de nous préciser la position du Gouvernement sur la prise en charge des loyers des associations dans le cadre de la négociation en cours des contrats de ville, et sur les possibilités de mise en œuvre les plus simples et les plus pratiques possibles de cette mesure.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué à la ville.

M. Claude Bartolone, ministre délégué à la ville. Monsieur le député, vous attirez mon attention sur la prise en charge des loyers des associations dans le cadre de la négociation en cours des contrats de ville.

Le « Collectif d'associations pour une zone sans loyer » a été créé afin d'interpeller les bailleurs et les pouvoirs publics sur les difficultés rencontrées par certaines associations qui interviennent dans le domaine de la politique de la ville. Il s'agit, en l'occurrence, du montant des loyers que doivent acquitter ces associations.

Les militants associatifs ont souvent besoin d'occuper, à titre permanent, un local pour exercer leurs activités. Il est vrai que le poste budgétaire représenté par cette charge locative est parfois trop lourd au regard des ressources de leurs associations. Je suis conscient de la responsabilité qui incombe aux pouvoirs publics pour permettre aux associations de consacrer une part plus importante de leur budget à la mise en œuvre des projets qu'elles souhaitent développer. Le Gouvernement doit aider ces associations pour qu'elles puissent consacrer toute leur énergie et tous leurs financements au soutien des populations qui en ont le plus besoin.

Vous avez aussi évoqué, monsieur le député, la nécessité d'une simplification des procédures administratives pour que les associations ne perdent pas un temps infini à monter un dossier lorsqu'elles demandent des subventions et pour éviter qu'elles attendent trop longtemps celles-ci. Il vaut mieux en effet qu'elles consacrent leurs moyens au soutien des populations plutôt qu'au paiement d'agios qui font le bonheur de leurs banquiers. Dans cette perspective, le Gouvernement a demandé aux préfets

tique de la ville pour leur expliquer les nouvelles modalités d'un guichet unique dans chaque préfecture, d'un dossier unique qui, une fois déposé au niveau d'une collectivité locale, de l'Etat ou du FAS, servira pour toutes les administrations concernées. A cette occasion, les préfets doivent aussi étudier avec les associations les moyens de simplifier ce dossier d'instruction pour qu'elles ne reçoivent plus leurs subventions aussi longtemps après la mise en place de leur action.

En Seine-Saint-Denis, une telle réunion a eu lieu il y a un mois. Des engagements ont été pris par la préfecture pour aider les associations dans le circuit administratif et améliorer l'écoute des services publics. J'ai quant à moi annoncé des mesures qui devraient permettre de contractualiser sur trois ans le versement des subventions importantes et de simplifier la procédure pour les subventions inférieures à 50 000 francs. Des mesures ont d'ores et déjà été prises pour améliorer les procédures d'attribution de subventions de l'Etat, par le biais notamment du dossier unique.

Cela dit, la revendication de création d'une zone franche sans loyer par le Collectif d'associations créé à Saint-Denis appelle un examen particulièrement attentif. Elle suppose, en effet, l'étude de plusieurs conséquences juridiques qui découleraient de la mise en œuvre de cette proposition. C'est pourquoi les voies et les moyens d'une aide concernant certaines associations pour lesquelles le montant du loyer est, à l'évidence, un véritable handicap seront prochainement étudiés.

Dès le 22 mars prochain, cette question sera portée à l'ordre du jour d'une rencontre entre la délégation interministérielle à la ville et l'Union nationale HLM. Par ailleurs, dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains, actuellement en discussion à l'Assemblée nationale, je propose au Parlement de donner aux organismes HLM la possibilité de mettre à disposition des associations des logements inoccupés, en particulier dans les rez-de-chaussée des immeubles.

Monsieur le député, comme vous l'avez laissé entendre, la politique de la ville consiste à assurer au quotidien l'égalité des chances à ceux de nos concitoyens qui ont le plus besoin de l'intervention de l'Etat et du soutien associatif. Conscient du fait que les associations sont des vecteurs essentiels de citoyenneté, le Gouvernement a décidé de tout mettre en œuvre pour leur faciliter la tâche.

POLLUTION OCCASIONNÉE
PAR LES LOCOMOTIVES DIESEL
DU GARAGE SNCF DE PANTIN

Mme la présidente. M. Bertrand Kern a présenté une question, n° 1039, ainsi rédigée :

« M. Bertrand Kern appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances liées à l'activité des locomotives diesel de la ligne Paris-Bâle, ainsi que sur les conditions et les conséquences du transfert d'une quinzaine de ces locomotives du dépôt Pajol-Villette à Paris vers le garage SNCF de l'Ourcq, à Pantin. La pollution générée par ces motrices est reconnue comme particulièrement dangereuse pour la santé publique. Pourtant, ces nuisances pourraient être évitées. Comme il est en effet d'usage à la frontière suisse, il pourrait notamment être procédé à un décrochage des locomotives à partir du tronçon élec-

que soient les solutions préconisées, un transfert des locomotives polluantes à Pantin ne constitue en aucun cas une issue acceptable, la Seine-Saint-Denis étant d'ores et déjà un département dont l'environnement est dégradé. Enfin, ce choix a été effectué sans qu'une consultation préalable ait eu lieu avec les élus et la population concernés. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte mettre en œuvre afin de ne pas pénaliser davantage les habitants de Pantin. »

La parole est à M. Bertrand Kern, pour exposer sa question.

M. Bertrand Kern. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je souhaite appeler votre attention sur les nuisances liées à l'activité des locomotives diesel de la ligne Paris-Bâle, ainsi que sur les conditions et les conséquences du transfert d'une quinzaine de ces locomotives du dépôt Pajol-Villette à Paris vers le garage SNCF de l'Ourcq, à Pantin. La pollution générée par ces motrices suscite de l'émoi. Elle est en effet reconnue, par de nombreuses enquêtes, comme particulièrement dangereuse pour la santé publique.

Quinze fois par jour, entre vingt minutes et une heure de chauffage sont nécessaires pour activer les moteurs au gazole. D'épaisses fumées cancérigènes sont alors dégagées. Des odeurs nauséabondes émanent également de ces locomotives diesel, ainsi que des poussières irritantes et particulièrement salissantes pour le voisinage des dépôts concernés.

Pourtant, ces nuisances pourraient être évitées. Des solutions existent en effet. A la frontière suisse, par exemple, on décroche avant Bâle les locomotives diesel pour les remplacer par des locomotives électriques. Ainsi, il pourrait notamment être procédé à un décrochage des locomotives à partir du tronçon électrifié reliant Grez-Armainvilliers à Paris, ce qui ne prendrait que sept minutes.

Quelles que soient les solutions préconisées, un transfert des locomotives polluantes à Pantin ne constitue en aucun cas une issue acceptable à ce problème environnemental majeur. La Seine-Saint-Denis est d'ores et déjà un département dont l'environnement est dégradé, avec son lot de nationales et de poids lourds. En outre, le nouveau garage est situé à proximité de plusieurs écoles, d'immeubles habités et de l'un des seuls lieux de promenade et de relative verdure de cette commune.

Enfin, et c'est ce qui me paraît le plus important, ce choix a été effectué sans qu'une consultation préalable ait eu lieu avec les élus et la population concernés. L'enquête environnementale demandée à la SNCF et à la Direction de la prévention des pollutions et des risques se fait quant à elle attendre, alors qu'une décision rapide s'impose. En conséquence, je vous demande, monsieur le ministre, quelles sont les mesures que vous comptez mettre en œuvre afin de ne pas pénaliser davantage les habitants de Pantin.

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, la station-service des locomotives diesel de la ligne Paris-Troyes était auparavant située à Paris, dans le quartier de la Villette, à quelques mètres d'un groupe scolaire. Pour les raisons que vous avez évoquées, cette situation était intolérable. J'aurais certes préféré que le choix du site fasse

locales, mais toutes les solutions possibles ont été étudiées et seule celle du transfert sur le site du canal de l'Ourcq s'est en définitive révélée possible. Ce site se trouve sur le territoire de Bobigny, mais non loin de Pantin où, vous le savez, je me suis rendu récemment pour rencontrer le maire, M. Jacques Isabet, et parler de ce dossier avec la population et vous-même. Je vous confirme donc ce que j'ai dit à cette occasion.

Tout d'abord, le problème de pollution que nous avons à traiter ne s'y pose pas de la même façon qu'à la Villette, car les habitations sont nettement plus éloignées. J'ajoute que des engins diesel déjà présents sur ce site en ont été déplacés, de sorte que n'y seront plus accueillies que les locomotives de la ligne Paris-Troyes.

J'ai, de plus, demandé que les installations pérennes à l'étude pour recevoir ces engins permettant le désenfumage soient rapidement aménagées. J'ai chargé M. le préfet de Seine-Saint-Denis de mettre en place un comité de suivi, avec la SNCF et les collectivités territoriales concernées, en s'attachant à vérifier qu'il n'en résultera aucune conséquence pour les riverains du site de l'Ourcq.

Ce site, qui a une vocation industrielle, est appelé à accueillir des ateliers de maintenance du TGV-Est. Il va être modernisé et accueillir plusieurs dizaines d'emplois nouveaux. C'est dire qu'il n'a absolument pas vocation à devenir un dépotoir ni pour les riverains ni pour les employés de la SNCF appelés à y travailler.

J'ai également indiqué que la remotorisation des locomotives diesel exploitées sur le site de l'Ourcq faisait l'objet depuis plusieurs mois d'un appel d'offres lancé par la SNCF. Cette opération, dont les modalités de financement sont à l'étude avec l'entreprise et la région, permettra de réduire de manière très nette les rejets atmosphériques, non seulement au démarrage, mais pendant la circulation des engins vers la gare de l'Est.

Il est cependant clair que la solution la plus efficace est à moyen terme l'électrification de la ligne qui ne pourra être que phasée. J'ai également indiqué, il y a plusieurs mois, que l'Etat était prêt à prendre à sa charge 25 % du coût de l'électrification. Les contrats de plan entre l'Etat et les régions Champagne-Ardenne et d'Île-de-France ont d'ores et déjà prévu de premiers investissements en ce sens.

Soyez assuré, monsieur le député, je peux vous assurer que je continuerai à suivre personnellement ce dossier avec la plus grande attention pour éviter les nuisances et répondre aux attentes tant des agents de la SNCF que des populations riveraines.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Kern.

M. Bertrand Kern. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse claire et ces perspectives positives. Je souhaite que les mesures que vous avez annoncées soient appliquées le plus rapidement possible, et surtout que cette ligne soit électrifiée à moyen terme, au moins sur le tronçon Paris-Troyes.

TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES PAR FERROUTAGE

Mme la présidente. Mme Chantal Robin-Rodrigo a présenté une question, n° 1044, ainsi rédigée :

« Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de traversée centrale des

ans du transport de marchandises, le nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées a été multiplié par quatre. Près de 90 % des marchandises transitant par la frontière pyrénéenne sont donc transportées par camion. D'ici vingt ans, on peut estimer que le volume des échanges entre l'Espagne et l'Europe pourrait atteindre 165 millions de tonnes, soit une multiplication par deux. Le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferrouage constitue une alternative au problème posé par la forte croissance des flux de transports routiers de marchandises aux extrémités de la chaîne des Pyrénées. Nos voisins espagnols et portugais ont déjà envisagé, voire commencé des travaux ferroviaires à écartement européen, apportant ainsi un surcroît d'intérêt à la traversée centrale des Pyrénées, dans la perspective d'une continuité vers la France et le réseau européen. Du côté français, les conclusions de la mission d'étude des traversées pyrénéennes, confiée à M. Becker par le ministre chargé des transports, qui devaient paraître en septembre 1999, ne sont toujours pas connues à ce jour. Elle lui demande donc, s'il peut, les lui communiquer. Enfin, elle lui demande si le Gouvernement soutiendra l'adoption par le conseil des ministres de l'Union européenne de l'inscription de la traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de base dans le plan des réseaux transeuropéens de transport, lors de sa révision quinquennale qui interviendra cette année. »

La parole est à Mme Chantal Robin-Rodrigo, pour exposer sa question.

Mme Chantal Robin-Rodrigo. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, si l'on observe l'évolution du transport de marchandises depuis quatorze ans on constate que le nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées a été multiplié par quatre. Près de 90 % des marchandises transitant par la frontière pyrénéenne sont transportées par camion. Sans politique ferroviaire, d'ici à vingt ans, on peut estimer que le volume des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe atteindra 165 millions de tonnes, c'est-à-dire qu'il doublera.

Le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferrouage constitue une alternative au problème posé par la forte croissance des flux de transports routiers de marchandises aux extrêmes de la chaîne des Pyrénées et vise à développer des réseaux de transports performants dans l'Europe du Sud-Ouest, particulièrement déficitaire en ce domaine, par le biais du transport combiné. Nos voisins espagnols et portugais ont déjà envisagé, voire commencé, des travaux ferroviaires à écartement européen, notamment sur l'itinéraire Lisbonne-Madrid, la liaison entre le port de Sinès au Portugal et Badajoz en Espagne et l'itinéraire Madrid-Valladolid-France par le percement du Guadarrama. L'émergence de ces projets, tant portugais qu'espagnols, va amener un développement des voies à écartement européen en péninsule Ibérique, apportant un surcroît d'intérêt à la traversée centrale des Pyrénées, dans la perspective d'une continuité vers la France et le réseau européen. Du côté français, les conclusions de la mission d'étude des traversées pyrénéennes, que vous avez confiée à M. Becker, devaient paraître en septembre 1999, mais à ma connaissance, elles ne sont pas connues à ce jour.

Etes-vous, monsieur le ministre, en possession des conclusions formulées par la mission Becker et pouvez-vous me préciser l'état d'avancement des réflexions et études menées sur le franchissement des Pyrénées ? Enfin,

Conseil des ministres de l'Union européenne, de l'inscription de la traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de base dans le plan des réseaux transeuropéens de transport, dont la révision quinquennale doit intervenir cette année ?

Mme la présidente. La parole est M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Madame la députée, vous avez tout à fait raison de souligner l'importance du trafic à la frontière entre la France et l'Espagne. Nous devons en effet absolument intervenir pour modifier la situation qui prévaut depuis bien longtemps déjà dans cette zone sensible, et qui est presque plus grave que celle que connaissent les Alpes, puisque 90 % du trafic transpyrénéen se fait par la route. Les perspectives de croissance et de développement sont telles que ne rien faire conduirait à une asphyxie complète, avec toutes les nuisances que cela induirait.

Les flux de transports à travers le massif des Pyrénées connaissent une croissance soutenue avec en perspective un doublement en quinze ans. Nous sommes confrontés à un véritable enjeu d'aménagement et de développement durable du territoire. Cette évolution illustre le dynamisme des échanges économiques au sein de l'Europe avec les pays de la péninsule ibérique. Elle doit nous conduire à réfléchir, dans une prospective à court, moyen et long termes, aux enjeux de développement de ces flux d'échanges et à l'organisation des différents modes susceptibles d'y répondre, qu'ils soient routier, ferroviaire ou maritime.

Il s'agit là encore d'envisager les choses sous l'angle et dans l'objectif du développement équilibré des transports. C'est pourquoi, lors du sommet de La Rochelle des 20 et 21 novembre 1998, nous avons décidé avec mon homologue espagnol de mettre en place un observatoire des flux d'échanges entre les deux pays sur tous les modes de transport, non seulement routier, mais également ferroviaire et maritime. Par ailleurs, j'ai demandé que soit réalisée, comme je l'avais fait pour les traversées alpines, une étude permettant d'éclairer le Gouvernement sur les mesures susceptibles d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport.

Lors du dernier séminaire franco-espagnol, il a été décidé d'élargir le champ de l'étude en lui donnant une dimension plus internationale s'appuyant sur une démarche complémentaire de la partie espagnole et dans un souci de rééquilibrage des trafics au profit des modes ferroviaire et maritime, car l'augmentation du seul mode routier n'est pas acceptable. Cette nouvelle dimension donnée à la mission a modifié les échéances initiales et j'ai retenu, avec mon collègue espagnol, la fin de l'année 2000 pour la remise du rapport d'ensemble.

Cependant, le rapport d'étape qui m'a été transmis fait apparaître que le développement du transport ferroviaire, et notamment du fret, entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe passe, à court terme, par une amélioration des liaisons existantes à l'est et à l'ouest des Pyrénées. C'est le choix effectué par les gouvernements français et espagnol depuis plusieurs années, notamment depuis la signature, en octobre 1995, d'un accord concernant la construction, entre Perpignan et Figueras, d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse, à écartement européen et destinée au trafic de voyageurs comme au trafic de marchandises. La partie française de ce projet prioritaire pour l'Union européenne sera présentée à l'enquête

Comme vous l'avez dit, j'attends également de la mission confiée à M. Becker qu'elle examine, pour le long terme, les différentes propositions concernant l'opportunité de nouveaux passages frontaliers ou d'un nouveau corridor central.

PROJETS ALTERNATIFS À L'A58 DANS LA RÉGION PACA

Mme la présidente. M. André Aschieri a présenté une question, n° 1045, ainsi rédigée :

« M. André Aschieri souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la dernière décision concernant l'autoroute A58. Au mois de janvier 1997, le préfet des Alpes-Maritimes engageait la procédure devant conduire à définir comme projet d'intérêt général l'autoroute A8 *bis* rebaptisée A58. Imaginé en 1988 par Jacques Médecin, alors maire de Nice et président du conseil général, le doublement de l'autoroute A8 a suscité une très forte opposition des élus du moyen pays des Alpes-Maritimes et de très nombreuses associations. Par un travail remarquable réalisé en commun, ceux-ci ont démontré les incohérences de ce projet incompatible avec une politique des transports et d'aménagement préservant la qualité des sites et le développement économique de la Côte d'Azur. Une véritable alternative au projet A58 était proposée. En juillet 1997, le ministre des transports a décidé, avec la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, de suspendre le PIG A58. Depuis, les travaux et les études qui ont concerné l'ensemble du département des Alpes-Maritimes viennent de confirmer les options soutenues par les élus et les associations, opposants à l'A58, et l'avant-projet de la direction territoriale d'aménagement présenté il y a quelques jours par le préfet ne fait plus mention de ce projet autoroutier. Le contrat de plan, en préparation pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur met l'accent sur les transports collectifs, la rénovation du réseau routier existant et les projets d'infrastructures alternatives à l'A58. Le schéma directeur d'agglomération de Cannes - Grasse - Antibes, en cours d'approbation, ne mentionne plus cette infrastructure. L'attente est forte de la part de l'ensemble de la population, des élus et des associations. Il lui demande s'il compte prendre rapidement un arrêté d'annulation du PIG, décidé par le gouvernement précédent. »

La parole est à M. André Aschieri, pour exposer sa question.

M. André Aschieri. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, au mois de janvier 1997, le préfet des Alpes-Maritimes engageait la procédure devant conduire à définir comme projet d'intérêt général l'autoroute A8 *bis*, rebaptisée A58.

Imaginé en 1988 par Jacques Médecin, alors maire de Nice et président du conseil général, le doublement de l'autoroute A8 a suscité une très forte opposition des élus du moyen pays des Alpes-Maritimes et de très nombreuses associations.

Un travail remarquable réalisé par les élus et les associations a permis de démontrer l'inanité et les incohérences de ce projet. L'avenir de la Côte d'Azur passe par le développement durable et par une politique des

tion de la qualité des sites et son devenir économique. C'est d'ailleurs la politique que vous défendez, monsieur le ministre, rompant ainsi avec ce qui a été fait jusqu'à présent chez nous.

Une véritable alternative au projet A 58 était proposée.

En juillet 1997, vous avez monsieur le ministre décidé, avec Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, de suspendre le PIG A 58. Depuis, plusieurs documents ont confirmé votre position. Les travaux et les études nécessaires à l'élaboration de la direction territoriale d'aménagement concernant l'ensemble du département des Alpes-Maritimes viennent de confirmer les options soutenues par les élus et par les associations qui s'opposent à l'A 58. L'avant-projet de la DTA, présenté il y a quelques semaines par le préfet, ne fait d'ailleurs plus mention de cette A 58. Le contrat de plan, en préparation pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur met l'accent sur les transports collectifs, la rénovation du réseau routier existant et les projets d'infrastructures alternatifs à l'A 58. Le schéma directeur d'agglomération de Cannes-Grasse-Antibes, en cours d'approbation, ne mentionne plus cette infrastructure que les élus ont jugée inutile. Sur ce point, monsieur le ministre, le syndicat intercommunal d'étude et de programmation attend un franc et total soutien de la part de vos services.

Le moment semble venu d'annuler purement et simplement le PIG A 58 décidé par vos prédécesseurs. L'attente est forte de la part de l'ensemble de la population, des élus et des associations.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, me faire part de vos intentions ?

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, j'ai décidé, en juillet 1997, en accord avec Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, de suspendre la procédure de qualification du projet d'autoroute A 58 entre Mandelieu et La Turbie en projet d'intérêt général-PIG.

Nous avons demandé que soit menée une étude approfondie des propositions alternatives présentées par des élus et des associations et que soit engagée une concertation avec les différents responsables locaux en cohérence avec la procédure d'élaboration de la directive territoriale d'aménagement.

L'avant-projet de la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes a été élaboré en associant les collectivités locales concernées. Il est en cours d'examen par les services de l'Etat. Lorsque la proposition sera validée et avant adoption définitive, les collectivités locales rendront un avis sur le texte final. Le décret approuvant cette directive devrait être signé à la fin de l'année.

Le projet actuel contient une proposition de remplacement du projet autoroutier A 58 par la combinaison d'un contournement de Nice au nord de l'autoroute A 8 par une infrastructure routière nouvelle et d'une voie dite médiane reliant Nice, depuis l'intérieur du contournement formé par l'autoroute A 8, à la route départementale 2085 à Villeneuve-Loubet. Cette voie médiane déléstera l'autoroute A 8 dans sa partie la plus chargée et permettra, en particulier, de desservir les extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis. Bien entendu, il faudra prendre, en parallèle, des mesures permettant d'optimiser l'utilisation de l'autoroute A 8, notamment des

Dans ce contexte, et avec mon accord, le préfet des Alpes-Maritimes a annoncé qu'il annulerait l'arrêté qualifiant le projet d'autoroute A 58 en projet d'intérêt général.

Monsieur le député, je tiens à confirmer ma position en matière de politique d'infrastructures des transports. Le cadre est clair et le mot d'ordre lisible, il s'agit de développement durable : développement dans la mesure où il faut combiner évolution des richesses nationales et redistribution sociale ; durable dans la mesure où il faut prendre en compte la qualité de la vie, l'environnement et ce que nous entendons léguer aux générations futures.

En d'autres termes, et je l'ai déjà dit, nous ne sommes pas pour la politique du « tout autoroute », mais là où il en faut, nous en ferons. Nous ne sommes pas pour la politique du « tout TGV », mais là où il en faut, nous en ferons.

Oui, il convient de développer notre pays en facilitant les communications, tout en respectant les contraintes environnementales. Telle est la politique que le Premier ministre et le Gouvernement tout entier ont décidée.

Mme la présidente. La parole est à M. André Aschieri.

M. André Aschieri. Merci de votre réponse, monsieur le ministre. Vous en avez clairement défini les orientations générales, que je partage.

Cependant, je remarque qu'aujourd'hui le schéma directeur d'agglomération Cannes-Grasse-Antibes est achevé, qu'il a été voté à l'unanimité, moins deux abstentions, mais que M. le préfet hésite à cosigner ce document.

L'ancien schéma directeur date de vingt-deux ans, les POS sont bloqués. Il faudrait prendre une décision rapide. Le PIG continue de perturber nos décisions, alors qu'il ne devrait plus être d'actualité.

Monsieur le ministre, il faudrait que vous donniez des ordres à M. le préfet pour qu'il approuve les grandes orientations du schéma directeur Cannes-Grasse-Antibes, afin de débloquent les POS et, par là même, l'activité économique.

TRACÉ DE L'A 51 DANS LE DÉPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

Mme la présidente. M. Patrick Ollier a présenté une question, n° 1057, ainsi rédigée :

« M. Patrick Ollier appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le choix du tracé de l'autoroute A 51 dans le département des Hautes-Alpes. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quand le Gouvernement prendra sa décision. »

La parole est à M. Patrick Ollier, pour exposer sa question.

M. Patrick Ollier. Ma question concerne le projet d'autoroute A 51 entre Sisteron et Grenoble.

Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, en 1997, une de vos premières décisions a été d'arrêter l'enquête publique, qui venait d'être décidée par votre prédécesseur, sur le tracé concernant l'est de Gap et le Champsaur, pour le prolongement de cette autoroute. Par cet acte, vous avez bloqué toute décision et remis en cause l'avis unanime des élus, socio-professionnels et habitants des Hautes-Alpes qui, au bout de

Cédant à la pression des groupes écologistes, vous avez souhaité engager une nouvelle concertation. Mais, au bout de dix ans, après que sept ministres aient décidé et que M. Bernard Pons ait pris définitivement la décision de prolonger l'autoroute en passant par l'est de Gap et le Champsaur, cette nouvelle concertation remet en cause ce travail et fait perdre un temps considérable au département des Hautes-Alpes.

J'avais proposé, à l'époque, la réalisation d'une autoroute de montagne, à l'instar de ce qui se fait en Suisse ou en Italie, avec des ouvrages moins importants et une vitesse limitée à 110 kilomètres à l'heure sur une vingtaine de kilomètres. Cette proposition, respectueuse de l'environnement, avait été adoptée. Aujourd'hui, tout est remis en cause.

Le choix du gouvernement précédent fait toujours l'unanimité. Le conseil général des Hautes-Alpes et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – qui vient de délibérer – sont favorables au tracé par l'est de Gap et le Champsaur, tout comme le conseil municipal de Gap. Enfin, le journal régional, *Le Dauphiné libéré*, a lancé une grande enquête populaire pour savoir ce que pensaient les Haut-Alpins. Il s'avère, monsieur le ministre, que 10 000 d'entre eux ont répondu qu'ils souhaitaient voir l'autoroute passer par l'est de Gap et le Champsaur. Dix mille réponses, pour un département qui comporte à peine 100 000 habitants, c'est considérable ; et c'est réellement un sondage *in situ*.

M. Michel Bouvard. En effet !

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, vous nous opposez aujourd'hui un argument basé sur le coût des tracés. Mais si l'on prend en compte les économies que permet un tracé et les surcoûts qu'entraîne l'autre, on arrive, *grosso modo*, au même montant.

M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas tout à fait !

M. Patrick Ollier. On peut le démontrer.

On nous oppose aussi la thèse de l'environnement. Mais créer une autoroute dans un site vierge comme Lus-la-Croix-Haute est-il réellement une action positive en faveur de l'environnement ? On peut s'interroger.

Monsieur le ministre, si l'on veut désenclaver un des seuls départements qui ne dispose pas d'autoroute pour conduire son activité économique, il est nécessaire de trancher très rapidement à propos du passage de l'A 51 par l'est de Gap et le Champsaur. D'autant qu'en 2006 les jeux Olympiques d'hiver auront lieu en Italie et qu'il nous faudra une autoroute passant au-dessus de l'est de Gap vers la Bâtie-Neuve, afin de contenir les flux importants de véhicules vers l'Italie.

Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur les problèmes posés par le passage des poids lourds – notamment dans le nord du département. Vous vous y attachez et faites preuve de beaucoup d'efficacité, ce dont je vous remercie, et vous devez connaître mieux que quiconque les difficultés que nous rencontrons.

Plaçons-nous enfin du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'économie touristique. Le département des Hautes-Alpes, avec ses 200 000 lits de stations de sport d'hiver et d'été, attend que l'autoroute permette aux skieurs ou aux amoureux de la montagne de venir aussi facilement dans les Hautes-Alpes qu'en Isère ou en Savoie. Même si mon ami Bouvard, en tant que Savoyard, peut comprendre ce dernier choix...

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, vous avez les moyens de décider. Vous avez dit que la concertation s'achèverait dans les jours qui viennent. Votre bon sens est connu et reconnu.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai, ça ! (*Sourires.*)

M. Patrick Ollier. Nous attendons que vous fassiez, avec le courage qui est le vôtre, le choix qui s'impose : celui du seul tracé efficace, qui passe par l'est de Gap et du Champsaur.

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

M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous avez eu raison de faire remarquer que sept ministres, avant moi, s'étaient prononcés pour la réalisation de cet axe. Je regrette que cela n'ait pas été fait avant, car cela m'aurait dispensé de gérer un tel problème... (*Sourires.*)

M. Patrick Ollier. Moi aussi !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Je vous remercie d'avoir souligné mon bon sens, mon courage et ma détermination.

A la suite du rapport Brossier sur les transports terrestres dans les Alpes, j'ai demandé que les études de la liaison Grenoble-Sisteron soient approfondies en ce qui concerne les tracés par Lus-la-Croix-Haute. Et ce afin de pouvoir présenter à la concertation une vraie comparaison avec le tracé déjà défini et passant par l'est de Gap.

Ces études ont permis de lancer en novembre 1999, sous l'égide du préfet de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur, une large concertation avec l'ensemble des acteurs concernés par l'A 51 dans les départements des Hautes-Alpes, de l'Isère, de la Drôme et des Alpes-de-Haute-Provence, concertation portant sur l'ensemble des solutions envisagées : tracé par l'est de Gap et tracés passant par le col de la Croix-Haute.

Cette concertation vient de s'achever. Déjà, des collectivités se sont prononcées.

Le bilan de cette concertation est en cours d'établissement par le préfet de région. Ce dernier doit me remettre cette semaine une synthèse.

Vous comprendrez que je ne puisse vous faire part de ma décision concernant l'A 51, car je souhaite prendre attentivement connaissance de tous les avis.

La décision du Gouvernement, confirmant la nécessité de procéder à cet aménagement, choisissant le tracé à retenir et les modalités administratives et financières à mettre en œuvre, sera prise en cohérence avec le calendrier des futurs schémas de service, soit avant l'été 2000.

D'après les éléments dont je dispose, je remarque des différences de coût non négligeables, de l'ordre du milliard ! Mais il conviendra d'en discuter. En tout état de cause, la décision sera prise. Je suis convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Merci, monsieur le ministre, d'avoir clarifié les choses et d'avoir fixé le calendrier. Tant mieux si une décision intervient d'ici à l'été. Mais je voudrais avoir l'assurance que l'on tiendra compte, dans la présentation du dossier, de tous les éléments, car le milliard de francs auquel vous faites allusion – je suis prêt à vous rencontrer pour vous en parler – est, passez-moi l'express-

les travaux à entreprendre pour passer par l'est de Gap et le Champsaur sans tenir compte des économies envisageables – un boyau sur deux pour un tunnel, des virages moins longs et plus serrés, rendus possibles par la réduction de la vitesse – le coût sera élevé. Et si on oublie, dans le tracé passant par Lus-la-Croix-Haute, tous les barreaux qu'il faudra réaliser pour relier Gap, le coût des travaux sera forcément moindre. Monsieur le ministre, j'aimerais que l'on compare ce qui est comparable. Je suis convaincu que si on le faisait, les coûts auxquels on aboutirait seraient équivalents.

Cela dit, le choix ne doit pas se faire en fonction du coût mais en fonction de l'intérêt que représente, pour le département, un désenclavement et la réalisation rapide du doublement de l'A 7.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Effectivement, il convient de prendre en considération tous les éléments, à commencer par l'intérêt général. Mais on ne peut pas ignorer le coût des travaux, qui entraînera un financement public, la règle n'étant plus celle de l'adossement. Ce financement public se fera en partenariat, avec les collectivités territoriales impliquées.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 59 ENTRE SAINT-DIÉ ET SÉLESTAT

Mme la présidente. M. Marc Dumoulin a présenté une question, n° 1048, ainsi rédigée :

« M. Marc Dumoulin appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le dossier de l'aménagement de la RN 59 entre Saint-Dié et Sélestat. En effet, la décision de fermer le tunnel Maurice-Lemaire au trafic poids lourds et d'engager des travaux de sécurisation n'est pas sans poser de nombreuses questions. Il lui demande, par conséquent, de bien vouloir lui confirmer le caractère prioritaire accordé à l'aménagement global de la RN 59, axe transvosgien structurant classé "grande liaison d'aménagement du territoire", tel qu'il figure aujourd'hui aux contrats de plan alsacien et lorrain. Il souhaite également la réalisation d'un bilan d'étape après trois mois de fermeture du tunnel, ainsi que la présentation, dans les six mois, d'une véritable programmation des travaux de sécurisation, avec leur financement. »

La parole est à M. Marc Dumoulin, pour exposer sa question.

M. Marc Dumoulin. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je suis heureux de pouvoir vous interroger directement sur les conséquences de la fermeture du tunnel Maurice-Lemaire et obtenir, enfin, une réponse de votre part.

Vous apprécierez ma patience : je vous ai écrit le 11 octobre 1999, le 8 décembre 1999, le 17 décembre 1999, sans recevoir de réponse. Enfin, le 2 février, un communiqué de presse a annoncé la fermeture du tunnel aux poids lourds. Je n'étais pas le seul à ne pas avoir été informé ; Christian Pierret, dans un article du *Monde*, a fait connaître son mécontentement d'avoir appris la nouvelle par la presse.

Au-delà de ce déficit d'informations, j'aimerais, monsieur le ministre, que vous répondiez aux questions que se posent les élus et les chefs d'entreprise du centre Alsace et

Pouvez-vous confirmer la volonté de l'Etat de maintenir la nationale 59 comme « grande liaison d'aménagement du territoire », d'accélérer la mise en chantier des déviations d'Azerailles et de Châtenois, de programmer le début des travaux de mise en sécurité du tunnel avant la fin de l'année, d'informer enfin l'ensemble des élus de l'avancement des études sur ces travaux avant la fin de cette session parlementaire ?

La fermeture du tunnel aux poids lourds ayant déplacé les risques d'insécurité vers les cols vosgiens, il est indispensable de prendre des mesures transitoires. Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous prendre l'engagement de mettre en place des passages sécurisés de poids lourds dans le tunnel sous forme, par exemple, de convois, de réaliser de manière prioritaire des voies de détresse dans les cols du Bonhomme et de Sainte-Marie-aux-Mines, de procéder à des aménagements sur la nationale 415 pour ralentir significativement la vitesse des poids lourds dans les agglomérations du Bonhomme et d'Hachimette ?

Enfin, je souhaiterais que vous me répondiez sur les possibilités d'indemnisation des entreprises directement pénalisées par la fermeture du tunnel et donc par l'absence de trafic de poids lourds.

Merci, monsieur le ministre, de répondre à l'ensemble de ces préoccupations et de veiller plus particulièrement à la réalisation des travaux de mise en conformité du tunnel avant un délai de trois ans.

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je ne reviendrai pas, dans le détail, sur les raisons et conditions de la fermeture provisoire du tunnel Maurice-Lemaire.

Toutes les informations sont maintenant publiques. Vous savez bien ce qui s'est passé et ce qui a été décidé après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Une expertise a été faite sur l'ensemble des tunnels.

Si on nous indique que le tunnel Maurice-Lemaire est particulièrement dangereux, quelle décision faut-il prendre ? C'est de le fermer ! Sauf si vous proposez de le laisser ouvert, malgré ces risques. Mais je ne suivrai pas...

Vous dites m'avoir écrit. Je vous signale que 50 000 courriers m'ont été adressés depuis que je suis arrivé au Gouvernement. La moitié sont des courriers d'élus. Je m'efforce d'y répondre.

Par ailleurs, mais peut-être ne le savez-vous pas, depuis que je suis ministre, j'ai reçu plus de 2 000 élus – individuellement, ou par groupe de dix ou vingt !

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est en tout cas une différence avec ce que j'ai moi-même connu. Avant d'être ministre, j'ai été député pendant douze ans et j'ai été reçu deux fois seulement par un ministre – et non par le cabinet. Il faut dire que c'était un mois avant des élections...

J'ai donc reçu 2 000 élus. Et chaque fois, j'ai été guidé, non par des considérations partisans, mais par le souci d'écouter et de prendre en compte l'intérêt général.

M. Pierret ayant souhaité me rencontrer au sujet de la RN 59, je l'ai reçu et, bien évidemment, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, j'ai publié un communiqué qui a été repris assez largement par la presse locale. Il y est notamment indiqué : « Les travaux de mise à deux fois deux

tion de Châtenois sur la RN 59, qui constitue l'axe prioritaire de la traversée des Vosges, sont définitivement confirmés par l'Etat. Inscrits aux contrats de plan Etat-région Lorraine et Alsace, ils seront complètement réalisés au 31 décembre 2005.» Ces précisions me semblent répondre à votre souci.

Ce communiqué précisait en outre que le point serait fait au bout de six mois sur les mesures d'accompagnement ainsi que sur les études.

Il va de soi que je souhaite la plus grande transparence et que je recueillerai l'avis des élus concernés avant de prendre une décision quant aux travaux à entreprendre pour la sécurisation du tunnel.

Vous demandez un bilan d'étape au bout de trois mois. J'en ai déjà validé le principe. Quant au délai, même si j'ai conscience de la nécessité d'agir vite pour préserver les activités économiques, d'où les dérogations prévues, j'ai pensé que six mois seraient nécessaires pour définir la solution et l'ensemble des modalités de réparation et d'aménagement du tunnel.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Dumoulin.

M. Marc Dumoulin. Monsieur le ministre, nous ne contestons absolument pas la décision de fermeture du tunnel. Ma question concernait simplement l'évaluation de ses conséquences sur l'activité économique de la région.

J'avais demandé à être reçu par vous-même, je l'ai été par votre cabinet, mais c'est avec un très grand plaisir que je viendrai vous voir au moment du bilan d'étape, ou après les six mois d'études, si vous m'accueillez dans votre ministère.

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

RÉALISATION DE L'A 28 ENTRE ROUEN ET ALENÇON

Mme la présidente. M. Hervé Morin a présenté une question, n° 1051, ainsi rédigée :

« M. Hervé Morin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le calendrier relatif à la réalisation de l'autoroute A 28 et plus particulièrement de son tronçon entre Rouen et Alençon. Deux éléments nouveaux sont à relever. Les entreprises ont déposé leurs dossiers le 3 mars dernier, date de clôture de l'appel d'offres et les deux contrats de plan Etat-région (Haute et Basse-Normandie) ont inscrit comme priorité la réalisation de cette liaison autoroutière. Il lui demande à quelle date précise il indiquera la position de l'Etat sur ce dossier vital pour l'ouest de l'Eure et le département de l'Orne. Il ne saurait être question de différer une fois encore de plusieurs années la réponse que toute une région attend. »

La parole est à M. Hervé Morin, pour exposer sa question.

M. Hervé Morin. Monsieur le ministre, puisque votre démarche est guidée par l'intérêt général, puis-je vous rappeler que l'intérêt général commande de réaliser le tronçon manquant de l'autoroute A 28, c'est-à-dire la section Rouen-Alençon, que nous attendons depuis vingt ans, ainsi que me le rappelait l'ancien rapporteur du bud-

Ce dossier avance un peu. Les deux candidats à la concession vous ont remis, le 3 mars, leur offre pour la réalisation de ce « trou normand » (*Sourires*), ainsi dénommé car c'est le seul barreau manquant sur l'axe Calais-Bayonne.

L'Etat a signé ou va signer les contrats de plan Etat-région avec la Basse-Normandie et la Haute-Normandie. Dans ces contrats de plan, il est indiqué que la réalisation du barreau Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 est une priorité des deux conseils régionaux et de l'Etat. Par ailleurs, les collectivités locales ont toutes indiqué que, dès lors que l'Etat mettrait dans l'affaire des subsides substantiels, elles seraient prêtes à participer au financement des travaux et à la subvention d'équilibre.

Nous attendons depuis très longtemps cette autoroute. Chaque semaine, nous dénombrons des morts sur la route nationale 138. Les journaux sont remplis de la chronique des accidents, le plus souvent mortels.

Ma question est donc simple : quand l'Etat prendra-t-il sa décision pour la réalisation de ce tronçon et quelle contribution pouvons-nous attendre de lui pour assurer l'équilibre de l'opération ?

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, votre question est simple et ma réponse sera claire.

Je rappelle d'abord que les autoroutes, comme les TGV d'ailleurs, ne figurent jamais dans les contrats de plan, ce qui n'empêche pas que les partenariats soient indispensables pour financer la subvention publique nécessaire lorsque l'équilibre financier n'est pas pleinement assuré par le jeu de la seule concession. Telle est la règle générale.

Pour ce qui concerne l'autoroute A 28, sachez qu'il n'y a eu aucune volonté du Gouvernement de différer les décisions nécessaires à la réalisation de ce projet. Nous sommes tout à fait conscients de l'intérêt qu'il présente pour les départements traversés et les régions qu'il a vocation à relier. Il a tout simplement fallu tenir compte de la nouvelle donne juridique qui s'impose à l'Etat pour ce type d'opération.

Comme je m'y étais engagé, le projet de liaison Rouen-Alençon a fait l'objet d'un avis de mise en concession au mois de février 1999.

J'ai par ailleurs demandé l'installation d'une commission consultative pour l'agrément des candidatures et le jugement des offres.

M. Hervé Morin. Elle a beaucoup tardé !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Elle a été instituée en juillet 1999.

J'ai enfin veillé à ce que la déclaration d'utilité publique de décembre 1994 soit prorogée comme il le fallait et en temps utile, c'est-à-dire au mois de décembre 1999.

Dans le cadre de ce processus, les deux candidats agréés, Cofiroute et un groupement dont le mandataire est Bouygues, ont effectivement remis leurs offres. Celles-ci vont être examinées par la commission consultative qui me rendra son avis motivé avant l'été 2000. Je disposerai alors des éléments d'appréciation nécessaires pour arrêter mon choix définitif quant à ce projet.

Comme vous le voyez, je fais en sorte que les étapes soient franchies en temps utile et dans des conditions qui

meilleurs délais, mais avec toute la sécurité juridique que nécessitent ces dossiers. Je vous rappelle pour mémoire que, s'agissant de l'A 86 en région parisienne, alors que toutes les décisions avaient été prises et que les engins étaient sur place pour commencer les travaux, y compris le tunnelier, le Conseil d'Etat a remis en cause les procédures. Il a fallu tout arrêter et recommencer. On ne perd donc pas de temps à s'assurer de la sécurité juridique des dossiers. On en gagne même au bout du compte.

En tout cas, d'ici à l'été 2000, une fois achevé l'examen de la commission consultative, nous aurons tous les éléments pour arrêter le choix définitif sur le projet que vous évoquez.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Morin.

M. Hervé Morin. Si je comprends bien, monsieur le ministre, il ne reste plus qu'à choisir le concessionnaire. Vous nous confirmez donc que, pour vous, pour l'Etat, cette autoroute doit effectivement être réalisée.

En tout cas, je tiens à vous rappeler la totale détermination de tous les élus, de droite ou de gauche, sur ce projet. Nous ne céderons pas. Nous avons eu les pires ennuis avec cette autoroute, notamment à cause de personnages célèbres, amis influents du chef de l'Etat de l'époque, tant et si bien que nous attendons sa réalisation depuis vingt ans. Sachez que si l'Etat devait trop traîner à nous donner sa réponse définitive et à nous accorder une subvention significative permettant aux collectivités locales de faire une partie du chemin, nous bloquerions la route nationale 138 afin de nous faire entendre. Sachez-le, monsieur le ministre, nous y sommes déterminés.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, j'entends bien vos velléités de blocage...

M. Hervé Morin. Que je partage avec tous les parlementaires concernés.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... et celles de tous ceux qui vous suivent, mais notre souci est de réunir tous les éléments, concernant à la fois la mise en concession et les subventions publiques, qui sont indispensables pour procéder au meilleur choix possible. Ne me faites donc pas dire que le choix est fait. Nous le ferons en concertation avec les élus, qui vont d'ailleurs s'impliquer dans le partenariat financier.

M. Hervé Morin. Si l'Etat s'engage lui-même à la hauteur nécessaire.

COÛT DE LA MISE AUX NORMES DES ENGINS DE SERVICE HIVERNAL

Mme la présidente. M. Michel Bouvard a présenté une question, n° 1053, ainsi rédigée :

« M. Michel Bouvard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences du décret du 18 novembre 1996 fixant de nouvelles normes concernant le poids, la dimension et la signalisation des engins de service de l'équipement dans les départements de montagne. Ces dispositions s'appliquent, entre autres, aux engins de service hivernal utilisés dans les subdivisions de montagne. Ainsi, pour le seul département de la Savoie, 111 camions de

normes, 38 devront faire l'objet de très importants travaux et 13 ne peuvent être réformés. Le coût de l'application du décret de 1996 sur le parc départemental a été fixé à 10 millions de francs alors que l'éventuelle revente des camions non réformables ne devrait rapporter que 1,5 million de francs. Aussi, il lui demande quels moyens financiers l'Etat compte mettre en œuvre pour assurer le renouvellement du parc de la DDE de Savoie et comment il entend aider les communes et le département propriétaires en propre de tels véhicules à assumer le prix de leur mise aux normes. Par ailleurs, il souhaite connaître le coût global pour l'Etat de cette mesure prise sans concertation avec les élus des départements concernés. Enfin, il lui demande s'il n'aurait pas été préférable de procéder à une mise aux normes au fur et à mesure du renouvellement du parc. »

La parole est à M. Michel Bouvard, pour exposer sa question.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre de l'équipement, vous êtes très sollicité ce matin par les élus montagnards. Après les questions sur le désenclavement de certaines régions ou sur les fermetures de tunnels, celle que je vous pose à mon tour concerne le parc de déneigement des services de l'équipement, qu'ils soient conjoints, ce qui est le cas dans la plupart des départements, ou séparés.

En novembre 1996, un décret a été pris pour fixer de nouvelles normes concernant le poids, la dimension et la signalisation des engins de service hivernal dans les départements de montagne. Il se trouve que cette réglementation, si elle ne s'applique pas aux principaux engins de déneigement que sont les fraises et les chargeuses, intéresse néanmoins les camions et les tracteurs agricoles. Pour le seul département de la Savoie, sur les 111 camions de déneigement concernés par la nouvelle réglementation, 60 peuvent être réceptionnés dès aujourd'hui. Mais il en reste 38 qui doivent faire l'objet de travaux significatifs – déplacement de la saieuse ou diminution du chargement de sel, ce qui va nous poser des problèmes pour la gestion des circuits de déneigement, notamment sur les routes étroites – et 13 véhicules devront être désaffectés bien qu'ils soient, pour la plupart, relativement récents. En effet, le décret du 18 novembre 1996 n'était pas appliqué jusqu'à maintenant, mais un arrêté du mois d'octobre dernier en a fixé la date d'application au 1^{er} octobre 2000.

Comment allons-nous faire pour financer les 10 millions de francs nécessaires au remplacement de ces 13 camions du parc de l'équipement appartenant aussi bien à l'Etat qu'au département, sachant que leur valeur de reprise n'est que de 1,5 million ? Quels moyens d'accompagnement pouvons-nous espérer de l'Etat pour faire face à cette dépense imprévue ?

En outre, j'aimerais connaître le coût, au niveau national, de cette mesure qui a été prise sans concertation avec les élus des départements de montagne et qui surtout, à mon sens, ne se justifie pas. On a du mal à comprendre que l'on invoque pour la motiver des raisons de sécurité, alors que, depuis vingt ans, dans l'ensemble du massif des Alpes du Nord, aucun engin de déneigement n'a été mis en cause dans un accident. Il nous aurait paru plus simple d'attendre que ces engins aient terminé leur carrière pour les remplacer par des engins aux nouvelles normes. Nous déplorons cette mesure abrupte, même si elle est appliquée quatre ans après la publication du

mentales que pour celles de votre propre ministère qui, nous l'avons vu ce matin, a bien d'autres demandes à satisfaire.

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

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je pourrais vous répondre que le décret qui a créé dans le code de la route la catégorie des engins de service hivernal et leur a donné une existence réglementaire remonte à novembre 1996.

M. Michel Bouvard. Nous l'avons critiqué en son temps !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais je ne vais pas renvoyer la responsabilité à mon prédécesseur, car je ne méconnaissais pas les raisons évidentes de sécurité qui ont motivé cette réglementation. Elle implique que ces engins doivent satisfaire à des conditions de réception par les services des mines, ce qui nécessite, pour certains d'entre eux, des adaptations telles que le déplacement du centre de gravité de la saieuse, la modification ou le remplacement des lames de déneigement ou encore la limitation des capacités de chargement en sel.

La mise aux normes de l'ensemble des 4 500 camions de l'équipement utilisés pour la lutte contre le verglas ou pour le déneigement dans toute la France représente un coût d'investissement évalué à 15 millions de francs. Il reste une soixantaine de camions qui ne pourront pas être mis aux normes et devront être remplacés.

Les frais occasionnés par la mise aux normes des engins de viabilité hivernale devront être intégrés dans les budgets généraux des parcs avec des données d'amortissement adaptées. Toutefois, la situation des cinq départements, notamment la Savoie, qui ont à renouveler leur matériel sera examinée avec une attention toute particulière, de manière que les directions départementales de l'équipement conservent leur potentiel d'intervention.

Les textes initiaux prévoyaient que les engins de service hivernal devaient subir une réception à titre isolé avant le 1^{er} janvier 2000. La concertation que j'ai engagée a conduit à reporter l'échéance au 1^{er} octobre 2000. Dans ce cadre, nous agissons avec le souci de ne pas mettre en cause les capacités de déneigement et de viabilité hivernale.

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, j'ai bien compris que vous seriez attentif à cette question, et je vous en remercie, mais je ne suis pas sûr d'avoir compris comment on allait financer le renouvellement des engins qui doivent être désaffectés. Une réunion technique avec les départements les plus concernés se tiendra sans doute pour examiner ce dossier. Mais il faut avoir à l'esprit, au-delà de l'aspect financier, le problème des appels d'offres et des délais de livraison, car il y a peu de fabricants pour ce type d'engin. Déjà, quand on passe les appels d'offre dans des conditions normales, on a de la peine à être livré pour la saison suivante. Il faut veiller à ce que nous puissions disposer d'un parc de dimension suffisante pour l'hiver prochain. Donc plus tôt la réunion annoncée se

NUISANCES SONORES DE L'A 27
ENTRE ANSTAING ET GRUSON DANS LE NORD

Mme la présidente. M. Thierry Lazaro a présenté une question, n° 1055, ainsi rédigée :

« M. Thierry Lazaro appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la notion de modification significative d'infrastructure existante prévue par la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et son décret d'application n° 95-22 du 9 janvier 1995. L'autoroute A 27, et notamment la partie se situant à hauteur d'Anstaing-Gruson, est confrontée à un surplus de circulation important : 18 000 en 1998, 21 000 en 1999, 31 000 en octobre dernier, et les prévisions de la direction départementale de l'équipement (DDE) s'élèvent à 46 000 en 2000 du fait de l'intégration de cette partie d'autoroute dans la rocade franco-belge. Il souhaite que soit prise en compte cette notion de modification significative afin d'envisager des mesures de lutte anti-bruit qui ne sont pas à la portée des petites communes rurales traversées. »

La parole est à M. Thierry Lazaro, pour exposer sa question.

M. Thierry Lazaro. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, depuis plusieurs années, de nombreux riverains de l'autoroute A 27 habitant les communes d'Anstaing, de Chérens et de Gruson, alertent les autorités locales et nationales sur les nuisances phoniques, de plus en plus importantes au fil du temps, occasionnées par l'augmentation du trafic.

L'autoroute A 27, qui doit relier Lille à Bruxelles, est en construction depuis 1970. Terminée sur le territoire français, elle s'achève cette année sur le territoire belge par la réalisation du dernier tronçon – 20 kilomètres sur l'A 8 entre Hacquegnies et Ollignies – qui permettra de relier entièrement par autoroute la métropole lilloise et la capitale belge ; 40 000 véhicules par jour emprunteront ce maillon de l'axe trans-européen Cologne-Bruxelles-Calais-Londres. Gageons qu'une grande partie de ce trafic passera par Anstaing, Chérens et Gruson.

Le trafic moyen journalier qui traverse ces communes est en constante augmentation : 18 000 véhicules par jour début 1999, 21 000 dont 3 000 camions en septembre, 31 000 fin octobre, et les perspectives à l'horizon 2015 se situent autour de 48 000 véhicules par jour, dont 30 % de poids lourds.

L'accroissement important de la circulation, près de 7 % par an entre 1994 et 1997, alors que la partie belge de la liaison Lille-Bruxelles n'était pas ouverte, entraînant déjà de sérieuses nuisances pour les populations riveraines. De plus, en 1997, le schéma directeur de la métropole lilloise a transformé cette autoroute en maillon du « ring » transfrontalier avec la Belgique. Cet axe devient ainsi un axe majeur entre l'Europe du Nord et l'autoroute A 1.

Il est clair que la création de ce grand « ring » transfrontalier constitue une « modification significative » au sens de la loi du 31 décembre 1992 et de son décret d'application du 9 janvier 1995. Cette loi prévoit deux conditions à remplir.

Premièrement, le bruit doit augmenter de plus de deux décibels en vingt ans. Cette condition est remplie. De l'étude acoustique réalisée, il ressort une augmentation de

Deuxièmement, il faut que des travaux aient été réalisés. Cette condition est également remplie puisque le « ring » est opérationnel à la suite de travaux effectués sur l'A 17 belge, qui est un des maillons de cette infrastructure.

Au motif que ces travaux ont été réalisés à l'étranger sur l'A 17 belge et non sur l'A 27 française, vos services et vous-même, monsieur le ministre, considérez qu'il n'y a pas de modification significative de l'infrastructure existante. Pourtant, il s'agit bel et bien de la même autoroute et, si les textes n'imposent pas la réalisation de protections sonores aux gestionnaires des voies sur lesquelles un trafic supplémentaire résulterait de travaux extérieurs à la section considérée, le bon sens, me semble-t-il, doit jouer en faveur de la demande des riverains de l'A 27.

Il n'est pas question, monsieur le ministre, que des technocrates ou même des politiques qui nous abreuvent d'Europe à tout moment...

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pas moi ! (*Sourires.*)

M. Thierry Lazaro. ... viennent nous faire croire que, pour aller de Lille à Bruxelles ou contourner la métropole lilloise, l'autoroute s'arrête à Camphin-en-Pévèle, village frontière.

M. Michel Hunault. Très bien !

Mme la présidente. 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. Vous avez rappelé, monsieur le député, que les textes en vigueur, notamment la loi du 31 décembre 1992, prévoient la réalisation de protections pour limiter les nuisances sonores dans le cas d'une modification significative de l'infrastructure existante. N'ayant pas fait l'objet de travaux dans la partie évoquée, l'autoroute A 27 n'entre pas dans le champ d'application de ces textes.

Toutefois, compte tenu de l'accroissement du trafic constaté sur cette autoroute, en particulier dans le secteur Anstaing-Gruson, des études sont en cours pour déterminer les niveaux sonores auxquels sont exposées les habitations. Elles ont d'ores et déjà permis d'estimer les nuisances et leur évolution prévisible à l'horizon 2015, puisqu'il faut pouvoir anticiper par rapport aux évolutions de trafic.

Il apparaît ainsi qu'une dizaine d'habitations riveraines de l'autoroute seraient exposées à des seuils élevés caractérisant ce que les techniciens appellent des points noirs du bruit. Dans ces conditions, je souhaite évidemment qu'elles puissent être protégées.

J'ai donc demandé à M. le préfet de région de rechercher le financement des travaux correspondants dans le cadre du contrat Etat-région Nord-Pas-de-Calais, plus précisément dans l'enveloppe destinée à la requalification des autoroutes urbaines, avec la participation financière des collectivités territoriales concernées.

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Lazaro.

M. Thierry Lazaro. Nous sommes parfaitement au courant des études en cours et nous vous en remercions. Néanmoins, elles ne concernent que quelques habitations alors que le bruit atteint des villages entiers.

Or, même s'il s'agit de questions purement locales ou régionales, la parole de l'Etat est tout de même engagée, puisque le préfet a participé aux travaux d'élaboration du

transfrontalier était présenté comme un axe essentiel relevant de l'intérêt national. Il avait même été précisé que, lors de la réalisation et de la requalification d'axes de transport, on prévoirait systématiquement des équipements pour maintenir les nuisances sonores en dessous des niveaux acceptables : murs antibruit, écrans acoustiques, plantations végétales, enrobés drainants, etc.

Il est certes bien de régler le problème pour quelques maisons, mais il ne faut pas oublier que le bruit ne s'arrête pas là.

SITUATION DES ANCIENS COMBATTANTS MAROCAINS

Mme la présidente. M. Bernard Madrelle a présenté une question, n° 1034, ainsi rédigée :

« M. Bernard Madrelle souhaite attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat à la défense, chargé des anciens combattants, sur les graves difficultés qu'engendre l'afflux d'anciens combattants marocains dans la ville de Bordeaux où siège le tribunal chargé de liquider leurs pensions. La loi de 1959, qui imposa la cristallisation des pensions et retraites, toujours en vigueur, leur octroie une allocation d'environ 350 francs par an pour prix du sang versé. Cela ressemble davantage à une aumône qu'à un acte de gratitude et de justice destiné à reconnaître les services rendus à l'Etat français. Ainsi, les vétérans marocains luttent depuis quarante ans pour obtenir l'égalité de traitement avec leurs frères d'armes français. Le statut d'ancien combattant leur permet d'obtenir, grâce à l'ordonnance du 2 novembre 1945, la carte de résident privilégié, laquelle leur ouvre droit au RMI depuis 1988 et au minimum vieillesse depuis 1998. Mais pour bénéficier de ces mesures, ils doivent résider sur le territoire français. Pour éviter que l'errance des anciens combattants marocains ne se change en exil définitif, il convient de prendre sans délai les dispositions pour les accueillir et leur assurer des conditions de séjour décentes, puis d'envisager le relèvement de leurs pensions et retraites afin qu'ils puissent finir leurs jours paisiblement dans leur pays. En conséquence et devant le caractère d'urgence de cette situation, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour résoudre définitivement ce douloureux problème. »

La parole est à M. Bernard Madrelle, pour exposer sa question.

M. Bernard Madrelle. Monsieur le secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants, depuis plusieurs mois les anciens combattants marocains affluent dans la région bordelaise, car Bordeaux abrite le tribunal chargé de liquider leurs pensions. Les structures d'accueil sont souvent débordées et dans l'incapacité de faire face convenablement à cette arrivée massive de personnes vieillissantes, fragilisées par leurs conditions de vie, et dans une situation de précarité et de solitude que vous imaginez sans peine.

La loi de 1959, toujours en vigueur, qui imposa la cristallisation des pensions et retraites fait qu'ils ne perçoivent qu'une allocation d'environ 350 francs par an pour prix du sang versé. Cela ressemble davantage à une aumône qu'à un acte de gratitude et de justice destiné à reconnaître les services rendus à l'Etat français.

Ainsi, les vétérans marocains luttent depuis quarante ans pour obtenir l'égalité de traitement avec leurs frères

met d'ailleurs d'obtenir, grâce à l'ordonnance du 2 novembre 1945, la carte de résident privilégié, laquelle leur ouvre droit au RMI depuis 1988 et au minimum vieillesse depuis 1998. Cependant, pour bénéficier de ces mesures, ils doivent résider sur le territoire français.

Pour éviter que l'errance des anciens combattants marocains ne se change en exil, il convient de prendre sans délai des dispositions pour les accueillir et leur assurer des conditions de séjour décentes, puis de résoudre cette contradiction entre des règles administratives qui les obligent à vivre en France et le souhait qu'ils puissent finir leurs jours paisiblement dans leur pays.

La gravité du problème requiert une décision rapide. Voilà pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'intervenir dans le sens qu'exigent les principes d'équité, de dignité et d'humanité qui nous sont chers.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants.

M. Jean-Pierre Masseret, secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants. Monsieur le député, votre question qui touche au monde combattant est difficile. Elle concerne en effet le versement de prestations à ceux de nos anciens soldats qui, à l'époque, appartenaient à l'Empire français et qui ont combattu sous le drapeau français mais qui sont aujourd'hui ressortissants de pays désormais indépendants.

La France, malgré son système législatif qui soumet le versement de pensions et d'indemnités à la condition d'être ressortissant français, donc d'avoir la nationalité française, a maintenu des relations financières avec les anciens combattants de ses anciennes colonies, mais en gelant le montant des prestations au niveau où elles étaient au moment de l'accès à l'indépendance de ces Etats. Néanmoins, des adaptations ont été opérées au fil des années.

Considérant qu'il ne serait pas très normal de verser à tous les anciens combattants étrangers des prestations équivalentes à celles dont bénéficient nos ressortissants, j'ai fait réaliser une étude pour comparer leur pouvoir d'achat selon les pays. Grâce au travail scrupuleux mené par nos ambassadeurs, j'ai pu constater que si une pension de cent points d'invalidité en France donnait un niveau équivalent au SMIC brut, dans la quasi-totalité des Etats concernés – le Sénégal, la Côte-d'Ivoire par exemple – elle avait un pouvoir d'achat bien supérieur.

En revanche, j'ai observé que, dans certains pays, comme le Maroc, la Tunisie et l'Algérie, un retard avait été pris. Je vais donc présenter des propositions pour revaloriser ces prestations afin qu'elles permettent aux bénéficiaires d'avoir un pouvoir d'achat moyen dans le pays considéré. Certes, cette mesure ne règlera pas l'ensemble des problèmes que vous venez d'évoquer, mais elle permettra la mise en place d'un dispositif assez juste puisque l'on aura raisonné en termes de pouvoir d'achat.

Quant aux ressortissants marocains qui font le déplacement sur Bordeaux, 50 % d'entre eux relèvent de la retraite des anciens combattants. Or, en France, les bénéficiaires ne perçoivent que 2 688 francs. Par conséquent, même si nous parvenions à donner aux intéressés une retraite de ce niveau – ce qui poserait d'autres problèmes – cela ne leur donnerait pas les moyens de faire face aux difficultés sociales auxquelles ils sont confrontés.

Aujourd'hui, nos objectifs sont la revalorisation des prestations que j'ai évoquées et l'ouverture de droits nouveaux, c'est-à-dire la levée de la forclusion établie en 1995.

gnant soixante-cinq ans du droit de demander sa retraite du combattant, même au taux cristallisé ; empêche l'ancien combattant de demander une revalorisation de sa pension d'invalidité et prive la veuve d'un ancien combattant du droit d'obtenir la réversion des pensions qui lui sont dues. J'espère que nous aboutirons prochainement à des solutions afin de mieux traiter les situations que vous venez d'évoquer.

Pour autant, cela n'empêchera pas de nombreux anciens combattants marocains de se rendre à Bordeaux, ce qui pose des problèmes à la ville, au conseil général de la Gironde, au monde associatif. Nous essayons de trouver des réponses dans la concertation et en collaboration avec le ministère de la défense. Ainsi, des centres d'hébergement et d'accueil ont été mis à leur disposition afin de les recevoir le mieux possible.

En tout cas, ce n'est pas en portant cette retraite de 350 francs à 2 600 francs que l'on règlera la question.

La difficulté observée sur Bordeaux est liée à la question plus vaste des relations des pays développés avec ceux qui sont en voie de développement. Par la coopération, la politique de la France doit permettre à ces anciens soldats, ressortissants marocains, de rester dans leur pays, d'y vivre décemment avec des ressources suffisantes. Il convient notamment de faire en sorte que, par des relations internationales de développement économique, ce pays produise suffisamment de richesses ; sinon, cette difficulté persistera.

Dans le contexte actuel, je ne peux donc pas vous donner totalement satisfaction.

Certes, la situation s'améliore dans de nombreux pays, mais je crains que les progrès ne soient pas encore à la hauteur des problèmes rencontrés par ces personnes sur leur territoire national. Le règlement de ces difficultés met en œuvre une politique d'ensemble de développement économique, de développement industriel, de création de richesses, de partage de la richesse. La seule action du secrétaire d'Etat à la défense chargé des anciens combattants, ni même, probablement, celle du budget de l'Etat ne permettra pas de résoudre cette question.

Nous sommes totalement conscients de cette situation qui pose un vrai problème de morale et d'éthique. Nous essayons de le résoudre en termes d'équivalence de pouvoir d'achat, sachant qu'il faudra absolument supprimer la forclusion établie en 1995 pour permettre aux intéressés de déposer des dossiers leur donnant accès à la retraite du combattant.

En tout cas, quel que soit le montant des sommes que nous serons en mesure de leur donner, aujourd'hui ou demain, il ne permettra pas de satisfaire les besoins de ces anciens soldats à l'intérieur de leur Etat souverain.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Madrelle.

M. Bernard Madrelle. Il s'agit effectivement d'un problème d'éthique car nous rencontrons sur le terrain des situations vraiment déplorables. Certes, je comprends qu'il faille raisonner en termes de pouvoir d'achat, mais vous conviendrez qu'une revalorisation s'impose aujourd'hui, quarante ans après.

Bien entendu, la ville de Bordeaux et le département de la Gironde apportent une aide assez substantielle à ces hommes qui ont servi sous l'uniforme français. Ils ont quitté leur famille, perdu leurs racines, mais le souhait de la plupart d'entre eux est de revenir dans leur pays et de

EFFECTIFS DE LA GENDARMERIE À CHÂTEAUBRIANT

Mme la présidente. M. Michel Hunault a présenté une question, n° 1054, ainsi rédigée :

« M. Michel Hunault appelle l'attention de M. le ministre de la défense sur le projet de créer un peloton de surveillance et d'intervention de gendarmerie (PSIG) à Châteaubriant. Actuellement, l'arrondissement de Châteaubriant regroupe dix cantons et neuf brigades pour un territoire très étendu représentant près du tiers de la superficie du département de Loire-Atlantique. Au regard des événements qu'a connus l'arrondissement de Châteaubriant au cours de ces derniers mois – *rave party*, accidents tragiques, montée de l'insécurité –, il lui demande si le Gouvernement entend, dans le cadre des récentes mesures de redéploiement, donner une suite favorable à la création d'un PSIG qui viendrait renforcer les effectifs de la Gendarmerie nationale. »

La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question.

M. Michel Hunault. Monsieur le ministre de la défense, je vous remercie de votre présence, qui témoigne de l'intérêt que vous portez à la gendarmerie.

Je souhaite appeler votre attention sur les effectifs de la gendarmerie dans l'arrondissement de Châteaubriant qui regroupe dix cantons et neuf brigades, car, depuis plusieurs années, le besoin de les renforcer est pressant. En effet, la particularité de cet arrondissement est d'être très vaste puisqu'il couvre pratiquement un tiers de la superficie du département de Loire-Atlantique. De plus, il est proche de la grande métropole qu'est Nantes où l'on enregistre une augmentation des délits et des crimes.

Cet arrondissement a connu des événements particulièrement tragiques en 1999 : organisation d'une *rave party* dans ma commune avec 25 000 jeunes, tentative de meurtre contre le commandant de compagnie qui, depuis qu'il occupe ce poste, accomplit un travail remarquable.

Au début du mois, les gendarmes de l'arrondissement de Châteaubriant ont dû faire face à deux tragédies qui ont causé neuf décès au cours du même week-end : cinq dans un accident de la circulation et quatre dans l'incendie d'une caravane.

Aujourd'hui, tout le monde reconnaît la nécessité d'augmenter les effectifs de la gendarmerie dans l'arrondissement de Châteaubriant. La solution qui consisterait à créer un peloton de surveillance et d'intervention de la gendarmerie, communément appelé un PSIG, afin de renforcer les effectifs de la gendarmerie nationale dans cet arrondissement est d'autant plus intéressante qu'elle aurait l'avantage d'être assez souple dans son fonctionnement.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez présidé, voici quelques jours, une séance exceptionnelle du conseil de la fonction militaire de la gendarmerie nationale. Vous y avez annoncé des rallonges budgétaires et de nouveaux moyens. Je suis donc certain que vous partagez notre préoccupation pour l'arrondissement de Châteaubriant.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Alain Richard, ministre de la défense. Monsieur le député, le conseil de sécurité intérieure qui s'est tenu le 27 janvier 1999 a choisi de renforcer en effectifs les départements déclarés prioritaires à cause du niveau de délinquance constatée. La Loire-Atlantique, que vous

Compte tenu de l'importance des infractions qui y sont relevées, l'effort a porté sur les zones périurbaines sensibles avec des affectations de sous-officiers de gendarmerie, soit dans les brigades territoriales, soit dans les pelotons de surveillance, les PSIG. Le surcroît d'effectifs attribués au département de Loire-Atlantique pour la seule année 1999 a été de vingt sous-officiers.

Aujourd'hui, la compagnie de gendarmerie de Châteaubriant comporte une brigade de recherche et neuf brigades territoriales. Son effectif global est de 96 militaires pour une population qui dépasse légèrement 101 000 habitants, selon le dernier recensement.

Cette formation, au même titre que les compagnies voisines de Pornic et d'Ancenis, fait partie des compagnies de Loire-Atlantique qui ne sont pas encore dotées de pelotons de surveillance et d'intervention. Le commandement local du peloton de gendarmerie a cependant déjà adapté le service des unités pour que la compagnie de Châteaubriant puisse mieux faire face à ses charges.

Ainsi l'effectif de la brigade territoriale de Châteaubriant a été augmenté d'un sous-officier. D'autres unités du département, en particulier le PSIG de Saint-Herblain et la brigade motorisée de Nozay ont davantage orienté leurs interventions sur la circonscription de Châteaubriant car la proximité de la métropole nantaise, que vous avez rappelée, justifie une étroite solidarité entre les unités.

Par ailleurs, je souligne que la brigade de recherche affectée à cette compagnie départementale constitue une unité performante en matière de police judiciaire. Elle a notamment résolu, en 1999, une affaire de meurtre particulièrement délicate dans des conditions qui lui ont valu des félicitations.

Les mesures, que j'ai annoncées il y a quinze jours, avec l'approbation du Premier ministre, au conseil de la fonction militaire pour la gendarmerie et que je préfère qualifier de supplémentaires plutôt que d'exceptionnelles, déboucheront sur un effort particulier en faveur de l'équipement, de la mobilité des personnels et de la création d'emplois supplémentaires. En effet, nous nous disposons à déployer sur le terrain 1 500 postes d'officier de gendarmerie supplémentaires au cours des années 2000, 2001 et 2002.

Nous pourrions employer une partie de ces effectifs pour renforcer des compagnies et des brigades qui sont encore en-dessous du seuil d'un personnel pour mille habitants – ce qui est, à quelques unités près, le cas de la compagnie de Châteaubriant – et pour créer des PSIG dans les régions les plus chargées. En la matière, les lieux d'implantation n'ont pas encore été choisis. J'ai simplement annoncé au conseil de la fonction militaire que l'attribution des PSIG supplémentaires se ferait selon des critères d'activité et de niveau de délinquance constatée. Les choix donneront lieu à concertation avec les représentants des personnels parce que les décisions doivent intervenir dans la transparence. Celles concernant les créations de PSIG budgétées en 2000 et qui seront effectives à partir de la rentrée 2000 seront effectives dans deux ou trois mois.

Je prends bonne note des arguments en faveur de la création d'un PSIG à Châteaubriant. Ils seront examinés avec attention au moment où nous prendrons les décisions.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel

M. Michel Hunault. Je prends bonne note de cette volonté gouvernementale de créer des PSIG. Je souhaite de tout cœur que les arguments que j'ai pu développer ce matin contribuent, au-delà des strictes statistiques, qu'il faut bien prendre en compte, à faire en sorte que ce PSIG voie le jour dans les mois qui viennent. Je crois que c'est une attente que tout le monde aura à cœur de concrétiser.

NUISANCES SONORES
DE LA BASE AÉRIENNE MILITAIRE D'ORANGE-CARITAT

Mme la présidente. M. Thierry Mariani a présenté une question, n° 1056, ainsi rédigée :

« M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les inquiétudes des riverains et des élus des communes concernées par les nuisances sonores aux abords des aérodromes militaires. Alors que plusieurs textes récents ont fait évoluer la réglementation relative au bruit, force est de constater que tous nos concitoyens ne bénéficient pas de la même prise en compte face à ce problème. En effet, selon qu'ils sont riverains d'un aéroport civil ou militaire ils ne font pas l'objet de la même protection. La récente loi du 12 juillet 1999 illustre ce décalage et ne fait qu'accroître les disparités de traitement sans régler le problème des nuisances, en particulier à proximité des bases militaires. Ainsi, l'installation sur la base aérienne 115 d'Orange-Caritat de l'escadron de transformation 02/002 a généré un surcroît de mouvement et par là même une augmentation des nuisances sonores, ce qui a eu pour conséquence de mobiliser la population au sein de plusieurs associations mais aussi les élus des communes concernées par l'application prochaine d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui risque de s'avérer fort contraignant. Il lui demande de lui indiquer s'il entend, en concertation avec ses homologues des ministères de l'environnement et de la défense, prendre les mesures qui s'imposent pour évaluer ces nuisances. Enfin, face à la légitime vigilance des élus des communes du haut Vaucluse et notamment de Sérignan-du-Comtat et d'Uchaux, concernées par la mise en œuvre prochaine d'un PEB qui "gèlerait" une grande partie des terrains dits "constructibles" et déprécierait leur valeur foncière, il lui demande de lui préciser si des améliorations significatives seront apportées aux projets actuels. »

La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre de la défense, ma question s'adressait tout particulièrement à votre collègue de l'équipement, des transports et du logement. Elle porte sur la distorsion de traitement entre nos concitoyens selon qu'ils sont riverains d'un aérodrome civil ou riverains d'un aérodrome militaire.

Cette inégalité est de plus en plus flagrante et tend à s'accroître au gré des mesures visant à prévenir ou à limiter les nuisances occasionnées par l'augmentation du trafic aérien civil. J'en veux pour preuve la mobilisation des élus et des riverains, ou bien encore la constitution d'associations de lutte contre les nuisances consécutives à l'augmentation du nombre de mouvements sur la base aérienne d'Orange-Caritat peu de temps après l'installa-

Bien que le problème de l'accroissement du nombre de mouvements ait été en grande partie solutionné grâce aux efforts des autorités militaires pour revenir à un niveau acceptable, les questions de la protection des riverains et du développement des communes limitrophes restent, hélas ! entières.

Les habitants du Haut-Vaucluse sont attachés à leur base aérienne militaire mais, au même titre que les riverains des aéroports civils, les riverains de la base aérienne d'Orange doivent pouvoir prétendre au bénéfice de mesures appropriées à l'activité sonore de la base. De même, les préoccupations des élus des communes concernées restent intactes s'agissant des plans d'exposition au bruit, dont la mise en œuvre serait fort pénalisante pour le développement de plusieurs d'entre elles.

La loi du 12 juin 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires tout comme la loi du 31 décembre 1992 relative à la loi contre le bruit s'adressent essentiellement aux installations civiles.

Certes, quelques aménagements au sein des commissions consultatives de l'environnement, tels qu'ils apparaissent dans la loi du 12 juillet 1999 et les décrets du 16 février 2000, permettront quelques avancées. Cependant, ces mesures sont très en deçà des attentes des riverains de la base aérienne d'Orange et bien insuffisantes par rapport aux dispositions déjà prises en faveur des aérodromes civils.

La loi du 31 décembre 1992 institue une taxe visant à mettre en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores de ce type d'aérodromes. Le paiement de cette taxe, intégrée depuis 1999 à la nouvelle taxe générale sur les activités polluantes, ne concerne pas les avions d'Etat, ce qui exclut de son bénéfice les riverains de Jonquières ou de Camaret, dont les habitations sont très proches des pistes.

Comme le stipule le décret du 20 juin 1994 relatif aux opérations d'aide aux riverains, cette taxe sert à financer les travaux d'insonorisation des logements situés dans les zones des plans de gêne sonore et, à titre exceptionnel, à acquérir ou reloger les occupants des habitations concernées. Là encore, rien n'est prévu pour les habitations proches des aérodromes militaires.

Plus récemment, le décret pris le 4 juin 1999 permet au ministre chargé de l'aviation civile d'infliger des amendes ou des sanctions administratives à l'encontre d'un transporteur aérien en cas de non-respect de la réglementation.

Face à de telles mesures, on peut comprendre l'amertume et le sentiment d'injustice qui anime parfois certains habitants des communes de Bollène, Camaret, Jonquières, Sérignan-du-Comtat, Uchaux, Piolenc ou Violès, toutes concernées par l'activité de cette base.

S'agissant du développement, plusieurs de ces communes sont pénalisées par l'application prochaine d'un plan d'exposition au bruit fort contraignant, voire incompatible avec le développement économique et touristique auquel elles sont vouées.

Par exemple, le plan d'exposition au bruit, tel qu'il doit être annexé aux POS des communes de Sérignan-du-Comtat et d'Uchaux, aura des conséquences fort préjudiciables s'il doit être adopté en l'état.

Alors que la DDE et les divers services de l'Etat ont contribué à l'adoption d'un POS répondant aux spécificités de ces communes, le plan d'exposition au bruit tel qu'il est présenté remettrait en cause la politique urbanis-

Enfin, la valeur foncière des terrains subitement déclassés ou soumis à certains zonages serait fortement dépréciée, et ce alors que des zones sont déjà gelées et bloquent partiellement l'expansion des villages. C'est notamment le cas des zones inondables pour les communes de Jonquières et de Violès, ou bien encore des zones boisées à fort risque d'incendie pour le massif des communes d'Uchaux et de Bollène.

En conclusion, les riverains des communes des pays d'Orange ainsi que les professionnels du tourisme attendent des mesures visant à rétablir une égalité devant le bruit, qui n'est toujours pas assurée.

Aussi, pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, si les riverains des bases aériennes militaires d'Orange ou d'ailleurs peuvent espérer que le principe d'égalité devant la loi sera respecté afin qu'il n'y ait pas une discrimination entre les riverains selon la classification, civile ou militaire, des installations aéroportuaires. Je pense que l'application partielle et disparate de dispositions pour un même type de nuisances conduit à reconnaître deux catégories de citoyens au mépris de nos principes fondamentaux.

Enfin, je souhaite que vous me précisiez si les élus, les populations et les associations peuvent espérer un geste de la part de l'administration quant à une juste et équitable application du plan d'exposition au bruit, respectueux du développement urbanistique, économique et touristique de ces villages.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Alain Richard, ministre de la défense. Monsieur le député, la sensibilité particulière de l'environnement des communes avoisinant l'aérodrome militaire d'Orange en matière de nuisances sonores s'est nettement accentuée à partir du moment où une mission de formation de pilotes de Mirage a été confiée au cours de l'été 1998 à l'un des deux escadrons stationnés sur cette base, dit escadron de transformation.

A partir du constat de cette réalité difficile, nous avons entrepris une concertation avec les élus et les associations de riverains pour rechercher toutes les actions de progrès permettant de réduire les nuisances sonores.

Lors d'un déplacement, je me suis engagé à ramener le niveau de l'activité aérienne globale à celui antérieur à l'été 1998. Cet objectif est aujourd'hui atteint, vous avez bien voulu le rappeler. Le nombre de mouvements est passé de 33 000 à 27 500, grâce à des détachements extérieurs à la zone d'Orange, ce qui nous fait toucher une contradiction. Si cette zone ne peut plus avoir d'activité opérationnelle, il est illogique qu'un gouvernement la maintienne. Chacun, et notamment le député de la circonscription, doit savoir qu'il y a deux plateaux dans la balance. Si les avions ne peuvent plus manœuvrer, il faudra bien en tirer les conséquences.

Nous avons donc réduit les mouvements, en déplaçant des activités de la base d'Orange vers d'autres bases. Cet effort a été jugé positif par les élus territoriaux lors d'une réunion récemment organisée par le général commandant la région aérienne.

Nous allons aussi procéder à un investissement. Il convient donc de réfléchir à la pérennité de la base. Sinon, cet investissement serait réalisé en pure perte, et, si l'un de mes successeurs la fermait, nous serions critiqués. Il s'agit de relever la pente d'approche pour mauvaise visibilité et donc de limiter les nuisances à l'atterrissage.

Vous parlez de l'indemnisation des riverains pour

Comme vous le savez – tous les juristes ont appris ça dès le plus jeune âge – le principe d'égalité s'applique à des situations identiques ou comparables.

Aujourd'hui, le financement des opérations de protection ou de prévention sur les locaux privés environnant un aéroport est assuré par une taxe payée par les compagnies aériennes, qui, elles-mêmes, la répercutent sur leurs clients. Dans le cas d'une activité d'entraînement militaire indispensable, il ne pourrait y avoir qu'un financement budgétaire direct. Compte tenu des contraintes multiples qui pèsent sur le budget de la défense, cela ne pourrait se traduire que par une baisse d'activité de l'armée de l'air, alors que tous vos collègues, lorsque nous discutons le budget de la défense, disent : « Attention, nous ne sommes pas loin de la cote d'alerte quant à la réduction de l'activité des forces aériennes françaises ! ». Je ne crois que ce soit le cas, mais la question est soulevée.

La question financière reste ouverte, mais elle pose une difficulté au Gouvernement, et j'entends de nombreuses personnalités pleines d'imagination et d'esprit de proposition ici recommander la baisse des dépenses publiques !

M. Thierry Mariani. Cela dépend lesquelles !

M. le ministre de la défense. Ce n'est pas ce qu'elles disent quand elles énoncent ce principe général ! Elles ne disent d'ailleurs jamais lesquelles.

M. Thierry Mariani. On n'a jamais proposé la défense !

M. le ministre de la défense. Pour aucun secteur, on ne propose de baisser les crédits, ni l'hôpital, ni l'éducation nationale, ni la sécurité publique. La défense non plus et je vous en sais gré.

Quant à l'idée de délivrer des amendes au personnel, il y a une discipline dans l'armée de l'air, des moyens d'observation, et je ne crois donc pas que, au nom du principe d'égalité, on puisse appliquer un tel dispositif qui a été mis en place à l'encontre de certaines compagnies aériennes qui, pour des raisons de rentabilité, cherchaient à ne pas suivre les procédures d'approche recommandées aux abords des aéroports.

Reste la question des plans d'exposition au bruit.

Moi, je m'en remets à vous. Le plan d'exposition au bruit n'est pas fait de manière artificielle, abstraite, malveillante, pour compliquer la vie d'innocentes collectivités locales. Comme son nom l'indique, son but est de prévenir le développement de nuisances supplémentaires.

Si vous voulez rendre plus facile la construction de logements dans les zones exposées au bruit, j'enregistre cette revendication ! (*Sourires.*)

Si vous pensez que le plan d'exposition au bruit, qui n'est encore qu'un projet, en cours de concertation, place l'exposition au bruit dans des régions qui n'y sont pas exposées, qu'il y a erreur sur le niveau du bruit, je souhaite que le débat technique se développe, mais je vous mets en garde. Lorsqu'on a la chance, et je vous la souhaite, d'avoir une certaine longévité en politique, ce type de revendication peut ensuite vous valoir des demandes d'explication lorsqu'il se révèle, quelques années après, qu'il y avait bien exposition au bruit et qu'on s'est rendu sans le vouloir coauteur d'un développement des nuisances alors que des services publics travaillant impartialement vous avaient averti.

C'est aux autorités préfectorales de poursuivre la concertation, et le ministère de la défense ne fera qu'apporter des données physiques incontestables et vérifiables.

Nous travaillons de concert avec le ministère de l'environnement pour définir, de la manière la plus valide

culières engendrées par l'aéronautique militaire, qui ne sont pas comparables, parce que les mouvements des aéronefs ne sont pas du tout les mêmes, à celles de l'aéronautique civile. Le conseil national du bruit, présidé par votre collègue Jean-Pierre Blazy, se penchera sur ce nouveau dispositif de mesure lorsque le travail sera achevé.

Il me semble qu'il faut garder un esprit d'équilibre et ne pas partir de l'idée qu'un plan d'exposition au bruit est édicté de façon irrationnelle ou artificielle. Il correspond vraiment à des zones de nuisances, et il faut s'interroger longuement et en responsabilité avant d'y autoriser des constructions supplémentaires. Et c'est un ancien élu du Val-d'Oise, département de Roissy-en-France, qui vous en parle !

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je me placerai sur un plan technique, refusant de répondre à certaines allusions. Si j'ai adressé la question à votre collègue des transports, c'est que je considère que, côté militaire, le problème est réglé. Les militaires ont fait tout ce qu'ils pouvaient, je l'ai même dit dans ma question. On est revenu à un niveau de mouvements comparable à celui qui existait avant l'arrivée de l'escadron de transformation.

Simplement, on ne peut pas se contenter de cette réponse : « Ne dites rien ou la base part. » Aujourd'hui, ce qu'on demande, je le répète, c'est l'égalité. Pourquoi votre majorité a-t-elle reconnu que le bruit était quasiment intolérable quand c'est un aéroport civil, et pourquoi les riverains devraient-ils se taire quand c'est un aéroport militaire ?

Ce que l'on demande simplement, et raisonnablement, en équilibre, c'est que, par exemple, certaines dispositions d'indemnisation puissent s'appliquer, quitte à trouver les crédits nécessaires dans le budget. On ne demande pas, bien sûr, que des amendes soient infligées aux pilotes...

M. le ministre de la défense. Vous l'avez dit dans votre question, pourtant !

M. Thierry Mariani. Non ! J'ai fait remarquer qu'il existait des dispositions applicables aux compagnies privées, et que nous étions dans le vide. Entre la même chose et le vide, il y a de l'espace ! Nous demandons simplement que l'on se penche enfin sur ce problème du bruit dû aux aéroports militaires avec un minimum d'équité.

Quant aux zones d'exposition au bruit, nous demandons qu'il y ait un dialogue avec, notamment, les communes concernées. Nous sommes dans une zone où il n'y a pas de grands aéroports civils, mais il y a eu des inondations en 1992, et nous craignons que l'administration pêche plutôt par excès de prudence et que l'on se retrouve avec des zones bien trop étendues.

Je prends acte de votre volonté de dialogue. C'est tout ce que nous demandons, que le PEB soit réalisé en complet dialogue et en complète harmonie avec les élus locaux.

EXTENSION DE L'IUT DE PERPIGNAN SUR LE SITE DE CARCASSONNE

Mme la présidente. M. Jean-Claude Perez a présenté une question, n° 1041, ainsi rédigée :

« M. Jean-Claude Perez appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la

de l'IUT de Perpignan sur les sites de Carcassonne et de Narbonne. Ce développement se traduirait par l'ouverture de deux départements supplémentaires prévus par le projet de contrat quadriennal 1999-2002 de l'université de Perpignan. Cette université a présenté en ce sens un projet de département « carrières sociales, hôtellerie et tourisme » sur le site de Carcassonne, et ce, à la grande satisfaction des élus, qui avaient déjà fait connaître leur accord de principe sur les financements des équipements nécessaires. Ce projet est en effet en parfaite adéquation avec la vocation d'une ville axée sur le tourisme et comptant deux monuments classés au patrimoine mondial par l'Unesco. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître la procédure et le calendrier de mise en place de l'ouverture de ce nouveau département sur le site de Carcassonne. »

La parole est à M. Jean-Claude Perez, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Perez. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, ma question concerne le développement de l'institut universitaire de technologie sur le site de Carcassonne dans le cadre du schéma prévisionnel U 3 M.

Ce développement se traduirait par l'ouverture d'un département supplémentaire inscrit dans le projet de contrat quadriennal 1999-2002 de l'université de Perpignan.

Cette université a présenté en ce sens un projet de département « carrières sociales » sur le site de Carcassonne, et ce à la grande satisfaction des élus, qui avaient déjà fait connaître leur accord de principe sur le financement des équipements nécessaires.

Cette création aurait par ailleurs l'avantage de rejoindre les préoccupations que vous aviez exprimées lors de la séance des questions au Gouvernement du mercredi 15 décembre, durant laquelle vous aviez notamment déclaré qu'un effort particulier serait fait en faveur des villes moyennes concernant l'implantation de nouveaux départements d'IUT, dans la mesure où l'impact sur l'économie locale y est immédiatement perceptible.

Cependant, et en dépit de votre volonté affichée de faire avancer ce dossier, des incertitudes pèsent encore sur la date définitive d'ouverture. Je vous demande donc d'y mettre fin et de nous faire connaître la procédure et le calendrier de mise en place concernant l'ouverture de ce nouveau département sur le site de Carcassonne.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Monsieur le député, comme vous le savez, j'ai été très attentif au développement des instituts universitaires de technologie, notamment ceux du Languedoc-Roussillon et plus particulièrement celui de Perpignan, et au fait qu'ils devaient désormais s'organiser en réseau.

A plusieurs occasions, vous m'avez fait part de votre préoccupation concernant le développement d'un IUT dans le département de l'Aude et je vous ai dit mon complet accord avec l'idée que des antennes de l'IUT de Perpignan puissent s'établir dans l'Aude. Dans le cadre de ce dialogue, une demande de création d'un département sur le site de Carcassonne, orienté sur l'hôtellerie et le tourisme, m'a été adressée. Les procédures doivent être suivies. La commission s'est réunie, m'a donné un avis

l'ouverture de ce département. Elle est prévue pour la rentrée 2001. Le dossier, en effet, n'était pas tout à fait complet. Les choses, je crois, se passent à la fois dans la rigueur administrative, à laquelle je suis attaché, et avec le souci de développer cette région, qui en a bien besoin.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Perez.

M. Jean-Claude Perez. Je vous remercie, monsieur le ministre, au nom des élus du département, pour cette réponse concrète.

REMPLACEMENT DES ENSEIGNANTS ABSENTS DANS L'ACADÉMIE DE PARIS

Mme la présidente. M. Claude Goasguen a présenté une question, n° 1042, ainsi rédigée :

« Depuis la rentrée 1999, de nombreux parents d'élèves se plaignent des défaillances de remplacement d'enseignants. Dans les écoles, les collèges et les lycées de l'académie de Paris, les enseignants absents ne sont pas souvent remplacés. Cela pose des problèmes aux parents, qui le manifestent désormais collectivement, et handicape les élèves ainsi retardés dans leurs études. M. Claude Goasguen demande à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie pourquoi le remplacement des enseignants absents n'est pas systématique alors qu'il avait pourtant assuré le contraire dans ses déclarations sur la rentrée, dite du « zéro défaut ». Il lui demande comment il entend remédier à cette situation intolérable qui porte atteinte au service public. Par ailleurs, il souhaite qu'il lui communique les chiffres précis, par académie, des absences remplacées et non remplacées depuis la rentrée 1999 ainsi que ceux pour 1998. »

La parole est à M. Claude Goasguen, pour exposer sa question.

M. Claude Goasguen. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, lorsque j'ai décidé de poser cette question, je pensais que seules quelques écoles de mon arrondissement étaient concernées par le problème du remplacement et que les manifestations de parents d'élèves, qui étaient sporadiques, à l'école La Fontaine, à l'école Charnovitz ou dans d'autres, étaient dues à la spécificité de mon arrondissement. Avec quelque malignité, j'imaginai que l'académie de Paris n'avait pas servi comme elle aurait dû le faire les intérêts des groupes scolaires de mon arrondissement.

Malheureusement, et heureusement, je me suis aperçu que le problème du remplacement des enseignants était généralisé dans l'ensemble de l'académie de Paris, et même, hélas !, dans l'ensemble des académies de France puisque, désormais, c'est une partie intégrante des revendications que l'on voit poindre dans les diverses manifestations dont les origines sont multiples. Celle-ci, en tout cas, est très nette : pourquoi y a-t-il autant d'enseignants absents ?

Nous en sommes d'autant plus étonnés que, parmi vos engagements de rentrée, que nous avons suivis avec intérêt, il y avait la fin de ce genre de dysfonctionnement dans l'éducation nationale. Il n'y en a jamais eu autant ! Et jamais nous n'avons eu autant le sentiment, comme un grand nombre de parents d'élèves, que le service public n'était plus assuré comme il convenait.

Vous savez à quel point, pour des raisons personnelles mais aussi collectives, je suis attaché à la bonne qualité

une attitude politicienne de ma part. Il s'agit véritablement d'un grave problème, que se posent de nombreux parents d'élève, et notamment dans l'académie de Paris.

J'ai écrit à l'inspecteur d'académie, dont les compétences ne sont pas en cause. Et je dois dire que la réponse qu'il m'a adressée le 25 février dernier m'a quelque peu surpris. Il me dit qu'il a mobilisé plusieurs dizaines de remplaçants, que, pour le moment, 650 emplois supplémentaires dans l'académie de Paris ont été utilisés à 100 %, qu'il a eu l'autorisation de recruter 120 jeunes stagiaires, qui, eux aussi, sont appelés à remplacer des postes vacants. Alors, étant donné ce nombre, tout de même assez considérable, de 770 enseignants en plus, comment se fait-il, monsieur le ministre, que les problèmes de remplacement ne soient toujours pas réglés ?

Ma question est donc double : d'abord, s'agit-il d'une situation exceptionnelle, que le malaise qui traverse l'éducation nationale pourrait justifier ? Ensuite, n'est-ce pas aussi, peut-être, un problème de structure ? En particulier, je voudrais bien savoir exactement comment fonctionnent les nouveaux services de ressources humaines que vous avez mis en place, et s'ils sont, avec les distinctions qui sont faites par circonscription, véritablement opérationnels.

Ce que je souhaite, monsieur le ministre, c'est que, devant les difficultés qui sont les vôtres – et qui ont été celles de vos prédécesseurs je ne me fais aucune illusion : il ne s'agit pas là, encore une fois, d'une question politique – vous puissiez redresser la situation le plus rapidement possible. Ce sujet est sensible. Il faut voir les parents d'élèves lorsqu'ils amènent leurs enfants au petit matin, et qu'à onze heures on leur téléphone en disant qu'il n'est pas possible de les garder dans la journée. Il faut que vous amélioriez la qualité du service public, c'est essentiel, notamment dans les écoles primaires et pré-élémentaires. Je voudrais, de ce point de vue, connaître votre position et éventuellement les moyens que vous comptez mettre à la disposition de l'académie de Paris dans les semaines et dans les mois qui viennent.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Madame la présidente, mesdames, messieurs les députés, vous savez que ce sujet me préoccupe depuis que je suis ministre de l'éducation nationale. J'ai dit un certain nombre de choses sur ce sujet, dont je ne retire rien, et je me suis attaqué à ce problème. Est-ce que nous avons obtenu des résultats ? La réponse est oui. Est-ce que nous avons obtenu des résultats pleinement satisfaisants ? La réponse est non.

Nous avons mis en œuvre un suivi systématique des heures d'absence, et, pour le secondaire, une prise en compte des besoins de remplacement intégrés dans les besoins des académies. Nous souhaitons que tous les remplacements de courte durée soient gérés directement par les établissements. Vous le savez, cela va à l'encontre de certaines habitudes et je ne peux pas dire que, sur ce point, mes instructions aient connu un franc succès.

Concernant l'académie de Paris, je voudrais vous donner des chiffres, pour vous montrer que la situation, même si elle n'est pas encore pleinement satisfaisante, s'est améliorée. Dans le premier degré, le pourcentage des postes consacrés au remplacement des maîtres absents est de 7,9 %, ce qui est conforme à la moyenne nationale. Le nombre de jours d'absence non remplacée est inférieur

En 1998-1999, sur les 100 753 journées d'absence – le chiffre est quand même intéressant –, 92 462 ont été effectivement remplacées. Depuis la rentrée 1999, il y a eu 55 139 journées d'absence et 50 575 ont donné lieu à un remplacement. Compte tenu de la forte attente des parents d'élèves, le recteur d'académie a prévu d'améliorer le remplacement, notamment en augmentant le contingent d'emplois.

Je pense qu'il y a aussi des habitudes qui ont été prises. Par exemple, et c'est vrai même pour les postes vacants, on éprouve encore le besoin de demander l'autorisation à l'administration centrale. Et les remplacements se font encore à partir du rectorat. Je vous le dis tout de suite : la gestion des ressources humaines n'est pas encore entrée dans le cadre de la déconcentration, c'est la gestion des bassins qui se fera.

J'espère améliorer ce système, et à cet égard, je vous livre ma conviction profonde : tant que l'éducation nationale ne sera pas gérée au plus près du terrain et au plus près des besoins des usagers, elle connaîtra des dysfonctionnements structurels, qui tiennent simplement aux délais de transmission.

M. Claude Goasguen. Très juste !

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Je m'y emploie, comme vous le savez. J'ai largement entamé la déconcentration. Mais il faut aller plus loin. Un service public d'éducation doit d'abord être au service du public. Et pour cela, il ne peut qu'être géré de manière moderne, c'est-à-dire au plus près du terrain. Et je vous le dis en toute franchise : si nous avons fait un progrès en matière de jours d'absence, nous n'avons pas encore résolu le problème.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Goasguen.

M. Claude Goasguen. Monsieur le ministre, vos dispositions sont les nôtres, car nous avons bien compris que c'était au plus près du terrain que pouvaient être réglés ces problèmes. Mais je souhaiterais qu'elles ne soient pas seulement l'objet de discours à l'Assemblée nationale, mais que vous diffusiez des circulaires le plus rapidement possible – car l'émotion est forte – pour rendre la déconcentration effective. La déconcentration est un beau thème de discours mais il faut l'appliquer, même si c'est beaucoup plus difficile, j'en suis conscient, que d'en parler. J'ajoute que les parents d'élèves s'irritent désormais – et je dirais presque que c'est quelque chose de positif – de voir le service public perdre de sa qualité et demandent instamment cette déconcentration.

Enfin, monsieur le ministre, la complexité de son évolution ne permettra pas que notre système éducatif continue encore longtemps à relever de l'obscur domaine réglementaire. Les manifestations des parents d'élèves sont le témoignage d'une époque nouvelle qui s'ouvre. L'éducation nationale est désormais un objet incessant de débats et je souhaiterais à cet égard, monsieur le ministre, qu'un jour ait enfin lieu à l'Assemblée nationale une discussion qui aille au-delà de la lecture fastidieuse du *Bulletin officiel*. Un vrai débat national s'impose.

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

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. J'ai toujours été ouvert à

En attendant, je poursuis un certain nombre de réformes. Et je n'ai pas l'intention de m'arrêter, y compris en matière de déconcentration. Les décisions doivent être prises au plus près du terrain et l'éducation nationale doit associer l'ensemble du pays à sa politique.

C'est pourquoi, la semaine prochaine, se réunira pour la première fois la commission consultative de la carte scolaire, qui comprendra : le rapporteur spécial de l'Assemblée nationale, celui du Sénat, un représentant des maires, un représentant des conseils régionaux, un représentant des conseils généraux, les parents d'élèves, les syndicats d'enseignants et l'administration pour mettre à plat ce problème. Cette commission sera certainement amenée à discuter du problème des remplacements et des moyens à mettre en œuvre pour le régler. Elle réfléchira aussi aux raisons pour lesquelles la situation s'est progressivement aggravée.

J'hérite en la matière d'une situation qui s'est extraordinairement complexifiée, de sorte qu'il est devenu très difficile de réformer. Par exemple – et sans vouloir, moi non plus, faire de politique politicienne –, pourquoi a-t-il fallu que le gouvernement précédent décide que, pour prendre sur les listes complémentaires d'instituteurs, l'autorisation de Bercy était nécessaire ? Le résultat, c'est que dans le Languedoc-Roussillon, où il y avait quarante postes vacants, ils n'ont pas été remplacés pendant trois semaines. Il a fallu annuler cette disposition ultra-centralisatrice.

On voit donc que les rémanences, les adhérences de la centralisation existent partout. Nous essayons de les faire tomber. Vous me dites que je me contente de discours, mais reconnaissez, monsieur le député, que j'ai fait la déconcentration du mouvement, et que dorénavant, pour être nommé de Roubaix à Tourcoing, on ne passe pas par Paris. C'est déjà un progrès. Je n'ai pas dit que c'était le fin du fin, mais c'est déjà quelque chose.

Il faut donc avancer. Je partage complètement avec vous l'idée qu'un service public moderne doit être géré de manière moderne, c'est-à-dire de manière déconcentrée. C'est ce que nous essayons de faire. Peut-être trouverez-vous que nous ne sommes pas allés assez vite, mais j'aurais tendance à dire que, si mes prédécesseurs avaient fait les trois quarts du chemin, je n'aurais plus qu'un quart de chemin à faire.

CRÉATION D'UN CENTRE DE GÉRONTOLOGIE À L'HÔPITAL CHARLES-FOIX D'IVRY-SUR-SEINE

Mme la présidente. M. Jean-Claude Lefort a présenté une question, n° 1047, ainsi rédigée :

« Au début du siècle, un Français sur dix atteignait l'âge de soixante-cinq ans. Dans les prochaines années, un Français sur quatre sera âgé de plus de soixante ans. Ce phénomène de vieillissement de la population française pose des questions de société nouvelles. D'un point de vue médical, selon les spécialistes, les maladies de l'âge adulte se reportent sur la vieillesse, et celles du grand âge sont encore mal connues. A cela s'ajoute la prise en compte globale de la personne âgée. Ces aspects sont étroitement liés entre eux : sanitaires, sociaux, culturels et psychologiques. Aujourd'hui, les efforts consacrés à la gérontologie sont par trop dispersés, ainsi que le souligne un rapport officiel remis auprès du ministère de la santé. Une certaine unité est nécessaire pour couvrir l'ensemble du champ de cette grande

gérontologique de recherche et de formation autour de l'hôpital Charles-Foix d'Ivry-sur-Seine, sur lequel M. Jean-Claude Lefort souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour soutenir la création de ce centre de recherche, projet unique en France et en Europe. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, la France, comme vous le savez, est confrontée à un phénomène nouveau : le vieillissement de sa population, fruit de l'évolution de la société et des progrès de la médecine. Ce phénomène va s'étendre, à l'avenir, et pose des questions tout à fait nouvelles à la société. Il générera des problèmes lourds en termes humains – mais aussi de coût pour la société – si nous n'anticipons pas cet avenir.

D'un point de vue médical, selon les spécialistes, les maladies de l'âge adulte se reportent sur la vieillesse et celle du grand âge sont encore mal connues. Des maladies lourdes de coûts pour les personnes et pour la société s'étendent, qui demandent un développement de la recherche, recherche fondamentale incluse. A cela s'ajoute la nécessité d'une prise en compte globale de la personne âgée. C'est d'ailleurs ce que dit, vous le savez aussi, un rapport officiel remis en septembre dernier par ma collègue Paulette Guinchard-Kunstler, députée du Doubs.

Ce rapport souligne, en effet, que, « sur le sujet qui nous occupe, nous sommes face à un système très hétérogène d'intervenants » ; que sont ignorés « les aspects sanitaires, sociaux, culturels et psychologiques alors qu'ils sont liés » ; que « les intervenants sont sans coordination entre eux » ; que notre pays « souffre d'un défaut de la culture gérontologique, qui s'exprime par l'absence de prise en compte globale de la personne âgée et par une focalisation sur les seules questions médicales ».

Une certaine unité est donc nécessaire pour couvrir l'ensemble de cette grande question d'avenir qui nous est posée dès à présent. Nous sommes, nous l'appréhendons mieux aujourd'hui, face à un problème à la fois global et spécifique imposant dès maintenant une réponse adaptée de la société. C'est le sens du projet de pôle gérontologique de recherche et de formation autour de l'hôpital Charles-Foix, à Ivry, premier centre de gériatrie en France.

La réalisation de ce projet, unique en Europe, nécessite que soient prises dès maintenant les décisions par les autorités concernées. A cet égard, je souhaite, monsieur le ministre, que vous me confirmiez, – mais je n'en doute pas – d'une part, l'engagement de votre ministère pour la réalisation de la partie qui vous concerne directement – recherche et enseignement – et, d'autre part, connaître vos intentions sur le lien qui doit, nous semble-t-il, être fait entre ce projet d'Ivry et le projet sur le génome humain d'Evry, dans l'Essonne.

Enfin, je souhaite savoir où en est l'indispensable concertation interministérielle sur ce sujet majeur. Le feu vert général est attendu afin que nous aboutissions au résultat escompté.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Vous avez bien voulu me

mesures le Gouvernement compte prendre sur la question de la gérontologie au point de vue de la recherche, et plus précisément sur le site de l'hôpital Charles-Foix à Ivry-sur-Seine.

Je vous avais dit tout l'intérêt que je porte à ce projet lorsque nous nous étions rencontrés pour en parler il y a quelques semaines.

M. Jean-Claude Lefort. Tout à fait !

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Nous étions convenus que le projet initial avait évolué dans un sens très favorable.

Il comporte maintenant trois volets : un volet de formation pour les travailleurs sociaux intervenant auprès des personnes âgées, malades ou handicapées, à leur domicile ou hébergées dans des établissements de long ou moyen séjour ; un volet – qui me concerne – de recherche clinique consacré aux thèmes « épidémiologie, médicaments et handicaps », sorte de « centre d'investigation clinique », selon la terminologie de l'Inserm et de la direction de la recherche clinique au ministère chargé de la santé ; un volet de valorisation de la recherche, grâce à la création d'un incubateur et d'une pépinière d'entreprises, qui pourrait à terme générer la création de quarante-cinq emplois à Ivry-sur-Seine et, d'une manière plus générale, dans le Val-de-Marne.

La ville d'Ivry-sur-Seine, le département du Val-de-Marne et la région Ile-de-France ont marqué leur intérêt pour ce projet. Son intérêt scientifique et médical a été confirmé par le directeur général de l'Assistance publique-hôpitaux de Paris, le directeur général de l'Inserm, le président de l'université Paris VI et le doyen de l'UFR médicale Pitié-Salpêtrière à laquelle l'hôpital Charles-Foix est rattaché. Ils ont décidé de constituer à cet effet un groupement d'intérêt scientifique, GIS, et ont demandé au préfet que ce projet soit inscrit au plan Etat-région.

J'ajoute que mes collègues Martine Aubry et Dominique Gillot, respectivement ministre de l'emploi et de la solidarité et secrétaire d'Etat à la santé, m'ont confirmé leur intérêt pour la partie complémentaire de ce projet qui n'est pas du ressort de mon ministère.

La construction de cet ensemble sur le site de l'hôpital Charles-Foix représente une dépense d'investissement évaluée à environ 15 millions de francs, qui seraient à répartir sur cinq années, de 2001 à 2005 inclus. Nous l'avons inscrite dans le plan U3M de la région Ile-de-France qui vient d'être adopté par le conseil régional. Je tenais à vous le confirmer et à vous dire l'importance que j'attache à sa réussite.

Parallèlement, une mission a été confiée au professeur Baulieu dans le but d'étendre les moyens de développer une recherche à la fois immunologique et génétique, liée au développement de la génétique humaine au centre d'Evry. Celui-ci développera un Institut national de recherche gérontologique, mais qui sera organisé en réseau, et l'hôpital Charles-Foix en fera partie. Vous voyez donc, monsieur le député, que nous sommes très conscients de l'importance de cette recherche gérontologique. J'aurai l'occasion de m'exprimer à ce sujet quand le rapport de M. Baulieu me sera remis. Vous verrez que le programme que nous voulons faire – qui ne sera pas restreint à la région parisienne, puisqu'il aura des antennes dans les différentes villes de France – est un programme très ambitieux et qui, je crois, nous placera dans une très bonne position sur la recherche en géronto-

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. C'est avec plaisir que je prends note de vos déclarations, monsieur le ministre. Elles confirment ce que vous aviez déjà bien voulu nous dire. J'enregistre aussi le fait que vous allez prochainement faire des déclarations importantes sur ce sujet majeur qu'est le vieillissement de la population, qui posera des problèmes énormes à notre société d'ici vingt ans. Aujourd'hui, il ne nous faut pas seulement anticiper les problèmes de retraite, mais aussi celui du vieillissement. Tout cela va dans le bon sens. Si vous avez l'occasion de faire vos déclarations dans un lieu qui m'est cher, c'est avec plaisir que nous vous accueillerions, monsieur le ministre. (*Sourires.*)

ENSEIGNEMENT DU LATIN ET DU GREC

Mme la présidente. M. René André a présenté une question, n° 1052, ainsi rédigée :

« M. René André appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie sur la désaffection à l'égard de l'enseignement des langues anciennes (latin et grec). Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour inciter les élèves à se diriger vers l'enseignement du latin et du grec. »

La parole est à M. René André, pour exposer sa question.

M. René André. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, je voudrais attirer votre attention sur l'enseignement du latin et du grec.

La situation des langues anciennes en France présente quelque similitude avec les constitutions de l'ancienne URSS. Apparemment il n'y a rien à dire, ce qui est prévu est parfait, les libertés sont non seulement proclamées mais garanties. Et tout enfant qui souhaite étudier le latin ou le grec, en option facultative ou obligatoire, le peut. Du moins en théorie, car la réalité est malheureusement tout autre.

Volonté délibérée, coïncidence malheureuse, tout semble fait au contraire pour décourager les jeunes de l'étude et de l'enseignement des langues anciennes, latin ou grec, en dépit de proclamations contraires. Nous sommes de plus en plus nombreux à le regretter.

Car, et vous le savez bien, monsieur le ministre, au sein de la crise de l'enseignement, il y a la crise de l'enseignement des langues anciennes.

Permettez-moi à cet égard de citer une très grande dame, que tout le monde respecte, Mme de Romilly : « Cette crise, sur laquelle presque tous sont d'accord, concerne les lettres ainsi que les études anciennes, qui ont toujours eu une part essentielle et dont l'utilité est si sottement méconnue. » Les classes de latin ont des effectifs de plus en plus squelettiques ; les classes de grec ont parfois disparu pour des villes entières.

Je ne tiens pas à polémiquer, car ce n'est ni le lieu ni la matière, mais comment ne pas faire référence à la réforme engagée par M. Jospin lorsqu'il était ministre de l'éducation nationale – vous étiez déjà à ses côtés, monsieur le ministre –, et qui ne laissait aux élèves scientifiques, qui représentent curieusement la majorité des latinistes et des hellénistes, que la possibilité d'une seule option facultative, le latin ou le grec en compétition avec tout le reste. Heureusement, cette réforme a été corrigée

C'est une banalité que de constater que la langue française n'est plus maîtrisée et que des fautes d'orthographe ou de grammaire émaillent toutes les copies, de la sixième à l'agrégation.

Nombreux sont ceux qui pensent – et j'aimerais connaître votre opinion sur ce point, monsieur le ministre – que cette situation est également due à l'abandon des exercices et des analyses rigoureuses qu'impose l'étude des langues anciennes.

Non, ce n'est pas être conservateur, rétrograde ou je ne sais quoi que de souhaiter que l'étude des langues anciennes reprenne force et vigueur. C'est au contraire se projeter vers l'avenir et permettre à une société hypermarchande, hyperteknique et déshumanisée de conserver et de cultiver un peu d'humanisme.

Avant de conclure, je ferai deux citations. La première est de l'ancien président de l'Académie des sciences, M. Friedel : « A une époque où la notion de complexité domine bien souvent les sciences et les techniques, quelle meilleure ouverture sur cet aspect qu'une bonne culture humaniste ? » La seconde est d'un chef d'entreprise, M. Ambroise Roux : « J'ai toujours constaté que la réussite des grands chefs d'entreprise était essentiellement due à leurs qualités humaines. Les études scientifiques sont bien souvent une nécessité, mais elles ne contribuent guère au développement de ces qualités. Seule une formation humaniste peut y contribuer. C'est pourquoi il me paraît indispensable, pour ceux qui ambitionnent d'être des hommes complets, de suivre des études classiques. Français et latin sont donc, à mon avis, primordiaux. »

Bien entendu, monsieur le ministre, il s'agit, non pas de rendre obligatoire l'apprentissage du latin ou du grec, mais de permettre réellement à celles et à ceux qui veulent s'y initier ou l'étudier de pouvoir le faire facilement. Il ne suffit pas de proclamer une liberté pour qu'elle puisse s'exercer. Encore faut-il créer les conditions favorables à son exercice, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Ma question est simple, monsieur le ministre : que compte faire votre ministère pour rendre plus accessible aux élèves qui le souhaitent l'étude du latin ou/et du grec ? En avez-vous réellement la volonté ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Monsieur le député, je pourrais me contenter de vous répondre en vous citant des statistiques et vous dire que depuis que je suis arrivé à la tête du ministère de l'éducation nationale, l'étude du latin, qui concernait 21,6 % des élèves, en touche désormais 23,4 %, et que, pour le grec, les chiffres sont passés de 1,74 % à 1,88 %. Par conséquent, les dispositions que nous avons prises ont favorisé l'étude des langues anciennes. Mais j'irai plus loin.

M. René André. Je vous en remercie !

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Savez-vous combien il y a d'étudiants en grec à Dijon, à Rennes, à Caen ou à Bordeaux ? Moins d'une dizaine ! Et le ministre de l'éducation nationale n'est pour rien dans cette situation. Dans certaines facultés de province, le grec n'est même plus enseigné. Mais il n'appartient pas au ministre de l'éducation nationale d'imposer l'étude du grec.

Je vais vous dire quelle est l'origine de cette situation

Récemment, j'ai lu dans les journaux une pétition absurde à propos de la dissertation – pétition dont certains signataires n'avaient d'ailleurs même pas donné leur accord car on leur avait en fait demandé s'ils voulaient soutenir l'enseignement du grec et du latin. Or il faut savoir que, à l'heure actuelle, seuls 7,3 % des élèves choisissent la dissertation au baccalauréat. Au reste, la dissertation ne figurait même pas dans les programmes précédents, alors que c'était pourtant un professeur de lettres qui était ministre de l'éducation nationale. Nous avons donc rajouté cette matière au programme.

Pour lutter contre cette désaffectation de la filière lettres, nous entendons lui redonner de la vigueur. Les lettres se sont vassalisées vis-à-vis des sciences et des mathématiques. Aujourd'hui, un élève qui est mauvais en mathématiques ne peut pas espérer obtenir une mention élevée au bac et être admis en première supérieure. Songez que, dans certaines premières supérieures, on refuse les élèves de la filière lettres pour ne retenir que ceux de la filière scientifique. Voilà ce qui est à l'origine du problème.

M. Bayrou avait essayé de rétablir une filière lettres, mais il a finalement cédé à la pression de ceux qui souhaitaient l'instauration d'une filière d'élite. Or, moi, je ne crois pas qu'il puisse exister une filière d'élite. C'est bien d'être bon en mathématiques, mais c'est également bien bon d'être bon en lettres. Les deux sont honorables.

C'est pourquoi nous reconstituons une vraie filière lettres dans laquelle les élèves peuvent choisir, non en option mais en discipline obligatoire, le latin, le grec et deux langues étrangères. Ainsi, on pourra faire du latin, du grec et du français jusqu'en terminale, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. Nous augmentons donc les possibilités.

Par ailleurs, ce n'est pas moi qui ai supprimé le latin et le grec au brevet, mais mon prédécesseur. En ce qui nous concerne, nous rétablissons la possibilité, pour ceux qui passent une épreuve de latin au brevet, d'obtenir des points supplémentaires.

Notre effort en ce domaine est considérable, mais moi je ne peux pas choisir à la place des élèves. Je n'ai pas la volonté d'imposer quoi que ce soit.

C'est un sujet extrêmement important. D'ailleurs, voilà quelques années, j'ai demandé un rapport à Jean-Pierre Vernant sur l'étude du grec dans l'enseignement supérieur, dans le but de garder des pôles d'excellence en la matière. Certaines personnes que vous avez citées, monsieur le député, réclament dans une lettre que l'enseignement du grec soit dispensé partout. Mais ce ne peut être le cas, puisqu'il s'agit d'une matière que les élèves ne choisissent pas. Pour ma part, je souhaiterais que, dans l'enseignement supérieur, le grec puisse être choisi comme option par les étudiants en philosophie, comme c'est le cas d'autres pays, et non que ce soit uniquement le fait des futurs professeurs de latin-grec.

Je suis le premier à me désespérer que ce pays abandonne un certain nombre d'enseignements de cultures anciennes. Je dois dire que nous avons beaucoup mieux réussi en égyptologie, grâce, d'ailleurs, à la clairvoyance de M. Leclant qui a admis que l'on crée en France des centres d'égyptologie – du coup, l'égyptologie se porte bien.

Si l'on se réfère au nombre actuel des étudiants en grec dans quelques années, il n'y aura plus personne pour

Ce combat est général. Mais à toujours s'adresser au ministre dans ce domaine, ça me fait penser à ce qui se passe quand l'équipe de France d'un sport quelconque perd cinq à zéro : on accuse le président de la fédération d'avoir changé la tondeuse à gazon, par exemple.

Le problème doit être pris à la base et chacun doit s'interroger. Ainsi, il faut que les professeurs de latin-grec s'interrogent pour savoir ce qu'ils doivent faire pour attirer davantage d'élèves. A cet égard, je tiens à saluer les efforts accomplis par certains pour développer des CDroms, des logiciels destinés à ceux qui veulent apprendre la latin et le grec ; nous faisons en sorte qu'ils soient diffusés le plus largement possible.

Ne voyez pas en ma personne quelqu'un d'hostile à ce type d'enseignement. Je ne fais que vous relater la réalité telle qu'elle est. Ce serait une catastrophe si les études du grec dans le supérieur étaient réellement menacées – ce qui n'est pas le cas pour les études latines. Mon principal souci est de faire en sorte que cela ne puisse pas se produire. Mais il faut savoir que, rapporté au nombre d'habitants, il y a en France moins d'étudiants qui étudient le grec dans l'enseignement supérieur qu'aux Etats-Unis d'Amérique.

Mme la présidente. La parole est à M. René André.

M. René André. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. Je suis sensible au fait que vous ne vous soyez pas réfugié derrière les statistiques, mais, en bon scientifique que vous êtes, vous savez bien qu'elles ne sont pas toujours rigoureuses. Je suis surtout sensible au fait que vous ayez clairement indiqué que vous entendiez défendre le maintien de l'étude des langues anciennes, et c'est un message qu'il faut faire passer.

Bien sûr, ceux d'entre nous qui, sur ces bancs, sont jacobins – nous sommes encore un certain nombre à l'être – ont tendance à se tourner vers le ministère lorsque les choses vont mal. Ils considèrent que votre ministère doit inciter les jeunes, peut-être plus qu'il ne l'a fait, à se tourner vers l'étude des langues anciennes, leur faire comprendre qu'il ne s'agit pas pour eux d'une impasse, mais au contraire d'un enrichissement personnel et que, dans cette société déshumanisante – et qui risque de le devenir encore plus –, des études de ce type peuvent leur apporter un « plus » considérable.

Un de mes amis professeur me disait – mais je ne sais pas si c'est exact – que, dans l'enseignement en technologie, on est en train de diminuer, voire de supprimer la place de la philosophie. Si c'est exact, c'est une erreur, au même titre que le recul de l'étude du latin ou du grec. Tout ce qui peut contribuer au développement de l'esprit d'analyse, de l'esprit critique, de l'enrichissement personnel de l'homme en dehors des sciences doit être développé dans notre société. Vous avez dit clairement que vous en étiez partisan. J'en prends acte, et j'espère que vos services relayeront vos propos, monsieur le ministre.

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

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Je voudrais apporter une correction à ce que vous venez de dire, monsieur le député : non, la place de la philosophie ne diminue pas ; nous procédons même à des expérimentations d'enseignement de la philosophie dans les lycées professionnels. De plus, nous allons rendre obligatoire l'étude de la philosophie des sciences dans tous les cursus scientifiques, médicaux et d'ingénieurs.

Quant au problème des langues, il est plus général : il y a une chute de la demande en russe, en allemand et en

a une croissance en anglais, mais aussi en arabe et en chinois – mais, dans le cas de ces deux langues, on parlait de relativement bas. Il ne faut donc pas s'en tenir au seul problème des langues anciennes.

Toutefois, derrière l'enseignement des langues anciennes, il y a pour moi quelque chose de plus important : l'enseignement de civilisations anciennes et la délivrance des messages qui leur sont propres. C'est un sujet auquel je suis très attentif, puisque j'ai fait en sorte que, pour les chaires de civilisations anciennes, les critères quantitatifs ne soient plus pris en compte en matière de dotations universitaires. Cela nous permet de maintenir une chaire d'assyrien à l'université de Lille et à l'université de Toulouse. Je considère que de telles chaires doivent être maintenues quoi qu'il arrive et quoi qu'il en coûte. Le nombre des étudiants ne doit pas être pris en compte. Je suis absolument déterminé dans ce domaine. En revanche, je le répète, je ne veux pas rendre obligatoire l'enseignement de telle ou telle matière.

Si les hellénistes décidaient, au lieu d'adresser des pétitions au ministre, de se prendre en main et de faire une campagne de propagande pour que l'étude du grec soit généralisée, ils auraient le soutien du ministre de l'éducation nationale.

M. René André. Puis-je ajouter un mot en latin, madame la présidente ?

Mme la présidente. Monsieur André, puisque c'est en latin, vous avez droit à toute mon indulgence.

M. René André. *Macte animo, generose puer. Sed cave ne cadas.*

REVALORISATION DE LA CARRIÈRE DES INSPECTEURS DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Mme la présidente. Mme Michèle Rivasi a présenté une question, n° 1032, ainsi rédigée :

« Mme Michèle Rivasi interroge M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie sur la fonction particulièrement importante des inspecteurs de l'éducation nationale. Leurs charges sont de plus en plus nombreuses. Aux missions traditionnelles d'évaluation, de formation, de relation et de gestion, se sont ajoutés dernièrement les comités locaux d'éducation, les contrats éducatifs locaux, les recrutements d'aides éducateurs, la relance des zones d'éducation prioritaire, la mise en œuvre de l'enseignement des langues vivantes et la charte pour l'école du XXI^e siècle. Les inspecteurs de l'éducation nationale attendent donc une juste revalorisation de leur carrière, faute de quoi les difficultés de recrutement ne pourront que s'aggraver. Une mission d'étude sur leur statut a été confiée à M. Dasté, inspecteur général de l'administration de l'éducation nationale, et l'ouverture de discussions a été annoncée. Elle lui demande quel est le résultat de cette mission et quelles mesures il compte prendre pour une réelle revalorisation de la carrière des inspecteurs de l'éducation nationale. »

La parole est à Mme Michèle Rivasi, pour exposer sa question.

Mme Michèle Rivasi. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, ma question concerne les inspecteurs de l'éducation nationale.

La fonction des inspecteurs de l'éducation nationale est particulièrement importante, et vous avez bien voulu le

dans lequel vous écrivez : « Votre rôle est donc central et je compte sur vous dans l'effort de rénovation du système éducatif. »

Or les charges des inspecteurs sont de plus en plus nombreuses. Aux missions traditionnelles d'évaluation, de formation, de relation et de gestion, se sont ajoutées dernièrement des charges liées aux comités locaux d'éducation, aux contrats éducatifs locaux, au recrutement d'aides éducateurs, à la relance des zones d'éducation prioritaire, à l'enseignement des langues vivantes et d'élaboration de la charte pour l'école du XXI^e siècle.

Les inspecteurs de l'éducation nationale attendent donc une juste revalorisation de leur carrière, faute de quoi les difficultés de recrutement ne pourront que s'aggraver.

Monsieur le ministre, vous aviez demandé à M. Dasté, inspecteur général de l'administration de l'éducation nationale, un rapport sur le statut des inspecteurs de l'éducation nationale et vous aviez annoncé à ces derniers l'ouverture de discussions. Pouvez-vous nous indiquer quel est le résultat de la mission confiée à l'inspecteur général Dasté et quelles mesures vous comptez prendre pour que la carrière des inspecteurs de l'éducation nationale soit réellement revalorisée ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Madame la députée, je ne peux pas vous donner le résultat de la mission confiée à M. Dasté, puisque les discussions sont en cours.

Cela dit, vous avez eu raison de souligner les difficultés auxquelles sont confrontés les inspecteurs de l'éducation nationale. A mon sens, elles sont dues, non pas tant au fait que les inspecteurs sont forcément impliqués dans les réformes, mais au fait que, depuis des années, ils font à la fois un travail administratif et d'animation pédagogique. Il faut progressivement s'orienter vers une différenciation entre la fonction administrative, laquelle devra vraisemblablement être assurée en partie par les animateurs de bassin, et celle d'animation pédagogique, pour laquelle je souhaite qu'ils soient encore plus présents.

A partir du moment où les instituteurs sont transformés en professeurs d'école, les inspecteurs de l'éducation nationale demandent que leur régime soit rapproché de celui des IA-IPR. Je pense que, sur le plan des principes, cette demande est légitime. Il faut donc l'étudier. D'ailleurs, des discussions sont déjà en cours.

Le problème qui se pose concerne à la fois le mode de recrutement des inspecteurs de l'éducation nationale et leurs débouchés.

Personnellement, je souhaite, comme toujours, que le travail soit récompensé et que l'on n'érige pas, pour les promotions, de barrières artificielles, notamment à la faveur d'un diplôme ou d'un concours passé à l'âge de vingt ans.

Autrement dit, je souhaite que les meilleurs des inspecteurs de l'éducation nationale puissent devenir inspecteurs généraux s'ils en ont la capacité et que les meilleurs des enseignants puissent devenir inspecteurs de l'éducation nationale. Nous devons attiser les meilleurs enseignants dans le corps des inspecteurs. Les critères pris en considération doivent être ceux de la qualité et du talent.

Tel est le sens de la réforme que nous sommes en train d'élaborer et qui ira vers une revalorisation, légitime, des personnels concernés.

Permettez-moi, pour finir, d'évoquer un point que

Une chose est frappante : la proportion de femmes est, chez les inspecteurs, très faible par rapport au corps enseignant. On peut s'interroger, penser que c'est volontaire et qu'il y a là une discrimination fondée sur le sexe. Mais la situation est plus compliquée que cela : les inspecteurs se voient imposer une obligation de mobilité.

Mme Michèle Rivasi. C'est vrai !

M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Cette obligation fait qu'un bon nombre d'enseignantes refusent de devenir inspecteurs.

Nous étudions comment les règles de mobilité peuvent être améliorées, et cela fait partie des négociations en cours. Je ne peux cependant vous assurer que nous aboutissons. Un calendrier budgétaire devra probablement être fixé.

Quoi qu'il en soit, nous sommes très soucieux de faire en sorte que tous les moyens soient donnés au corps d'inspection de l'éducation nationale et que, dans le même temps, des débouchés puissent, grâce à la mobilité, être offerts à tous les enseignants dont le talent le justifie.

Mme la présidente. La parole est à Mme Michèle Rivasi.

Mme Michèle Rivasi. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

J'approuve pleinement l'idée que les inspecteurs doivent plus jouer un rôle d'animation pédagogique au niveau du corps enseignant qu'assumer des problèmes de gestion.

Les syndicats d'inspecteurs de l'éducation nationale sont très favorables au corps unique à un seul grade, préconisé par le rapport Dasté.

Quant à la mobilité, elle touche aussi le CAPES : s'il y a de plus en plus de gens qui se destinent à l'enseignement, ils préfèrent devenir professeur des écoles plutôt que du second degré. Cela traduit un changement de mentalité.

Le problème se doit d'être posé car, si l'on veut de bons enseignants, on doit leur garantir une stabilité psychologique.

RESPONSABILITÉ DES ENSEIGNANTS LORS DES SORTIES SCOLAIRES

Mme la présidente. M. Yves Coussain a présenté une question, n° 1050, ainsi rédigée :

« M. Yves Coussain attire l'attention de Mme la ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire sur la responsabilité des enseignants lors des sorties scolaires. S'il est bien évident que les fautes professionnelles doivent être sanctionnées, il est indispensable que les responsabilités professionnelles administratives et pénales soient clarifiées. L'exemple de ce qui se passe dans le Cantal illustre cette nécessité : à la suite de la chute mortelle d'une lycéenne en pleine nuit, les enseignants ont été sanctionnés administrativement puis mis en examen. De ce fait, l'ensemble des enseignants d'Aurillac ont décidé de suspendre les sorties scolaires, privant ainsi les élèves d'apports pédagogiques. Sans remettre en cause le principe de la sanction, ils demandent que les responsabilités soient clairement définies et attendent avec impatience la sortie des textes annoncés enga-

l'éducation nationale sur ce sujet. Sur le plan pénal, l'article 1^{er} de la proposition de loi adoptée par le Sénat et tendant à préciser la définition des délits non intentionnels pourrait clarifier la situation : les enseignants ne doivent être responsables pénalement qu'en cas de violation délibérée d'une obligation de sécurité et de prudence. Sur le plan administratif, l'empressement à mettre en cause les enseignants par un blâme ou une autre sanction doit également être proscrit s'il n'y a pas faute. Il lui demande donc quelles dispositions législatives ou réglementaires elle entend prendre et dans quel délai, et en particulier si elle envisage d'étendre aux personnels de l'éducation nationale les dispositions de la proposition du Sénat. »

La parole est à M. Yves Coussain, pour exposer sa question.

M. Yves Coussain. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, depuis la rentrée scolaire de septembre dernier, il n'y a pratiquement pas eu de sorties scolaires dans le département du Cantal : ni piscine, ni apprentissage de la vie et de la nature en milieu ouvert, ni voyage dans les pays étrangers pour les élèves des classes européennes. Quel en est la raison ? A la suite de la chute mortelle d'une jeune lycéenne survenue lors d'une sortie scolaire, les enseignants accompagnateurs ont été sanctionnés administrativement et mis en examen alors que, de toute évidence, ils n'ont ni fait preuve d'imprudence ni commis de faute dans l'accomplissement de leur mission.

Ce drame a ému toute la région et reste présent dans nos mémoires. Par solidarité et dans un souci de clarté, les enseignants font actuellement la grève des sorties.

Il n'est pas dans mon propos – ni dans le leur, d'ailleurs – de demander que les fautes, quand elles sont avérées, et surtout lorsqu'elles ont des conséquences dramatiques, ne soient pas sanctionnées. Il ne s'agit pas non plus de remettre en cause le principe de responsabilité. Il s'agit au contraire de le clarifier autour de deux pivots : d'abord, sur le plan administratif car, pour qu'une sanction soit prononcée, il faut qu'il y ait faute et manquement aux règles de prudence et de surveillance ; ensuite, sur le plan pénal car la responsabilité ne doit pouvoir être engagée qu'en cas de faute et s'il existe un lien direct entre la faute et le dommage.

Depuis plusieurs mois, les enseignants et les responsables des établissements scolaires attendent avec impatience la sortie des textes annoncés, qui engageraient aussi bien l'éducation nationale que la chancellerie.

Sur le plan pénal, l'article 1^{er} de la proposition de loi du Sénat tendant à préciser la définition des délits non intentionnels me semble devoir s'appliquer aux enseignants : ceux-ci ne doivent être responsables pénalement qu'en cas de violation délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence.

Cette proposition a été votée par presque tous les groupes du Sénat – je crois savoir que seul le groupe communiste s'est abstenu. Elle devait être soumise à l'Assemblée nationale fin février, mais elle a été retirée de notre ordre du jour, bien qu'elle soit, je le répète, très attendue.

Etes-vous favorable, monsieur le ministre, aux dispositions de ce texte et userez-vous de votre influence pour

Sur le plan administratif, quelles dispositions comptez-vous prendre pour mettre fin à la mise en cause systématique des enseignants alors même qu'il n'y a pas eu faute ?

Les enseignants attendent vos réponses et des mesures concrètes pour reprendre, dans l'intérêt de tous les élèves, le cours normal des sorties pédagogiques.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

M. Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie. Monsieur le député, je vous demande d'excuser l'absence de ma collègue Ségolène Royal, occupée par ses fonctions.

La proposition de loi relative à la définition des délits non intentionnels, déposée par le sénateur Fauchon, a été votée en première lecture au Sénat le 27 janvier dernier. Elle doit être examinée par l'Assemblée nationale dans la seconde quinzaine de mars. Si ses dispositions sont votées, elles s'appliqueront à tous les justiciables, qu'ils soient fonctionnaires ou non, et donc à l'ensemble des personnels de l'éducation nationale.

Quant aux sanctions disciplinaires, elles sont prises à l'encontre des agents en cas de faute professionnelle caractérisée. Cette responsabilité est établie par des enquêtes administratives, notamment au vu des rapports des inspections générales qui sont mandatées par le ministre de l'éducation nationale pour vérifier l'existence de dysfonctionnements lorsqu'un événement grave ébranle la communauté scolaire. Ce fut le cas pour l'accident survenu dans le Cantal, où une élève a trouvé la mort et où plusieurs ont été blessés.

Le rapport de l'inspection générale de l'administration de l'éducation nationale avait mis en évidence certains manquements des cinq accompagnateurs. C'est sur cette base qu'un avertissement leur a été donné.

Personnellement, j'ai été très ému par des condamnations pénales qui ont été infligées à des fonctionnaires dont la responsabilité n'était visiblement pas en cause. J'attends donc avec impatience le vote de la proposition de loi pour que les choses soient clarifiées. En attendant, on essaiera d'agir au mieux et dans la justice.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Coussain.

M. Yves Coussain. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

Le texte de loi sur la responsabilité pénale est attendu aussi bien par les enseignants que par les maires et les proviseurs. Il ne tient qu'au Gouvernement de faire en sorte qu'il soit inscrit à notre ordre du jour. Il était prévu qu'il le soit au mois de février. Il devrait finalement l'être, en principe, dans la quinzaine qui vient. Je compte sur votre influence pour qu'il soit effectivement voté.

Ce que veulent les enseignants, c'est que les responsabilités soient clairement établies. Ils souhaitent que disparaisse le flou actuel qui fait que, dès qu'un accident survient, ils sont mis en examen et sanctionnés administrativement alors même qu'ils n'ont pas commis de faute et, surtout, qu'il n'existe pas de liens entre leur faute éventuelle et le dommage subi.

Pour nos jeunes et pour la démocratie locale, nous

EFFECTIFS DU COMMISSARIAT DE POLICE DE SARREGUEMINES

Mme la présidente. M. Gilbert Maurer a présenté une question, n° 1038, ainsi rédigée :

« Le commissariat de police de Sarreguemines fait actuellement face à d'importants problèmes d'effectifs. Huit postes de titulaires ne sont toujours pas pourvus à ce jour, ce qui ne permet plus au commissariat d'assurer la police secours, pourtant mission première, étant donné que les servitudes auxquelles elle reste soumise sont fortes et nombreuses (centre hospitalier spécialisé, hôpitaux, maison d'arrêt, tribunal, Banque de France). Les rappels réguliers de fonctionnaires en congés annuels font que certains cumulent déjà plus de mille heures supplémentaires. La situation n'est plus tolérable d'autant qu'il faut y ajouter cinq départs à la retraite prévus en septembre 2000. C'est pourquoi M. Gilbert Maurer demande instamment à M. le ministre de l'intérieur de répondre de façon urgente et concrète à la demande de renforcement des effectifs de police de Sarreguemines. »

La parole est à M. Gilbert Maurer, pour exposer sa question.

M. Gilbert Maurer. Ma question, qui concerne la situation du commissariat de Sarreguemines, s'adresse à M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le lui signaler, le commissariat de police de Sarreguemines fait actuellement face à d'importants problèmes : ses effectifs ne cessent de diminuer si l'on excepte l'arrivée d'un gardien de la paix au mois de septembre et, heureusement, la nomination de deux fonctionnaires au mois de mars. Mais cela reste bien insuffisant car cinq postes de titulaire ne sont à ce jour toujours pas pourvus, sur un total de vingt-cinq. Cette situation ne permet plus au commissariat d'assurer la mission de police secours, qui constitue pourtant sa mission première. Les servitudes auxquelles ce commissariat reste par ailleurs soumis sont fortes et nombreuses. Il doit en effet desservir un centre hospitalier spécialisé, un hôpital, deux centres de détention, un tribunal de grande instance et la Banque de France.

Les rappels réguliers de fonctionnaires en congé annuel font que certains cumulent déjà plus de mille heures supplémentaires. La situation n'est à mon avis plus supportable et le point de rupture pouvant provoquer un conflit grave me semble proche.

Il faut ajouter à ce tableau déjà bien sombre non seulement cinq départs à la retraite prévus pour le mois de septembre 2000, mais aussi la suppression du poste de commissaire de police au profit d'un poste de commandant.

Tous ces éléments donnent une idée des conditions de travail dramatiques de ces policiers, à qui l'Etat ne donne plus, à mon sens, les moyens de travailler.

Au total, avec dix postes non pourvus, la situation n'est plus tenable, d'autant plus que les adjoints de sécurité qui ont été affectés au commissariat ne sont pas autorisés à effectuer les missions de terrain dont je viens de citer quelques exemples.

C'est pourquoi je me permets de demander par votre intermédiaire, monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, à M. le ministre de l'intérieur, de répondre de façon urgente et réelle à la demande de renforcement des effec-

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député et cher ami, M. Chevènement m'a demandé de le remplacer pour répondre à votre question. Je le ferai volontiers avec l'âme du Lorrain que je suis et qui est naturellement très porté à s'intéresser au cas de Sarreguemines.

Au 1^{er} mars 2000, la circonscription de Sarreguemines comptait quarante-cinq fonctionnaires assistés de trois policiers auxiliaires et de sept adjoints de sécurité. Par rapport au 1^{er} janvier 1999, le service a enregistré une diminution de quatre fonctionnaires mais, dans le même temps, les corps de policiers auxiliaires et d'adjoints de sécurité ont, quant à eux, globalement augmenté de deux éléments.

Dans l'immédiat, afin de maintenir le potentiel en effectifs du commissariat de Sarreguemines, deux gardiens de la paix stagiaires ont été affectés le 7 mars.

De nouvelles affectations seront réalisées lors du mouvement général du 1^{er} septembre prochain.

Vous avez donc là un premier motif de satisfaction puisque l'orientation prioritaire donnée par le ministre de l'intérieur intègre vos demandes.

Ce sont en effet 1 664 élèves gardiens de la paix supplémentaires qui ont été recrutés en 1999, portant ainsi le recrutement global à plus de 6 000, niveau jamais atteint depuis 1982.

De plus, le décret n° 2000-24 du 13 janvier 2000 prévoit l'organisation, avant le 30 juin prochain, d'un concours exceptionnel de 1 000 gardiens de la paix, réservé aux policiers auxiliaires.

Ces recrutements, supérieurs aux départs enregistrés, permettront dès l'année 2000 le renforcement des effectifs opérationnels de près de 2 400 fonctionnaires, qui seront alors affectés dans les services dont les besoins sont les plus grands.

En outre, le développement des emplois-jeunes a permis à votre département, la Moselle, classé parmi les départements sensibles, de se voir doter à ce jour de 147 adjoints de sécurité. Ce nombre doit augmenter d'ici à la fin de l'année. Ainsi, je suis heureux de vous annoncer, au nom de M. Chevènement, que deux adjoints de sécurité supplémentaires pourraient être affectés à Sarreguemines lors des prochains recrutements.

Vous avez là un autre motif de satisfaction.

En ce qui concerne le nombre d'heures de récupération des fonctionnaires, le chiffre, qui est en réalité de 300 heures par agent, n'apparaît pas surélevé et n'obère en aucune façon le fonctionnement du commissariat. Cet état de fait est souvent lié au souhait des intéressés de disposer de ces heures en fin de carrière, au moment de leur admission à la retraite. C'est là une pratique courante, comme vous le savez.

Quant au taux de délinquance à Sarreguemines, il était en 1999 de 67 %, chiffre nettement inférieur au taux national, qui est de 82 %. Toutefois, l'évolution récente ayant fait apparaître une croissance des faits constatés, notamment pour ce qui concerne la délinquance de voie publique, je puis vous assurer que M. Chevènement, ministre de l'intérieur, se préoccupe tout particulièrement de la situation du commissariat de police de Sarreguemines et que sa vigilance est constante. Il vous fera part des autres suites qui seront données à la question que vous venez très opportunément de poser.

M. Gilbert Maurer. Je remercie M. le secrétaire d'Etat de sa solidarité lorraine et des bonnes nouvelles qu'il vient de m'annoncer.

Je compte sur le fait que, dans le cadre de l'augmentation générale des effectifs de fonctionnaires de police, le commissariat de Sarreguemines sera pris en compte étant donné sa situation.

4

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

Mme la présidente. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'à jeudi 30 mars 2000 inclus a été fixé ce matin en conférence des présidents.

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

En application de l'article 65-1 du règlement, la conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote par scrutin public sur l'ensemble du projet relatif à la solidarité et au renouvellement urbains auraient lieu le mardi 21 mars, après les questions au Gouvernement.

Par ailleurs, en application des dispositions de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution, il a été décidé que la septième séance mensuelle d'initiative parlementaire, dont il revient au groupe Radical, Citoyen et Vert de proposer l'ordre du jour, aurait lieu le mardi 25 avril, matin, et se poursuivrait le mardi 2 mai, matin.

5

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT (suite)

Mme la présidente. Nous revenons aux questions orales sans débat.

AVENIR DU CENTRE ADMINISTRATIF DU CRÉDIT LYONNAIS DE BAYEUX

Mme la présidente. Mme Laurence Dumont a présenté une question, n° 1037, ainsi rédigée :

« L'avenir du centre administratif du Crédit Lyonnais de Bayeux, qui emploie huit cents personnes, est fortement menacé. Selon les organisations syndicales, un projet de partenariat et de regroupement de certaines activités avec d'autres banques, notamment la Caisse des dépôts et consignations et le Crédit agricole, entraîneront la suppression de cent cinquante à deux cents emplois sur le site. Il semblerait que cette liste ne soit pas exhaustive et que le maintien du Crédit Lyonnais de Bayeux soit fortement compromis. Mme Laurence Dumont demande à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ce qu'il en est du partenariat ou des regroupements annoncés, quelles conséquences ils auront sur le personnel et quel sera l'avenir du centre admi-

centre a déjà connu de cruelles réductions d'effectifs et sa disparition entraînerait une véritable catastrophe économique pour la ville de Bayeux et sa région. »

La parole est à Mme Laurence Dumont, pour exposer sa question.

Mme Laurence Dumont. Monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, le centre administratif du Crédit lyonnais de Bayeux a déjà connu de cruelles réductions d'effectifs : le nombre de ses salariés est passé en vingt ans de 1 500 à 800.

Selon les organisations syndicales, un projet de partenariat et de regroupement de certaines de ses activités avec d'autres banques, notamment la Caisse des dépôts et consignations et/ou le Crédit agricole, risque d'entraîner à terme la suppression sur le site de cent cinquante à deux cents emplois. Il semble que la liste ne soit pas exhaustive et que le maintien du Crédit lyonnais de Bayeux soit en lui-même fortement compromis.

Je me permettrai de poser trois séries de questions.

Premièrement, qu'en sera-t-il de l'avenir du centre administratif après les restructurations en cours ? Combien d'emplois seront maintenus et à quel terme ? Je sais que les banquiers ont pour habitude de ne pas pouvoir s'engager au-delà de quelques mois, mais comment peut-on admettre que des salariés puissent être maintenus dans une telle incertitude quant à leur avenir professionnel ?

Deuxièmement, qu'en est-il du partenariat ou des regroupements annoncés ? Quelles conséquences entraîneront-ils pour le personnel ? En particulier, quelle convention collective, quel statut s'appliqueront aux employés concernés par l'accord de partenariat aujourd'hui en cours de négociation et sur lequel une lettre d'intention a déjà été signée avec la Gestitres, filiale de la Caisse des dépôts et des caisses d'épargne ?

Troisièmement, puisque l'expression de « plan social » est déjà sur toutes les lèvres, y compris à la direction du groupe, il est sans doute utile de reparler de réduction du temps de travail. Cela va dans le droit fil de ce que nous avons tenté de faire ici avec l'« amendement Michelin », à savoir que tout doit être fait pour que les négociations sur la réduction du temps de travail aboutissent avant d'envisager de mettre en œuvre un plan social.

Les négociations sur la réduction du temps de travail sont en panne au Crédit lyonnais. Quel sera l'avenir de l'accord de Robien qui avait été signé et qui couvre plus de 7 000 employés du groupe ?

La direction aurait réclamé au Gouvernement la prolongation des dispositions de l'accord. Qu'en est-il exactement ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, les salariés du centre administratif du Crédit lyonnais de Bayeux liront attentivement – ils ne seront pas les seuls – le compte rendu de notre séance. Je vous remercie par avance de leur apporter les éléments d'information susceptibles de les rassurer durablement sur l'avenir du site.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Je vous remercie, madame Dumont, de m'avoir posé cette question importante. M. Sautter m'a demandé de vous apporter les précisions suivantes.

Le centre administratif de Bayeux du Crédit Lyonnais est en effet chargé de la conservation des titres, des fonds

En France, chacun le sait, ce métier est en voie de forte concentration, car il exige des investissements très élevés qui ne peuvent être rentabilisés que par des économies d'échelle. A moins de s'exclure du marché et de ne plus pouvoir apporter à ses clients des services de qualité à des prix de marché, le Crédit Lyonnais doit lui aussi nouer des partenariats, sans quoi il n'aura pas la taille suffisante pour rester compétitif.

Il appartient bien entendu au Crédit Lyonnais, désormais privatisé à 90 %, d'adopter, en liaison avec tous les partenaires, la solution appropriée. A cette fin, il a veillé, dans le choix de son partenaire, à ce que la solution proposée soit la plus satisfaisante sur le plan social. Il a ainsi signé une lettre d'engagement de négociation exclusive avec Gestitres, filiale des Caisses d'épargne et de la Caisse des dépôts, dont la proposition permet le maintien de l'activité sur place.

S'agissant de l'aménagement et de la réduction du temps de travail, le Crédit Lyonnais est naturellement soumis aux lois que le Parlement a adoptées et nul doute qu'il trouvera dans celles-ci les éléments d'une dynamique en rapport avec les objectifs de maintien de l'emploi que vous avez indiqués.

La réalisation du partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations prévu en 2001 – la réponse de M. Sautter est très claire – ne remet pas en cause l'existence du centre de Bayeux.

Je pense que vous avez ainsi satisfaction. Au nom de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, j'ai tracé une ligne de conduite. Le Crédit Lyonnais doit être inséré dans l'ensemble du paysage bancaire, s'agissant notamment des lois sociales et des lois sur l'aménagement et la réduction du temps de travail. Et, par une gestion plus partenariale de certains types d'opérations, nous devons être capables de rendre l'établissement compétitif au plan européen et de confirmer les acquis déjà enregistrés pour cette belle banque.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Dumont.

Mme Laurence Dumont. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir apporté ces éléments de réponse. Je reviendrai juste sur deux éléments pour vous demander de vous faire l'interprète de mes préoccupations auprès des ministres plus directement concernés, M. Sautter et Mme Aubry.

L'accord avec Gestitres prévoit en effet explicitement le maintien de l'activité sur place, mais pour combien de temps ? Je le répète, les banquiers ont un peu de mal à s'engager sur le moyen terme, notamment vis-à-vis des salariés.

A propos de la réduction du temps de travail, je crois tout de même que l'Etat, étant encore actionnaire de cette banque, même si la part du capital qu'il détient très faible, a son mot à dire sur l'ordre des priorités : il convient de concrétiser les négociations sur la réduction du temps de travail avant d'envisager le plan social. Dans la gestion de ce dossier, le Gouvernement s'honorerait à intervenir.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. Je veux bien m'engager à transmettre vos demandes plus précises, voire chiffrées, si je comprends bien, à mon collègue M. Saut-

Pour ce qui est de la réduction et de l'aménagement du temps de travail, je vous rassure : le Gouvernement s'inscrit vraiment dans la dynamique politique que vous attendez. S'il a proposé au Parlement le projet de loi dit « deuxième loi Aubry », relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail, c'est bien dans une optique de maintien et de développement de l'emploi.

AVENIR DU PROJET DE CONSTRUCTION PAR EDF
D'UNE CENTRALE THERMIQUE EN CORSE

Mme la présidente. M. Paul Patriarche a présenté une question, n° 1043, ainsi rédigée :

« M. Paul Patriarche attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie sur la décision unilatérale d'EDF de renoncer, après sept ans de revirements et d'hésitations, à la construction d'une centrale thermique à gaz à cycles combinés pour alimenter la Corse en énergie électrique. L'assemblée de Corse avait voté dès le 29 octobre 1993 en faveur de ce projet et de son implantation sur le site de Serra Di Fiumorbu, dans le cadre du pouvoir de codécision reconnu en ce domaine à la collectivité territoriale de Corse par son statut de 1991. Ce renoncement correspond à l'hostilité à ce projet exprimée par Mme la ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire le 27 septembre 1997 à l'occasion de sa visite en Corse. Ce revirement d'EDF s'est fait sans aucune concertation préalable avec les élus, et aucune solution alternative permettant d'assurer la sécurité d'approvisionnement en électricité de l'île n'a été proposée. Il lui demande donc si EDF envisage de confirmer l'abandon de la centrale à gaz, si une stratégie alternative est proposée pour assurer l'indépendance énergétique de l'île et, enfin, si l'Etat envisage des possibilités d'investissements de substitution pour les communes de Fiumorbu qui, depuis sept ans, sont mobilisées pour la réalisation de ce projet. »

La parole est à M. Paul Patriarche, pour exposer sa question.

M. Paul Patriarche. Monsieur le secrétaire d'Etat, en d'autres temps, j'ai déjà appelé votre attention sur le problème que je vais évoquer aujourd'hui : la décision unilatérale d'EDF de renoncer à la construction d'une centrale thermique à gaz à cycles combinés pour l'alimentation de la Corse en énergie électrique, après le vote de l'assemblée de Corse, en date du 29 octobre 1993, en faveur de cette solution sur le site de Serra Di Fiumorbu, dans le cadre du pouvoir de codécision reconnu en la matière à la collectivité territoriale de Corse, de par son statut particulier du 13 mai 1991.

Ce renoncement paraît avoir été dicté par l'opposition manifeste et improvisée de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, exprimée à l'occasion de sa visite en Corse, le 27 septembre 1997, sans la concertation préalable avec les élus responsables qui aurait dû précéder ce revirement stratégique inattendu. En outre, je fais observer qu'à ce jour, aucun plan de substitution n'a été présenté à l'assemblée de Corse, comme il se devrait, et qu'en conséquence, au plan juridique, aussi bien quant à la forme que quant au fond, la communauté des communes du Fiumorbu est fondée à considérer que l'hypothèse de la construction de la centrale sur son territoire n'est pas formellement abandon-

Les déclarations sans équivoque du directeur régional d'EDF entendues il y a quelques semaines sur France 3-Corse semblent toutefois confirmer cet abandon. Cette position provoque une profonde désillusion dans cette partie déshéritée de l'île. On y estime que l'argument du surcoût d'une implantation à Serra Di Fiumorbu ne peut tenir lieu de justification dirimante à l'abandon du projet, étant donné que la question préjudicielle de son financement n'a pas été posée de façon claire, ni *a fortiori* tranchée.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, si EDF a l'intention de soumettre prochainement à la collectivité territoriale de Corse, soit la confirmation de sa préférence initiale pour la centrale à gaz, soit les éléments structurés et cohérents d'une stratégie alternative ? Dans cette seconde hypothèse, les communes du Fiumorbu se verront-elles réserver des investissements de substitution tenant compte de leur légitime attente, encouragée depuis sept ans déjà ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, vous aviez déjà attiré mon attention sur la centrale de Fiumorbu. A mon avis, il faut se poser deux questions. La construction de la centrale est-elle justifiée ? Si on estime qu'elle ne l'est pas, y a-t-il une solution alternative – vous avez parlé de « plan de substitution » – favorable au développement économique de la Corse, objectif que le Gouvernement partage avec vous ?

La construction est-elle justifiée ?

D'abord, il faut rappeler qu'après avoir connu une forte croissance au début des années 90, avec un taux voisin de 7 % par an, la consommation d'électricité, en Corse, n'augmente plus que d'environ 3 % par an, soit moins de la moitié du taux enregistré précédemment. L'estimation des moyens de production d'électricité nécessaires envisagée il y a plus de dix ans en Corse ne correspond donc plus aujourd'hui à la réalité des besoins.

En ce qui concerne le projet d'implantation d'une centrale thermique, nous avons tous, je pense, un souci d'optimisation technico-économique des investissements. Ce souci avait conduit EDF, en 1993, à retenir le site de Lucciana, proche de Bastia. Par vote du 29 octobre 1993, l'assemblée de Corse a exprimé sa préférence pour la commune de Serra Di Fiumorbu. Après analyse et expertise, en 1995, EDF a estimé que cette localisation induisait un surcoût de 311 millions de francs, s'expliquant, entre autres, par l'importance du stockage souterrain de gaz de pétrole liquéfié nécessaire à la centrale. La contre-expertise engagée en 1997 par l'assemblée de Corse – vous en êtes vice-président, monsieur le député, et vous pourriez donc confirmer ces chiffres – a confirmé le surcoût en l'évaluant non pas à 311 mais à 303 millions de francs, sans que soit élaborée de solution de financement. Voilà les faits.

L'objectif de renforcement de la sécurité d'approvisionnement en électricité de la Corse doit être poursuivi afin d'accompagner le développement économique de l'île, mais il faut éviter d'accroître le déficit structurel de la fourniture d'électricité à la Corse. Il ne serait pas dans l'intérêt de celle-ci que des investissements excessifs soient développés sur son territoire, car le coût de production du kilowattheure deviendrait disproportionné. En conséquence, la construction d'une nouvelle centrale thermique en Corse ne semble pas se justifier aujourd'hui.

On pourra noter, que le préfet de Corse-du-Sud a prononcé, en décembre dernier – il y a quelques semaines seulement –, la déclaration d'utilité publique du projet hydro-électrique du Rizzanese.

Le souhait de la collectivité territoriale de voir se réaliser ce projet, dans le cadre d'un protocole qu'elle a conclu avec EDF, traduit une volonté de recours privilégié aux énergies renouvelables, dont je crois que l'on se félicite sur tous les bancs de cette assemblée. La politique économique et énergétique de notre pays est équilibrée. Elle doit faire de plus en plus appel aux énergies nouvelles renouvelables, et ce doit être le cas en Corse.

La concrétisation du projet du Rizzanese illustre non seulement le souci de lutter contre certaines nuisances, et notamment contre l'effet de serre, c'est certain, mais aussi la volonté politique commune de garantir un bon développement des moyens assurant l'approvisionnement électrique de la Corse.

Monsieur le député, je crois que vous avez donc satisfaction : le développement économique de la Corse, pour lequel nous nous battons, vous comme le Gouvernement, est corrélé à l'adéquation entre investissements et demande et à la réalisation des équipements énergétiques dans les meilleures conditions de prix et de compétitivité.

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

M. Paul Patriarche. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez évoqué les besoins en électricité de la Corse au début des années 90 ; le projet de centrale à gaz dont il est question date de cette époque, puisque le vote de l'assemblée de Corse a eu lieu en 1993, après une étude.

Jusqu'à ces années-là, chaque été, la population passait de 250 000 à 1 million, voire à 1,5 million d'habitants. Or, à partir de 1993 – mais vous n'y êtes pour rien –, la fréquentation touristique de la Corse, et donc son activité économique, ont régulièrement baissé, et dans des proportions dramatiques. Le besoin en électricité ne peut donc pas être calculé sur la base de cette période.

S'agissant du barrage du Rizzanese, la ressource hydraulique est fort intéressante, car elle répond à la fois aux besoins agricoles et aux besoins énergétiques. Si, à un moment donné, après l'abandon du câble ICO, EDF en est venue à une centrale au gaz, c'est bien que cette énergie est moins polluante. Prenez la centrale au fioul lourd du Vazio, à Ajaccio : il suffit de voir la traînée de fumée qui s'en échappe pour savoir qu'elle est très polluante.

Toutefois, même si j'adhère, en partie, aux énergies renouvelables et si j'ai déjà milité en leur faveur, je considère qu'il n'y a pas qu'elles et qu'il serait intéressant de reconsidérer le problème des centrales au gaz, qui sont beaucoup moins polluantes et très productives. Dans la microrégion déshéritée située entre Bastia et Porto-Vecchio, une substitution me paraîtrait logique et répondrait à l'attente de ceux qui défendaient déjà ce point de vue il y a sept ans – à l'époque, EDF était d'accord. Il faut prendre une décision.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, la prévision de la consommation d'électricité est une démarche réalisée avec suffisamment de précision et de fiabilité pour que nous sachions que le barrage du Rizzanese garantira la sécurité d'approvisionnement d'électricité de la Corse.

Par ailleurs, il ne faut pas passer sous silence le fait que les centrales thermiques à cycles combinés produisent

l'effet de serre – certes nettement moins que les centrales thermiques comme celle d'Ajaccio, que vous avez citée. Or, dans une région aussi magnifique que la Corse, les impératifs touristiques de non-pollution et de respect de l'environnement sont évidemment parmi les premiers qu'il faut satisfaire, et si nous voulons assurer le développement économique de la Corse sans agressivité à l'égard de l'environnement, les énergies nouvelles renouvelables, comme celles produites par les barrages, sont très nettement préférables, même à celles produites dans les centrales à gaz à cycles combinés.

Je crois que vous en conviendrez avec moi et donc que vous reconnaîtrez la sagesse des décisions que nous avons prises. Elles témoignent d'une grande attention vis-à-vis de la situation économique corse et en même temps d'une volonté de redéployer notre politique énergétique dans des limites raisonnables, compatibles avec les moyens de financement qui peuvent lui être alloués, dans le respect de l'amitié vis-à-vis de l'environnement.

Mme la présidente. L'ordre du jour appellerait la question de M. Jean Codognès à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Codognès m'a fait savoir qu'il retirait cette question.

AIDE À LA CONSTRUCTION DE BIBLIOTHÈQUES À VOCATION RÉGIONALE

Mme la présidente. M. Jean-Louis Fousseret a présenté une question, n° 1035, ainsi rédigée :

« M. Jean-Louis Fousseret rappelle à Mme la ministre de la culture et de la communication qu'en 1992, il a été intégré au sein de la dotation générale de décentralisation une seconde part du concours particulier pour les bibliothèques municipales, part destinée aux grandes bibliothèques de grandes villes. Ce programme, dénommé BMVR (bibliothèque municipale à vocation régionale), s'est clos le 31 décembre 1997. Un deuxième programme devait être ouvert en 2000, à l'occasion de la loi sur les bibliothèques. Besançon est très concernée par ce deuxième programme qui ouvrirait ainsi une perspective commune aux deux bibliothèques actuelles du centre-ville et, en particulier, aux fonds anciens que la ville devra nécessairement reloger un jour prochain. D'autres villes ont également engagé des études préliminaires comme Angoulême, Clermont-Ferrand, Grenoble,... C'est pourquoi il lui demande à quelle date est prévue la reprise de ce programme d'aide nationale à la construction de grandes bibliothèques d'envergure régionale. »

La parole est à M. Jean-Louis Fousseret, pour exposer sa question.

M. Jean-Louis Fousseret. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, en 1992, au sein de la dotation générale de décentralisation, il a été créé une troisième part du concours particulier pour les bibliothèques municipales, part destinée aux grandes bibliothèques des grandes villes. Ce programme, dénommé BMVR, bibliothèques municipales à vocation régionale, s'est clos le 31 décembre 1997.

Un deuxième programme doit être ouvert en 2000, dans le cadre de la loi sur les bibliothèques. Je souhaiterais d'abord que vous nous indiquiez à quelle date vous envisagez de présenter ce texte devant le Parlement.

Besançon – ville natale de Victor Hugo, qui fêtera bientôt le bicentenaire de sa naissance, avec la participa-

est très concernée par ce deuxième programme. Celui-ci ouvrirait en effet une perspective commune aux deux bibliothèques actuelles du centre-ville et, en particulier, aux fonds anciens et précieux, qui placent Besançon au sixième rang des villes de province, et que la ville devra nécessairement reloger un jour prochain. Je sais, par ailleurs, que d'autres villes, comme Angoulême, Clermont-Ferrand ou Grenoble, ont également engagé des études préliminaires. Monsieur le secrétaire d'Etat, selon quelles modalités le programme d'aide à la construction des grandes bibliothèques d'envergure régionale sera-t-il repris, et à quelle date ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Je répondrai au nom de Mme Catherine Trautmann, retenue par une très importante réunion interministérielle.

Monsieur le député, la loi n° 92-651 du 13 juillet 1992 a créé, à titre temporaire, la troisième part du concours particulier au sein de la dotation générale de décentralisation, afin d'apporter un soutien spécifique à la construction de bibliothèques dans les grandes villes françaises. Si la liste des collectivités bénéficiaires de ce type de crédits, fixée par un arrêté du 8 juin 1998, est dorénavant close, le programme des bibliothèques municipales à vocation régionale est toujours en cours et n'a en aucune façon été interrompu.

En effet, sur douze équipements, huit sont en cours de réalisation. D'un point de vue budgétaire, la troisième part doit donc être maintenue jusqu'à la loi de finances initiale pour 2002 afin de financer la totalité des douze projets. La question qui se pose est plutôt celle de la forme à donner au mécanisme qui, prenant le relais de la troisième part, permettra d'aider de manière tout aussi significative les projets qui n'ont pu être déposés avant le 31 décembre 1997, date limite qui avait été fixée par le législateur en 1992.

Mme Catherine Trautmann se félicite du succès remporté par le programme des bibliothèques municipales à vocation régionale. Celles-ci sont des bâtiments à l'architecture souvent remarquable, qui témoignent du savoir-faire de notre pays en la matière. Ce sont également, et c'est très important, des équipements multi-média qui proposent à leurs usagers tout l'éventail des ressources qu'offrent les bibliothèques contemporaines, et qui remportent un grand succès. Ce sont enfin des acteurs privilégiés de la coopération entre établissements documentaires et les partenaires naturels de la Bibliothèque nationale de France, notamment dans le cadre du réseau des pôles associés ou du dépôt légal tel qu'il a été réorganisé depuis 1997. Il est donc indispensable aux yeux de ma collègue Trautmann d'assurer une suite au dispositif mis en place en 1992.

Ce nouveau régime d'aide, quelque forme qu'il revête, pourra bénéficier à Besançon, M. Robert Schwint, maire de cette ville, ayant fait savoir en janvier 1997 qu'il tenait à parachaver le musée du Temps avant de lancer un projet de nouvelle bibliothèque centrale. Si la ville de Besançon souhaite, sans attendre l'entrée en vigueur de ce mécanisme, aménager des locaux destinés aux riches fonds anciens de sa bibliothèque, les services du préfet de la région Franche-Comté pourront étudier avec elle les

Pour l'avenir, le mécanisme de soutien aux projets d'envergure en région s'inscrira dans le cadre général des aides qu'apporte l'Etat à l'équipement des bibliothèques municipales. Cette réforme a naturellement vocation à prendre place au sein du projet de loi sur les bibliothèques, sur lequel Mme Catherine Trautmann compte engager, comme à son habitude et comme l'ensemble du Gouvernement a coutume de le faire, une concertation préalable et très approfondie avec les représentants des élus locaux, les équipements de lecture publique ressortissant pleinement de la compétence des communes et des départements.

Je crois, monsieur le député, que l'ouverture manifestée par ma collègue Catherine Trautmann sur cette question devrait vous donner satisfaction.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Fousseret.

M. Jean-Louis Fousseret. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette réponse très positive, qui réjouira les habitants de Besançon, ville de Victor Hugo, mais aussi de Proudhon, de Fourier, de Considérant et de bien d'autres.

Mme la présidente. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

6

NOMINATION D'UNE DÉPUTÉE EN MISSION TEMPORAIRE

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre m'informant de sa décision de charger Mme Christiane Taubira-Delannon, députée de la Guyane, d'une mission temporaire dans le cadre des dispositions de l'article L.O. 144 du code électoral auprès de M. le secrétaire d'Etat à l'outre-mer.

Cette décision a fait l'objet d'un décret publié au *Journal officiel* du 14 mars 2000.

7

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

Mme la présidente. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, n° 2131, relatif à la solidarité et au renouvellement urbains :

M. Patrick Rimbart, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2229).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures vingt-cinq.)

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

**ORDRE DU JOUR
ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS**

(Réunion du mardi 14 mars 2000)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 14 au jeudi 30 mars 2000 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 14 mars 2000 :

Le matin, à 9 heures :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains (n^{os} 2131 et 2229).

Mercredi 15 mars 2000, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures, et **jeudi 16 mars 2000**, le matin, à 9 heures, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains (n^{os} 2131 et 2229).

Mardi 21 mars 2000 :

Le matin, à 9 heures :

Questions orales sans débat.

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi relatif à la solidarité et au renouvellement urbains (n^{os} 2131 et 2229).

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi modifiant la loi n^o 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication (n^{os} 2119 et 2238).

Mercredi 22 mars 2000, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures, et **jeudi 23 mars 2000**, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi modifiant la loi n^o 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication (n^{os} 2119 et 2238).

Mardi 28 mars 2000 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion de la proposition de loi de M. Jean-François Mattei relative à l'adoption internationale (n^o 2217).

(Séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Discussion du projet de loi relatif à la chasse (n^{os} 2182, 1443, 1717, 1763, 1768, 1796, 1848 et 2145).

Mercredi 29 mars 2000, l'après-midi, à 15 heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à 21 heures :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la chasse (n^{os} 2182, 1443, 1717, 1763, 1768, 1796, 1848 et 2145).

Jeudi 30 mars 2000 :

Le matin, à 9 heures :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux (n^o 2228).

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi organique tendant à favoriser l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats de membre des assemblées de province et du congrès de la Nouvelle-Calédonie, de l'assemblée de la Polynésie française et de l'assemblée territoriale des îles Wallis-et-Futuna (n^o 2230).

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune.)

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à l'élection des sénateurs.

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, interdisant les candidatures multiples aux élections cantonales (n^{os} 1948 et 2219).

Discussion du projet de loi portant diverses dispositions statutaires relatives aux magistrats de la Cour des comptes et des chambres régionales des comptes et modifiant le code des juridictions financières (n^o 2064).

L'après-midi, 15 heures, et éventuellement le soir, à 21 heures :

Suite de l'ordre du jour du matin.