

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MARDI 18 MARS 2003
(67^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	2087
2 ^e séance	2121

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

166^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 18 mars 2003



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MARC-PHILIPPE DAUBRESSE

1. Questions orales sans débat (p. 2090).

SITUATION DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION CENTRE

Question de M. Sandrier (p. 2090)

MM. Jean-Claude Sandrier, Jean-Paul Delevoye, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire.

SITUATION DE LA FÉDÉRATION
FRANÇAISE D'ÉQUITATION

Question de M. Boisseau (p. 2091)

MM. Yves Boisseau, Jean-François Lamour, ministre des sports.

ASSUJETTISSEMENT AUX COTISATIONS SOCIALES
DES GAINS OBTENUS PAR DES SPORTIFS

Question de M. Rochebloine (p. 2092)

MM. François Rochebloine, Jean-François Lamour, ministre des sports.

DÉFINITION DES PÉRIMÈTRES
DES SITES NATURA 2000

Question de M. Léonard (p. 2093)

M. Jean-Louis Léonard, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE LA RETRAITE
COMPLÉMENTAIRE DES NON-SALARIÉS AGRICOLES

Question de M. Dupré (p. 2095)

M. Jean-Paul Dupré, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable.

CRISE DE LA FILIÈRE OVINE EN CORSE

Question de M. Zuccarelli (p. 2096)

M. Emile Zuccarelli, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable.

EFFECTIFS DU TRIBUNAL
DE GRANDE INSTANCE DE STRASBOURG

Question de M. Bur (p. 2097)

MM. Yves Bur, Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice.

RÉGIME FISCAL DES ENTREPRISES
IMPLANTÉES DANS LES ZONES FRANCHES URBAINES

Question de M. Blum (p. 2098)

MM. Roland Blum, Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

PROJET DE RESTRUCTURATION
DE LA BANQUE DE FRANCE

Question de M. Chassaing (p. 2099)

MM. André Chassaing, Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA POSTE
DU VAL D'YERRES DANS L'ESSONNE

Question de M. Dupont-Aignan (p. 2100)

MM. Nicolas Dupont-Aignan, Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

MAINTIEN DE L'ÉCOLE NATIONALE
SUPÉRIEURE DES MINES À SAINT-ÉTIENNE

Question de M. Artigues (p. 2101)

MM. Gilles Artigues, Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

AVENIR DU SERVICE POSTAL
DANS LE HAUT-VAUCLUSE

Question de M. Mariani (p. 2101)

MM. Thierry Mariani, Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

NUISANCES CAUSÉES
PAR LES RASSEMBLEMENTS
DES MOTOCYCLISTES À VINCENNES

Question de M. Beaudouin (p. 2102)

MM. Patrick Beaudouin, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ À ANNEMASSE

Question de M. Birraux (p. 2103)

MM. Claude Birraux, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

MAINTIEN DE LA BASE HÉLICOPTÈRE
DE LA SÉCURITÉ CIVILE DANS LES ALPES-MARITIMES

Question de M. Estrosi (p. 2104)

MM. Christian Estrosi, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

PROTECTION SOCIALE ET SANITAIRE À MAYOTTE

Question de M. Kamardine (p. 2105)

MM. Mansour Kamardine, Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

INSTALLATION D'UN SCANOGRAPHE
AU CENTRE HOSPITALIER DE BERNAY DANS L'EURE

Question de M. Morin (p. 2106)

MM. Hervé Morin, Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

RELÈVEMENT DU PLAFOND D'ACCÈS À LA CMU À LA RÉUNION

Question de M. Audifax (p. 2107)

MM. Bertho Audifax, Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

FINANCEMENT DE L'ALLOCATION
PERSONNALISÉE D'AUTONOMIE

Question de M. Paillé (p. 2108)

MM. Dominique Paillé, Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

RECONSTRUCTION DE LA MAISON
DE RETRAITE D'ARAMON DANS LE GARD

Question de M. Roubaud (p. 2109)

MM. Jean-Marc Roubaud, Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

2. **Ordre du jour de l'Assemblée** (p. 2109).

3. **Questions orales sans débat (suite)** (p. 2109).

RÉGIME JURIDIQUE DU MULTISALARIAT

Question de M. Depierre (p. 2109)

MM. Bernard Depierre, Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

FINANCEMENT DES ÉTABLISSEMENTS D'ACCUEIL
DES PERSONNES ÂGÉES
DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Question de M. Poulou (p. 2110)

MM. Daniel Poulou, Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

DESSERTE AÉRIENNE DE CLERMONT-FERRAND

Question de M. Bacquet (p. 2111)

MM. Jean-Paul Bacquet, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 15
ENTRE BARENTIN ET YVETOT EN SEINE-MARITIME

Question de M. Bateux (p. 2112)

MM. Jean-Claude Bateux, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

DETTES FISCALES ET SOCIALES
DES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES

Question de M. Giacobbi (p. 2113)

MM. Paul Giacobbi, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

AMÉNAGEMENT DU TRONÇON AUTOROUTIER
LES ÉCHETS-LA BOISSE DANS L'AIN

Question de M. Michel Voisin (p. 2114)

MM. Michel Voisin, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 17 ENTRE
THÉLUS ET VIMY DANS LE PAS-DE-CALAIS

Question de Mme Génisson (p. 2114)

Mme Catherine Génisson, M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

AVENIR DU PROJET FERROVIAIRE DU TRAIN
PENDULAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

Questions de Mme Pérol-Dumont (p. 2115)

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS
DANS L'HÉRAULT

Question de M. Liberti (p. 2116)

MM. François Liberti, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

4. **Nomination d'un député en mission temporaire**
(p. 2117).

5. **Saisine du Conseil constitutionnel** (p. 2117).

6. **Questions orales sans débat (suite)** (p. 2117).

RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE BOIS SUR ROUTE

Question de M. Proriol (p. 2117)

MM. Jean Proriol, Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.

7. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2118).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. MARC-PHILIPPE DAUBRESSE, vice-président

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

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

Le texte de ces questions a été publié au *Journal officiel* (Débats parlementaires - Questions) du 17 mars 2003.

SITUATION DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION CENTRE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Sandrier, pour exposer sa question n° 199, relative à la situation de l'emploi dans la région Centre.

M. Jean-Claude Sandrier. Monsieur le président, monsieur le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire, voici quelques semaines le groupe Matra-Lagardère a décidé de fermer le site Matra Automobile de Romorantin, jetant mille salariés à la rue après avoir supprimé 1 500 emplois en deux ans.

Cette décision dictée par la volonté du groupe de laisser tomber le secteur de l'automobile, alors qu'il ne connaît pas de problèmes financiers, vient s'ajouter aux difficultés déjà très importantes du bassin d'emploi formé par Romorantin, Salbris et Vierzon qui connaît le plus fort taux de chômage de la région Centre. Après la fermeture à Salbris de Giat Industries et d'EADS, le choix de Matra met tout un territoire à genou.

Certes, dans ce contexte, le Gouvernement, par votre voix, a donné son accord à la mise en place d'un contrat de site le 4 février dernier, mais je demande, avant tout, que l'Etat s'engage pour le maintien du site et des emplois. Le fait que Renault propose aujourd'hui à chaque salarié de Matra un poste de travail démontre, s'il en était besoin, que cette entreprise, coresponsable de la situation, avait et a les moyens de trouver un emploi à chacun sur le site même de Romorantin. Devant une telle incohérence, l'Etat ne peut pas ne pas réunir les dirigeants de Renault et de Matra pour que cette offre de mille emplois se concrétise sur place.

J'ajoute que l'entreprise Matra Venture Composite de Theillay, située entre Salbris et Vierzon, et qui emploie 400 personnes, trouverait là un soutien indispensable.

Pourtant, cela ne suffirait pas à surmonter une dégradation importante de l'activité économique sur l'ensemble de ce bassin d'emplois.

C'est pourquoi, en second lieu, le soutien de l'Etat doit prendre une dimension exceptionnelle et porter sur tout le secteur géographique concerné. En effet, les villes de Romorantin, Salbris et Vierzon – voire le nord de l'Indre –, séparées seulement par quelques dizaines de kilomètres, subissent, avec quasiment la même intensité, cette régression industrielle, économique et sociale.

Je vous demande donc de faire en sorte que la ville de Vierzon et son bassin d'emploi – situés de plus au cœur du champ des restructurations en cours dans le secteur de la défense – fassent partie intégrante du prochain contrat de site envisagé. Je répète, en effet, que ce territoire est celui de la région Centre qui a le plus fort taux de chômage.

Dans ces conditions, vous comprendrez aisément que je souhaite, avec l'ensemble des élus du Vierzonnais, que vous n'accompagniez pas le déclin économique que nous constatons, et que l'Etat ne remette pas en cause la réalisation du train pendulaire Paris-Orléans-Vierzon-Limoges-Toulouse ; qu'il revienne sur les décisions amputant le lycée Henri Brisson des classes préparatoires et de postes d'enseignant sans même avoir défini une nouvelle dynamique pour cet établissement, alors que les enseignants eux-mêmes ont élaboré un plan de développement des enseignements ; qu'il confirme l'ouverture de la licence professionnelle décidée au CIADT de 2001 et qu'il autorise l'ouverture d'une seconde licence professionnelle ; qu'il redote l'académie du Cher de deux postes pour empêcher les suppressions injustes dans deux écoles dont l'une est en ZEP ; qu'il demande à ses services publics et entreprises publiques – EDF, La Poste, SNCF –, non seulement de ne pas supprimer des emplois, mais d'en créer.

Tout en évitant des dispositions négatives, l'Etat doit appuyer des mesures positives : d'abord en accélérant la mise en œuvre des décisions du CIADT de juillet 2001 en faveur de Vierzon, notamment la création d'un centre de séminaires et de culture scientifiques et techniques à Vierzon, la création d'une licence professionnelle et le développement des formations professionnelles supérieures et universitaires, la mise en place d'un « Port Sec », ce qui suppose notamment que l'Etat encourage la SNCF à développer le fret ferroviaire, accélère la réalisation de l'électrification Tours-Vierzon, contribue à aider les espaces logistiques du bassin d'emploi et la réalisation d'un centre routier à Vierzon ; ensuite, en demandant au préfet du Loir-et-Cher, chargé de coordonner la préparation du contrat de site, de bien vouloir tenir une réunion avec les élus de Vierzon et du Vierzonnais, afin d'examiner leurs propositions pour la revitalisation du bassin.

Les habitants du bassin Vierzon-Romorantin-Salbris attendent naturellement autre chose que de la compassion et le Gouvernement a l'occasion de montrer son engagement pour ces territoires meurtris en répondant favorablement, entre autres, à mes quatre demandes : examiner une solution industrielle sur le site de Romorantin et prévoir le soutien de MVC Theillay, accélérer la mise en œuvre des projets structurants et fondateurs inscrits dans le CIADT de juillet 2001 et dans le contrat de plan Etat région 2000-2006, maintenir les services de l'Etat et les services publics, permettre à tous les élus du Vierzonnais de faire part de leurs propositions pour dynamiser leur bassin d'emploi avec ceux de Romorantin et Salbris.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire, sur chacun de ces points, quelle est et quelle sera l'attitude du Gouvernement et à quelle hauteur se situera l'effort financier de l'Etat pour l'ensemble de ce secteur géographique de Romorantin-Vierzon-Salbris ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Paul Delevoye, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire. Monsieur le député, nous avons très clairement indiqué que, devant les évolutions brutales des cycles industriels auxquelles nous assistons, nous n'avons à tenir ni un discours d'impuissance ni un discours d'illusion ; nous devons, au contraire, anticiper l'évolution des cycles industriels. Comme l'Italie du Nord est aujourd'hui très fragilisée par la crise automobile de Fiat, votre bassin est très fragilisé par la crise automobile de Matra.

Nous avons, dès le 4 février, à la demande du Premier ministre, reçu l'ensemble des élus concernés en présence du président de région, des présidents des conseils généraux, des députés – dont Patrice Martin-Lalande –, pour analyser, écouter et examiner le contexte de la région Centre. Nous craignons en effet le pire, qui est arrivé : c'est-à-dire l'arrêt de la production de l'*Avantime*, lequel a condamné le site de Matra Automobile à Romorantin et son millier de salariés, sans compter le plan social en cours et les emplois indirects qui seront touchés. Il s'agit d'un sinistre majeur pour un territoire fragilisé. Nous constatons aujourd'hui une dépendance de plus en plus forte des territoires par rapport aux activités économiques.

Il nous reste, bien évidemment, à analyser les capacités de rebond, qui restent à définir et à développer. Nous avons la faculté de pouvoir nous appuyer sur un industriel responsable, Matra, et son actionnaire principal, le groupe Lagardère. Le Gouvernement a aussi interpellé le principal client de Matra, Renault. Les deux industriels sont évidemment concernés, d'abord par le volet social, puis par le rebond économique du bassin de Romorantin-Salbris-Vierzon.

Sur le volet social, le Gouvernement veillera à ce que la mise en œuvre soit exemplaire en termes de dialogue social, le reclassement des salariés restant la première priorité. D'ailleurs, je ne peux que me féliciter du climat dans lequel se déroulent les négociations. J'étais hier à Orléans, au CESR, pour débattre sur les retraites, et les membres de mon cabinet ont reçu une délégation des salariés de Matra. Nous sommes tous sensibles à la douleur sociale ressentie dans ce bassin. Les propositions mises sur la table par l'industriel concernent un traitement équitable des salariés et une offre d'emploi de Renault sur ses différents sites, avec un accompagnement de Matra Automobile.

Sur le volet territorial, il convient d'élaborer la convention de revitalisation, conformément à l'article 118 de la loi de modernisation sociale, parallèlement au contrat de site, qui a pour vertu de coordonner les services de l'Etat et les actions des élus. Cela a été la première décision prise par mon ministère afin de faciliter la mise en œuvre d'un programme de développement et la coordination des moyens. Un préfet coordonnateur, Marc Cabane, a été nommé pour installer une équipe d'ingénierie permettant d'accompagner la volonté des élus. Hier, je m'en suis ouvert avec le président de région, et je suis en permanence en contact avec les députés concernés.

Le prochain comité de site doit se réunir le 24 mars afin de déterminer une stratégie territoriale permettant de coordonner les actions de revitalisation relevant de l'entreprise et celles, complémentaires, qui seraient à la charge des pouvoirs publics. Il ne m'appartient pas, à ce stade, d'en définir le périmètre et les objectifs chiffrés puisqu'il est en cours d'élaboration. Soyez cependant convaincus que nous avons la volonté, les uns et les

autres, de favoriser le rebond et le redéploiement d'activités sur ce site qui en a besoin, et qui, aujourd'hui, est traumatisé par la fermeture de Matra.

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

M. Jean-Claude Sandrier. Monsieur le ministre, j'ai bien écouté vos propos. Vous avez rappelé que ces territoires étaient très touchés par les problèmes de l'industrie automobile, mais il faut y ajouter également ceux de l'industrie d'armement qui durent depuis très longtemps. Je prends note que vous ne présentez pas de solution industrielle liée à la proposition de Renault de donner du travail à ces mille personnes sur le site de Romorantin. C'est regrettable.

Cela étant il convient surtout d'éviter que les services de l'Etat quittent ces territoires sous des motifs divers. En effet certains pourraient prendre prétexte de cette désertification industrielle pour estimer qu'ils ne peuvent plus maintenir une structure sur place. A cet égard, il faut résister, avoir une attitude volontariste.

En ce qui concerne l'implication du Vierzonnais dans le contrat de site, je reste un peu sur ma faim, dans la mesure où, à ma connaissance, aucun élu du Vierzonnais n'a été associé à la démarche. Ainsi vous avez indiqué que des députés avaient participé à des réunions pour préparer ce contrat de site, mais cela n'a pas été le cas pour le député du Vierzonnais que je suis. Je souhaite donc être reçu par le préfet de Loir-et-Cher qui a été nommé coordonnateur de ce contrat de site.

SITUATION DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ÉQUITATION

M. le président. La parole est à M. Yves Boisseau, pour exposer sa question n° 208, relative à la situation de la Fédération française d'équitation.

M. Yves Boisseau. Monsieur le ministre des sports, je souhaite appeler votre attention sur le décret d'application de l'article 16 de la loi du 16 juillet 1984, modifié en juillet 2000, portant le numéro 2002-648 et publié le 29 avril 2002. Il toucherait gravement la Fédération française d'équitation qui, selon ces dispositions, perdrait les deux tiers de ses membres, ceux qui sont organisés sous forme commerciale.

A partir des années cinquante, la diffusion des pratiques sportives modernes a démarré sous l'impulsion et avec le soutien des collectivités locales, généralement en liaison avec le monde scolaire. Il en a été ainsi, par exemple, pour la natation ou le judo. En revanche tel n'a pas été le cas pour les activités équestres qui ont dû prendre totalement en charge leur développement sous l'égide du ministère de l'agriculture et avec l'aide du monde rural et de l'armée.

Le milieu équestre s'est ainsi organisé en générant les professions dont il avait besoin et en se professionnalisant. Les établissements équestres organisés sous forme associative, qui représentaient 80 % de la filière en 1980, n'en représentent plus que 30 % aujourd'hui puisque 70 % d'entre eux exercent sous forme commerciale. Le paysage équestre français a ainsi progressivement changé de nature pour mieux répondre aux besoins du public.

Dans le même temps, le nombre total des centres équestres a triplé, l'effectif des cavaliers licenciés a quadruplé et le monde de l'équitation de sport et de loisir s'est unifié. Rappelons qu'environ un million de personnes pratiquent aujourd'hui le cheval dans 5 400 centres équestres adhérents de la Fédération française d'équitation. Ils constituent une véritable filière économique qui

représente plus de 30 000 emplois. Dans le Pays d'Auge, qui recouvre l'essentiel de ma circonscription, trente structures équestres génèrent cent cinquante emplois directs, et l'on connaît l'importance économique du monde des éleveurs.

La Fédération française d'équitation reflète totalement la réalité du monde équestre : 80 % des centres équestres y sont affiliés. Cela est le fruit d'un long travail d'unification du monde équestre qui a permis de réunir l'ensemble de la filière, c'est-à-dire l'ancienne fédération sportive, le tourisme équestre et le mouvement poney. Cette évolution s'est appuyée sur une condition essentielle consistant à considérer de manière identique tous les établissements équestres, indépendamment de leur statut juridique. Or, aujourd'hui, du fait du décret d'application du 29 avril 2002, la Fédération française d'équitation sauf à les priver des deux tiers de ses adhérents, risque de perdre l'agrément ministériel, les subventions, les cadres techniques d'Etat et la faculté d'organiser officiellement les championnats de France.

En effet, l'article 16 de la loi sur le sport de 1984 révisée en 2000 définit les groupements sportifs pouvant être affiliés à une fédération comme des associations de la loi de 1901, les acteurs non associatifs ne pouvant, par conséquent, pas l'être. Cette perspective semble impensable quand on connaît le succès des cavaliers français.

Une perte d'agrément aurait également sur les clubs équestres des conséquences économiques certaines. Comment, en effet, conserver l'image d'un sport de qualité et certifier que l'on dispose d'un encadrement sérieux lorsqu'on n'a plus l'agrément de l'Etat ? L'équitation étant un sport qui comporte des risques, les familles veillent particulièrement aux conditions de sécurité.

Dans ces circonstances, monsieur le ministre, le Gouvernement envisage-t-il de prendre des mesures particulières pour préserver l'unité et le développement de ce mouvement sportif ?

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

M. Jean-François Lamour, ministre des sports. Monsieur le député, je partage votre interrogation et votre inquiétude. En effet, la Fédération française d'équitation – comme d'autres fédérations, c'est la même chose pour la Fédération française de ski, par exemple – s'appuie sur des structures commerciales pour développer une activité de base qui, en permettant la création d'un certain nombre de filières, aboutit à l'organisation de compétitions et à la constitution d'une équipe de France qui nous représente au-delà de nos frontières. La situation que vous évoquée, résultant de l'application de l'article 16 de la loi du 16 juillet 1984, a été fortement critiquée lors des états généraux du sport. En effet, elle ne permet plus à une fédération française de développer une activité harmonieuse, tant au niveau des associations qu'au niveau des groupements professionnels qui constituent l'activité de base de la pratique d'un sport. A défaut de voir cette situation évoluer, le risque est grand que se développent deux activités parallèles alors que le rôle d'une fédération tend à regrouper au sein d'une même structure l'ensemble des activités pour les organiser et mieux mutualiser les moyens afin de permettre la pratique sportive de se développer et d'intéresser de plus en plus de jeunes – et de moins jeunes – à celles-ci.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le député, à l'issue des états généraux du sport et en parfaite concertation avec le mouvement sportif, je vous présenterai, vraisemblablement dans le courant du printemps prochain, un projet de loi qui modifiera l'article 16 incriminé concer-

nant les statuts des fédérations. Il aura notamment pour objet de supprimer l'interdiction faite aux établissements commerciaux dans lesquels s'exerce la pratique d'un sport de participer à la vie fédérale. Il leur sera désormais offert la possibilité de délivrer des licences et d'être représentés au sein de l'assemblée générale et au comité directeur de la fédération.

Cette possibilité sera ouverte comme option statutaire. Elle permettra ainsi aux fédérations, et en particulier à la Fédération française d'équitation, objet de votre question, de réunir en leur sein l'ensemble des structures tant associatives – qui doivent rester prédominantes – que commerciales, qui participent ensemble au maintien et à l'essor de cette discipline.

ASSUJETTISSEMENT AUX COTISATIONS SOCIALES DE GAINS OBTENUS PAR DES SPORTIFS

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine, pour exposer sa question n° 201, relative à l'assujettissement aux cotisations sociales de gains obtenus par des sportifs.

M. François Rochebloine. Monsieur le ministre des sports, j'appelle votre attention sur les difficultés que rencontrent aujourd'hui les groupes sportifs cyclistes professionnels ainsi que les clubs amateurs du fait d'une application étroite par les caisses de l'URSSAF de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale qui détermine l'assiette des cotisations sociales.

Ma démarche relaye celle menée depuis déjà un certain temps par les milieux cyclistes à la suite des procédures de redressement engagées par les services de recouvrement de l'URSSAF à l'égard de plusieurs équipes cyclistes professionnelles ou amateurs. Ces procédures visent à assujettir les gains – prix et récompenses – obtenus par les vainqueurs de courses cyclistes.

Le problème, il faut le souligner, est relativement ancien, puisque, dès 1993, des démarches similaires ont été entreprises, notamment par l'amicale cycliste parlementaire. Après la publication de la circulaire interministérielle du 28 juillet 1994 et de la circulaire ACOSS n° 94-61 du 18 août 1994 qui la complète, nous étions en droit de penser que le problème était définitivement réglé et que les conséquences avaient été tirées du fait que les récompenses en nature ou les prix décernés à l'occasion de manifestations sportives ne pouvaient à l'évidence être assimilés à des salaires. Or la question est redevenue d'actualité après les actions engagées par les caisses de l'URSSAF. Dans la circulaire ACOSS n° 94-61, il était pourtant, fort opportunément, précisé que « les sommes versées comme récompense en nature ou comme prix à l'occasion de manifestations sportives qui sanctionnent un résultat, ne doivent pas être considérées comme des rémunérations ». En outre, une rémunération est la contrepartie d'un travail et ne peut, dès lors, qu'être certaine dans son principe alors que les prix de course ont un caractère aléatoire et que le cyclisme reste un sport individuel.

On peut bien sûr s'interroger sur le sort réservé à ce type de revenus qui, s'ils n'échappent pas à l'IRPP, ne donnent pas lieu à retenue en matière de contribution sociale. Mais j'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur les conséquences pour le sport cycliste d'un assujettissement à cotisations sociales de ces sommes. Les clubs ne pourraient le supporter financièrement, car par extension de la circulaire ACOSS du 14 février 1995, ils deviendraient redevables du versement de l'ensemble des cotisations, que le versement de la récompense se fasse ou non par leur intermédiaire.

L'URSSAF tente de remettre en cause le caractère individuel du cyclisme et de démontrer qu'il s'agit d'un sport d'équipe.

Le cyclisme sur route est un sport très populaire dans notre pays. Il a ses joies mais aussi ses drames, comme dernièrement la chute mortelle d'Andreï Kivilev sur le Paris-Nice. Il était un ami. Permettez-moi de saluer sa mémoire. Il comporte également de grands moments d'émotions comme la victoire du compatriote de Kivilev, Vinokourov, sur cette épreuve.

Le cyclisme assure un grand et beau spectacle tout au long de l'année à l'occasion des différentes épreuves organisées sur le territoire national. Les difficultés d'organisation sont déjà nombreuses. N'allons pas compliquer à outrance et rendre quasiment impossibles ces manifestations populaires. Les sommes en jeu ne me semblent pas justifier un tel durcissement de la réglementation, surtout lorsque l'on connaît la vie de ces sportifs.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous aurez à cœur de trouver une solution adaptée aux spécificités de la pratique d'un sport de compétition.

Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer quelle action vous comptez entreprendre – en attendant qu'une solution définitive, conforme aux attentes des milieux cyclistes, soit trouvée – auprès des organismes de recouvrement concernés pour que ceux-ci ne recourent pas à une nouvelle interprétation des textes qui pénaliserait lourdement le sport cycliste ?

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

M. Jean-François Lamour, ministre des sports. Monsieur le député, vous m'avez saisi d'une question portant sur les procédures de redressement diligentées par les services de l'URSSAF à l'encontre de plusieurs équipes cyclistes professionnelles et amateurs, qui assujettissent aux cotisations et contributions sociales les gains – prix et récompenses – obtenus par les vainqueurs de courses cyclistes.

M'inquiétant, comme vous, de la situation que vous m'avez exposée, je me suis rapproché de M. François Fillon, ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité, pour réfléchir avec lui à cette problématique.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le député, en application de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, et comme tout employeur de personnel salarié, les clubs sportifs qui salarient des compétiteurs, eux-mêmes affiliés au régime général des salariés, sont tenus de verser des cotisations et contributions sociales à raison des primes de match, prix ou primes de résultats accessoires du salaire perçus par les sportifs à l'occasion d'un tournoi ou d'une compétition.

Toutefois, la circulaire ministérielle du 28 juillet 1994 a prévu un dispositif de franchise de cotisations et contributions pour les rémunérations versées à l'occasion des manifestations sportives, à hauteur de cinq manifestations par mois pour un même sportif et par organisateur de manifestation dont l'effectif est inférieur à dix salariés permanents.

Cependant, aux termes d'un document « Questions-Réponses » élaboré par le ministère des affaires sociales, validé par le comité de suivi du statut particulier des sportifs au regard de la sécurité sociale et diffusé par une lettre ACOSS de février 1995, ce dispositif de franchise est réservé « aux sports individuels quand aucune autre somme susceptible de matérialiser le lien de subordination n'est versée au sportif pour son activité sportive ».

Ce même document prévoit une exception au principe d'assujettissement, dont bénéficient, notamment, les récompenses allouées aux sportifs à l'occasion des jeux

Olympiques et des épreuves finales des championnats du monde ou d'Europe organisés officiellement par les fédérations sportives internationales.

C'est dans le cadre de cette circulaire qu'a été examinée la situation des clubs qui font l'objet des redressements contestés que vous évoquez, et c'est parce que les conditions posées par cette circulaire n'étaient pas remplies que les redressements ont été effectués.

Le litige ayant été porté devant le tribunal des affaires de sécurité sociale, je ne puis que me rapporter à l'issue juridictionnelle de cette affaire.

Cela étant, je partage votre inquiétude. J'ai également reçu de nombreux courriers de parlementaires et de responsables des équipes, ainsi que du président de la Fédération française de cyclisme. Je suis prêt à ouvrir une réflexion sur cette question, à l'issue de la procédure, et en fonction des conclusions du tribunal.

Vous en conviendrez, monsieur le député, il nous faut attendre de savoir si le tribunal remet en cause le principe énoncé dans la circulaire pour voir s'il peut être adapté aux primes et récompenses perçues par les coureurs cyclistes professionnels ou amateurs.

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

M. François Rochebloine. Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous venez de m'apporter.

La situation est particulièrement difficile pour un certain nombre de clubs professionnels et amateurs. L'URSSAF tente de démontrer, comme je l'ai dit tout à l'heure, que le cyclisme est un sport d'équipe. Or, vous savez très bien qu'il s'agit d'un sport individuel.

Cela dit, je crois que nous sommes tous d'accord pour trouver une solution définitive qu'aucun organisme ne puisse remettre en cause. Pourquoi n'appliquerions-nous pas la CSG à des rémunérations qui n'ont pas un caractère de salaire ? Cette solution vous a été suggérée par le président de l'Amicale cycliste parlementaire, notre collègue Pierre Goldberg, et je dois dire que j'y souscris. Elle mérite examen.

Il est beaucoup question de guichet unique à l'URSSAF. Or celui-ci est remis en cause. Ce n'est pas le sujet du débat, je le sais, mais c'est un problème qui s'ajoute aux autres. On pourrait peut-être laisser les associations et les clubs plus tranquilles qu'ont ne le fait actuellement.

DÉFINITION DES PÉRIMÈTRES DES SITES NATURA 2000

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Léonard, pour exposer sa question n° 214, relative à la définition des sites Natura 2000.

M. Jean-Louis Léonard. Madame la ministre de l'écologie et du développement durable, il n'est pas question pour moi de revenir sur le décret de 2001 et de remettre en route le grand débat sur l'opportunité de la définition des sites Natura 2000, mais je tiens à porter à votre connaissance un certain nombre de dérives préjudiciables non seulement à la réalisation des projets, mais aussi et surtout, au débat qui s'est ouvert – et qui, grâce aux efforts conjugués des élus et des usagers des zones humides concernées par Natura 2000, a débuté dans d'assez bonnes conditions.

Je souhaite attirer votre attention sur deux phénomènes bien précis : tout d'abord, la définition des périmètres, et, ensuite, les études d'incidence qui nous sont imposées.

Il avait été entendu, dès le départ, que les périmètres qui avaient été fixés – je n'irai pas jusqu'à dire arbitrairement, mais en tout cas autoritairement – par le précédent gouvernement, et qui avaient été transmis sans aucune concertation, ne seraient que des périmètres d'étude, voire d'expérimentation. Or, il s'avère, dans les comités de pilotage – et je tiens à souligner que rien qu'en Charente-Maritime, on compte douze sites Natura 2000 et que rien que dans ma circonscription, 17 000 hectares y appartiennent – que la DIREN les considère de plus en plus comme des sites définitifs. Cela voudrait dire que les territoires qui, après études et inventaires, se sont révélés ne présenter aucun intérêt communautaire faunistique ou floristique resteraient dans le périmètre Natura 2000. Cela aurait des conséquences considérables. Tout le monde sait que, lorsqu'ils seront actés par un DOCOB, ces périmètres, devenus sites d'intérêt communautaire, se superposeront aux ZICO et aux ZPS. Ils deviendront donc opposables aux tiers, ce qui signifie que nous ne pourrions plus rien y faire, alors même qu'ils ne présentent aucun intérêt communautaire.

Il est important, madame la ministre, que vous nous précisiez aujourd'hui très clairement qu'il ne s'agit que de périmètres d'étude, et que les périmètres déclarés définitifs seront ceux qui feront complètement abstraction des territoires dont les inventaires auront prouvé qu'ils n'ont aucun intérêt communautaire. Cette précision est essentielle si nous voulons poursuivre la concertation dans de bonnes conditions.

Les études d'incidence donnent lieu également à des dérives qui ont un impact direct sur le coût des projets et leur avancement. Je vais en donner quelques exemples.

Nous devons faire face, sur notre littoral, à des problèmes de défense de nos côtes et de désensablement. Or, aujourd'hui, dans des sites qui ne sont que des « présites » d'intérêt communautaire, c'est-à-dire où n'a été menée aucune étude d'inventaire et pour lesquels aucun document d'objectif n'a été établi, la DIREN, interprétant le texte de 2001, nous impose des études d'incidence et des contraintes considérables, à tel point que, pour un chantier d'un million d'euros, le coût des études se monte à 200, 300, voire 500 000 euros, ce qui n'a pas de sens. Cela décourage les intervenants, les communes et les maîtres d'ouvrage, retarde la réalisation des projets et renchérit considérablement leur coût. Là encore, il va falloir donner des directives très claires. Le texte n'est pas à interpréter : le document d'objectifs ne concerne que les sites d'intérêt communautaire définis par un DOCOB. Sur les autres sites, c'est le droit commun qui s'applique. Je ne vois pas pourquoi les maîtres d'ouvrage auraient à remplacer les opérateurs, et à intégrer dans le coût de leurs ouvrages celui des documents d'objectifs, qu'ils auraient à réaliser sur leurs propres deniers.

Deuxième exemple : l'interprétation de la notion de proximité. Aucun texte n'impose, lorsqu'on a à intervenir sur un site ou un présite d'intérêt communautaire, de mener une étude d'incidence sur un site voisin. Or, dans un courrier de février, la DIREN nous précise qu'il vaut mieux, dans certains cas, faire une étude d'incidence sur un site situé à dix, vingt, voire quelquefois trente kilomètres, que sur le site d'implantation lui-même. Là encore, cela n'a pas de sens. Pour réaliser un projet sur l'île d'Oléron, faudra-t-il mener une étude d'incidence sur l'île de Noirmoutier ou sur le Marais breton ? Cela risque de remettre en cause bon nombre de travaux. Et, dans le cas des travaux de sécurité, nécessités par la défense de nos côtes, qui est l'exemple que j'ai pris, cela peut être catastrophique.

Avec le troisième exemple, nous touchons au ridicule. Selon une autre interprétation de la DIREN, il est recommandé, lorsque des travaux sont à réaliser sur un présite ou un site d'intérêt communautaire, de tenir compte également d'autres sites au titre de la directive « Oiseaux » au motif que là où est prévue l'intervention vivent des oiseaux qui peuvent se nourrir ailleurs. Il est demandé de tenir compte de la perturbation – c'est le mot qui convient ! – que cela va créer dans les sites avoisants.

Comme s'il fallait, pour réaliser des travaux en Charente-Maritime, se préoccuper de la nourriture de migrants qui s'en iraient hiverner du côté de Chambéry, et prendre toutes précautions pour ne pas perturber la grenouille de Charente-Maritime, supposée nourrir le héron de Savoie ! Nous sommes en pleine dérive, madame la ministre... Nous avons besoin, pour continuer à engager nos travaux, que les choses soient précisées afin d'éviter les interprétations totalement fallacieuses qui sévissent dans certaines directions de l'équipement ou DIREN et retrouver des conditions normales dans notre fonctionnement, mais aussi dans les discussions sur la préparation des documents d'objectifs. Nous attendons avec impatience votre réponse.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie et du développement durable.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable. Monsieur le député, vous avez appelé mon attention, d'une part, sur le périmètre des sites Natura 2000 et, d'autre part, sur les études d'incidence.

Tout d'abord, je tiens à rappeler qu'en droit français, et ce depuis 1976 – Natura 2000 ne date pas d'aujourd'hui –, les travaux doivent donner lieu à notice ou étude d'impact et qu'aucune espèce protégée ne peut être détruite.

Il est utile de rappeler que Natura 2000 traduit un effort de l'Etat français et de l'Europe pour soutenir les activités humaines permettant la conservation d'espèces et de milieux – autrement dit des habitats – particulièrement riches en terme de biodiversité.

Les habitats et espèces relevant de la directive « habitat » sont d'intérêt communautaire. Ce sont eux, et eux seuls, qui motivent la labellisation du site Natura 2000. Autrement dit, celle-ci ne porte pas sur le site en lui-même, mais en tant qu'élément « porteur » d'habitats et d'espèces.

Cela implique la nécessité de définir des périmètres – on ne peut intervenir partout – fondés sur des données scientifiques objectives.

La délimitation d'un site Natura 2000 est une procédure complexe. Elle traduit le meilleur compromis possible permettant à des habitats naturels et des espèces cohabitant sur un même territoire d'être maintenus sur le long terme.

Bien sûr, d'autres milieux naturels, bien que ne relevant pas de la directive, peuvent aussi être présents dans le site, parce qu'ils jouent un rôle non négligeable dans le fonctionnement de l'ensemble. Ainsi, ils peuvent être présents parce qu'ils renforcent la cohérence interne du site et lui permettent de mieux satisfaire à l'objectif de maintenir – ou de rétablir – dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces pour lesquels le site est désigné ; ou parce qu'ils jouent un rôle de relais pour des espèces d'intérêt communautaire lors de leur cycle biologique ou dans le déplacement de populations en transit ou en migration ; ou encore parce qu'ils

assurent une cohésion spatiale de l'ensemble des habitats entrant dans le champ de la directive en évitant le morcellement du site.

Le DOCOB – le document d'objectifs – décrit l'état initial de conservation et la localisation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. C'est sur éléments que sont identifiées et concertées les mesures de gestion et de conservation.

Deuxième partie de votre question : vous souhaitez que soit précisée, par des textes réglementaires, la législation relative aux évaluations des incidences, afin de faciliter son application sur le terrain.

Je le redis : aucun régime d'autorisation nouveau n'a été créé pour le réseau Natura 2000. Les procédures existantes continuent donc à s'appliquer. L'évaluation de l'incidence de tout projet soumis à autorisation ou approbation vise à vérifier l'absence d'effets significatifs sur l'état de conservation du site. Si tel est le cas, le projet pourra être autorisé, dans le respect de la législation française. Sinon, l'autorisation pourra être examinée sous réserve de certaines conditions : absence de solution alternative, raisons impératives d'intérêt publics, mesures compensatoires assurant la cohérence globale du réseau. Je m'inscris donc en faux contre la vision qui voudrait qu'un site Natura 2000 soit sanctuarisé ou gelé et qu'il ne soit plus possible de rien y faire.

Pour les projets soumis, par la législation française, à autorisation, cette évaluation d'incidence est intégrée dans les notices ou études d'impact, ou dans les documents d'incidence de la loi sur l'eau. Elle répond, de ce fait, aux mêmes règles que ceux-ci pour ce qui touche au financement de l'étude : c'est au maître d'ouvrage de payer les études liées à son projet.

Le souci qui prévaut est celui du pragmatisme, de la simplification et de l'efficacité, pour les maîtres d'ouvrage comme pour les services instructeurs. J'ai donné des ordres en ce sens à Mme et MM. les préfets.

Dans cet esprit, une circulaire en cours de rédaction viendra prochainement compléter les textes législatifs et réglementaires existants afin d'en préciser les modalités d'application par les services de l'Etat concernés.

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

M. Jean-Louis Léonard. Madame la ministre, votre dernière phrase était très importante : cette circulaire ministérielle – les parlementaires, forts de leur expérience, pourraient utilement participer à sa rédaction – aura sans nul doute le mérite d'empêcher certaines dérives et je vous en remercie. Elle devra surtout préciser aux services responsables de l'Etat que les sites d'intérêt communautaire ne peuvent être opposables que pour peu qu'ils aient fait l'objet d'un DOCOB. J'ai bien noté que, en attendant, c'est la loi sur l'eau qui s'applique et aucune autre. Je saurai le rappeler dans ma bonne Charente-Maritime.

Mme la ministre de l'écologie et du développement durable. Bon courage ! (*Sourires.*)

M. Jean-Louis Léonard. Notre échange d'aujourd'hui, croyez-le bien, n'aura pas été inutile.

Pour qui touche aux périmètres, j'ai également bien pris note de votre réponse. Je souhaite simplement, sans aller jusqu'à la circulaire, qu'une note précise aux opérateurs Natura 2000 que les périmètres qu'ils étudient aujourd'hui n'ont rien de définitif, et que les périmètres définitifs excluront bien toutes les parcelles et territoires dont l'intérêt communautaire n'aura pas été démontré lors de l'inventaire. C'est là une condition essentielle pour la poursuite de notre collaboration avec vos services.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE LA RETRAITE COMPLÉMENTAIRE DES NON-SALARIÉS AGRICOLES

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dupré, pour exposer sa question n° 191, relative aux conditions d'attribution de la retraite complémentaire des non-salariés agricoles.

M. Jean-Paul Dupré. Madame la ministre de l'écologie et du développement durable, ma question s'adresse à votre collègue, M. Hervé Gaymard, ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales.

La création d'un régime de retraite complémentaire obligatoire pour les non-salariés agricoles, adoptée par le Parlement en février 2002, sous le précédent gouvernement, a constitué une avancée très importante. Cette mesure de justice sociale, attendue depuis longtemps par le monde agricole, devrait notamment permettre de porter les plus petites retraites agricoles à un niveau décent.

Or le décret du 20 février 2003, relatif aux conditions d'organisation et à l'organisation du régime de retraite complémentaire obligatoire pour les non-salariés, remet gravement en cause cet objectif. Il instaure en effet une différenciation entre ceux dont la retraite a pris effet avant le 1^{er} janvier 1997 et ceux dont la retraite a pris effet entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2002.

Il est demandé aux premiers de justifier de trente-deux années et demie d'activité non salariée agricole, dont dix-sept années et demie en qualité de chef d'exploitation, et aux seconds de justifier de trente-sept années et demie de cotisation, tous régimes confondus, dont dix-sept années et demie en qualité de chef d'exploitation.

Ces dispositions, si elles sont appliquées, auront pour effet d'écarter du bénéfice de la retraite complémentaire un nombre considérable de retraités dont la retraite a pris effet avant le 1^{er} janvier 1997. Ces derniers ne remplissent en effet que très rarement la condition des trente-deux années et demie d'exercice d'activité non salariée agricole ; c'est le cas de nombreux retraités qui ont commencé par être salariés agricoles, bien souvent d'ailleurs chez leurs parents.

Il résulte de ce qui précède que, dans le département de l'Aude, par exemple, sur environ 20 000 retraités de l'agriculture, seuls 1 700 percevront une retraite complémentaire complète et 1 600 une retraite minorée. Il y a là visiblement une iniquité de traitement que les retraités agricoles souhaiteraient très légitimement voir disparaître et qui va à l'encontre des objectifs visés par la loi adoptée par le Parlement en février 2002.

Je demande donc à M. le ministre de l'agriculture de faire en sorte qu'aucun de ces retraités de l'agriculture ne reste sur le bord du chemin et de nous préciser quelles assurances il peut donner aujourd'hui aux retraités non salariés agricoles quant à un traitement équitable de leur droit légitime à cette retraite complémentaire qu'ils attendaient depuis des décennies.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie et du développement durable.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable. Monsieur le député, permettez-moi tout d'abord de revenir un instant sur les principes ayant présidé à la création du régime de retraite complémentaire obligatoire pour les non-salariés agricoles.

Il s'agissait de créer un système de retraite complémentaire qui, à l'instar de ceux qui existent pour les salariés, permette aux actifs de se constituer une retraite complémentaire par leurs cotisations.

Concernant les actuels retraités, le nouveau régime leur permet d'obtenir une retraite complémentaire sans avoir eu à cotiser. Il était nécessaire de déterminer dans quelles conditions celle-ci serait octroyée.

Le principe retenu a été de privilégier les carrières longues avec une partie importante en tant que chef d'exploitation. C'est pourquoi il est demandé à ceux qui ont cessé leur activité après 1997 de faire état de quarante ans d'activité tous régimes confondus et dix-sept années et demie en tant que chef d'exploitation.

Ces dispositions particulières ont été prises pour les personnes ayant pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1997. Ces dispositions étaient nécessaires par le fait que le système d'information sur les retraites ne permettait pas de reconstituer la carrière des non-salariés pour la partie chefs d'exploitation. Un nouvel équilibre a donc été choisi : les dix-sept années et demie de chef d'exploitation ont été reconstituées à partir des informations existantes, en retenant des critères favorables aux intéressés. Parallèlement, il a été retenu une carrière complète de trente-deux années et demie dans le régime des non-salariés agricoles au lieu des quarante ans tous régimes.

Un tel dispositif oblige actuellement à fixer des frontières, avec une part d'arbitraire, entre bénéficiaires et non bénéficiaires. Le Gouvernement est ouvert à une réflexion sur les conséquences des seuils existant et sur les aménagements envisageables. Toutefois, il faudra tenir compte des contraintes financières, sachant que toute dépense supplémentaire doit être financée soit par une augmentation des cotisations des actifs, soit par une hausse de la subvention de l'Etat.

Le régime de retraite complémentaire obligatoire constitue une avancée sociale majeure, qui bénéficiera dès le mois d'avril 2003 à plus de 400 000 anciens chefs d'exploitation agricole.

Rappelons pour terminer que c'est l'engagement du Gouvernement qui aura permis de sauver cette avancée sociale trouvée à l'état de stricte promesse : en effet, et vous le savez, monsieur le député, le précédent gouvernement n'avait pas prévu de financement pour cette mesure.

M. François Rochebloine. Excellent rappel !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dupré.

M. Jean-Paul Dupré. Madame la ministre, je vous remercie de ces informations. Malheureusement, je doute qu'elles répondent totalement aux attentes des retraités de l'agriculture qui, lorsqu'ils étaient actifs, ont bien souvent énormément apporté à notre pays, en particulier dans des moments très difficiles de son histoire. Les voilà aujourd'hui atteignant l'âge de la retraite après des décennies d'un très dur labeur ; il est essentiel que leur situation soit prise en considération.

J'ose espérer que ce texte pourra être modifié et amélioré. Je crois savoir qu'une délégation de retraités de l'agriculture sera reçue très prochainement par M. le ministre de l'agriculture. Ils ne manqueront pas de reconfirmer eux-mêmes à M. le ministre et à ses services ce qu'ils attendent du Gouvernement : la mise en place effective de ce qui leur avait été promis en février 2002.

CRISE DE LA FILIÈRE OVINE EN CORSE

M. le président. La parole est à M. Emile Zuccarelli, pour exposer sa question n° 203, relative à la crise de la filière ovine en Corse.

M. Emile Zuccarelli. Madame la ministre de l'écologie et du développement durable, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation,

de la pêche et des affaires rurales sur la grave crise que traverse depuis quelques années la filière ovine corse, et plus précisément notre filière laitière ovine, touchée par la fièvre catarrhale qui a conduit à l'abattage de plusieurs milliers de têtes depuis 2001.

Les campagnes de vaccination n'ont pas toujours donné les résultats escomptés ; cela peut être dû à la qualité des vaccins, les souches étant susceptibles d'évoluer dans le temps, aux conditions dans lesquelles ils ont été injectés, ou encore aux périodes de vaccination retenues. Toute exportation ovine en dehors de l'île reste encore interdite, à de très rares exceptions près. Or, cette filière représente, rappelons-le, de nombreux emplois – cinq à sept cents exploitations sont concernées – et un revenu essentiel pour nombre d'agriculteurs. C'est pourquoi, madame la ministre, je voudrais connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour lutter efficacement contre l'expansion de cette maladie et les conséquences économiques qu'elle induit pour les éleveurs corses. Un véritable protocole de vaccination doit notamment être validé au plus vite par les services de l'Etat et acté par la profession afin de mettre un terme au flou qui règne en la matière.

J'ai évoqué des conséquences économiques : je veux y revenir, en rappelant qu'elles sont doubles. Non seulement il faut prendre en compte la perte de production, de revenu, évaluée à 30 % alors que les charges restent évidemment identiques, liée au décès des animaux, mais aussi à la stérilité ou aux avortements fréquemment observés après la vaccination, mais également l'obligation pour les éleveurs de reconstituer leurs troupeaux, non seulement sur le plan quantitatif, mais également sur le plan qualitatif, c'est-à-dire sans perdre le fil d'une sélection indispensable du cheptel.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie et du développement durable.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de l'écologie et du développement durable. La fièvre catarrhale du mouton a été détectée sur les ovins corses le 18 octobre 2000 ; elle était apparue en Sardaigne depuis le mois d'août 2000.

En 2000, quarante-neuf foyers ont été recensés, et 335 foyers en 2001. En 2002, aucun cas clinique de maladie n'a été détecté sur les ovins corses. Toutefois, la surveillance en Corse a permis de mettre en évidence une circulation du virus, sans symptômes cliniques, durant la deuxième partie de l'année 2002.

Des campagnes de vaccination ont été menées sur les ovins au cours des trois derniers hivers afin d'empêcher toute manifestation clinique de la maladie. Parallèlement, en Sardaigne, une campagne de vaccination a permis, en 2002, de diminuer considérablement le nombre de foyers.

De plus, la réglementation communautaire interdit d'une manière générale l'expédition et le transit d'animaux vivants à partir des zones infectées. Des dérogations à cette interdiction sont prévues, mais assorties de conditions très contraignantes afin de maîtriser la diffusion du virus. Il n'existe en revanche pas de restriction quant aux produits – viande ou lait ou produits transformés – issus des ruminants, ce qui limite fortement l'impact économique de ces restrictions.

Le ministre chargé de l'agriculture souhaite que soient recherchées les conditions d'une adaptation des structures d'abattage de l'île aux productions.

Actuellement et jusqu'au 28 mars, une procédure canalisée a été mise en place par l'Etat et permet la sortie de bêtes de Corse pour être abattues sur le continent.

Une surveillance sérologique et entomologique sera maintenue en Corse en 2003 et 2004.

Ainsi, les mesures actuellement mises en place en Corse consistent en la vérification, par analyse de prélèvements réalisés sur les ovins, de l'absence de circulation virale.

Si cette absence de circulation virale est démontrée, le recouvrement de statut indemne pourrait arriver à échéance de deux ans afin de répondre aux critères du code zoosanitaire de l'OIE, l'Office international des épizooties.

Le recouvrement du statut indemne permettra la levée des zones et le rétablissement libre-échange entre la Corse et le continent. C'est à cet objectif que travaille actuellement le Gouvernement, conformément à votre souhait, monsieur le député Zuccarelli.

M. le président. La parole est à M. Emile Zuccarelli.

M. Emile Zuccarelli. Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse et ces précisions qui me montrent, si je pouvais en douter, l'attention que le ministère de l'agriculture porte à l'épizootie qui frappe la Corse. Cette épizootie, qui arrive par le Sud, n'est pas, heureusement, généralisée à l'ensemble du territoire mais elle frappe spécifiquement la Corse.

Je ne doute pas que les études en cours puissent en effet déboucher sur une stabilisation des mesures de lutte contre l'épizootie, et sur une réelle clarification, j'y insiste, des procédures de vaccination qui, aujourd'hui, sont ressenties par la profession comme étant quelque peu floues, ne sont pas communément admises quant au protocole et sont génératrices d'effets secondaires. Voilà pour le premier point, et j'attends avec confiance les mesures que prendra le ministère.

Le deuxième point, c'est que, en effet, s'il est vrai que l'on peut espérer juguler la maladie, les conséquences économiques, qui sont d'ores et déjà avérées, fragilisent beaucoup cette filière essentielle pour la Corse. Et là, je le dis très simplement, il faut que le ministère se penche sur les manières de permettre à la profession de survivre, à la fois pour surmonter la perte de revenus transitoire qu'elle connaît actuellement et pour reconstituer le cheptel.

EFFECTIFS DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE STRASBOURG

M. le président. La parole est à M. Yves Bur, pour exposer sa question, n° 209, relative aux effectifs du tribunal de grande instance de Strasbourg.

M. Yves Bur. Monsieur le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice, la particularité de chaque situation est au fondement des mesures spécifiques qui sont réclamées au ministère de la justice et justifie leur caractère d'urgence. Elle explique aussi l'attention indispensable qu'il convient de porter à certains cas.

S'agissant des conditions de fonctionnement du tribunal de grande instance de Strasbourg, il convient de garder à l'esprit que cette juridiction n'est pas comme les autres. A proximité de l'Allemagne, mais aussi de la Suisse et du Luxembourg, proche du Conseil de l'Europe et de la Cour des droits de l'homme comme du Parlement européen, appliquant un droit local vivace et intéressant, la justice strasbourgeoise est une vitrine de la justice française. Les bonnes relations de coopération entre les magistrats et leurs collègues allemands d'Offenburg, le jumelage avec la Hongrie et les stagiaires de tous les pays d'Europe qui sont accueillis sont la démonstration que ce tribunal est représentatif du fonctionnement des juridictions françaises. Il est donc important que le tribunal de grande instance puisse disposer des moyens indispensables

pour continuer à jouer ce rôle. Or il souffre d'un manque d'effectifs, que ce soit en termes de magistrats ou de fonctionnaires.

La mise en œuvre de la loi du 15 juin 2000 qui a développé le temps judiciaire et le formalisme juridique, la mise en place, au début de l'année 2002, de la réduction du temps de travail, et l'existence de postes non pourvus, ont pour effet de rallonger les délais pour fixer les affaires, de rendre les audiences interminables et tardives, mais aussi d'installer des retards à tous les niveaux. Aussi, il est à craindre que l'incapacité de cette juridiction à traiter les poursuites dont elle est saisie soit perçue par les justiciables comme un désengagement de la justice, alors que d'importants efforts sont faits par tous les services pour assurer leurs différentes missions. A cet égard, il faut signaler que la mobilisation des fonctionnaires pour maintenir l'activité de la juridiction à un niveau normal, sans préjudice pour le public, aboutit à un nombre de congés et de récupérations qui a été chiffré à 2 000 jours pour l'année 2002.

Pour faire face, alors qu'il n'y a plus à attendre de gains de productivité significatifs, et que la lutte contre l'insécurité – qui est menée conformément à la volonté gouvernementale que nous soutenons sans faille – se traduit par une augmentation des procédures pénales soumises au tribunal, il est indispensable de renforcer les moyens humains. En ce qui concerne les magistrats, les créations de postes minimum sont évaluées au nombre de trois pour le siège et un pour le parquet. Bien entendu, cette évaluation suppose la nécessaire et définitive résorption des postes vacants, qui seront, au 1^{er} avril, de trois pour le siège et de trois pour le parquet. Parallèlement, en ce qui concerne les fonctionnaires, les études font apparaître que le différentiel entre les effectifs réels et ceux que la juridiction devrait avoir pour un fonctionnement normal ou optimal, est de 35 postes.

Afin que la justice puisse répondre aux attentes d'efficacité des justiciables, je forme le vœu que le ministère puisse apporter une réponse aux besoins réels du tribunal de grande instance de Strasbourg, dont la situation, malgré l'installation hier de trois nouvelles magistrates, reste difficile.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice.

M. Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Monsieur le député, vous avez attiré l'attention de M. le garde des sceaux sur le problème d'effectifs qui se pose au TGI de Strasbourg, et vous avez fort justement rappelé toute la spécificité de la justice en Alsace. Le garde des sceaux m'a chargé de vous dire toute l'attention qu'il portait à ces juridictions.

Concernant les magistrats, les problèmes d'effectifs sont réels, mais ils n'ont peut être pas toute l'ampleur qu'on pourrait craindre. Si nous suivons avec beaucoup d'attention l'évolution de la situation au tribunal de grande instance de Strasbourg, je tiens à préciser que les effectifs de magistrats ont été portés à soixante-douze par le décret de localisation d'emplois du 12 décembre 2002. Cette juridiction a donc bénéficié de la création de cinq emplois de magistrats en trois ans : deux emplois supplémentaires au parquet et trois au siège, dont un juge des enfants et deux juges non spécialisés.

De même, à la suite du dernier décret de nomination de magistrats, en date du 28 février 2003, l'effectif réel est de 66,5 équivalents temps plein – pardonnez-moi cette décimale, qui correspond à un demi-poste et ne signifie pas qu'on a coupé un magistrat en deux (*Sourires*) –, auxquels s'ajoutent neuf juges du livre foncier. Par

conséquent, le tribunal compte 5,5 vacances de postes – je parle toujours en équivalents temps plein –, 2 au parquet et 3,5 au siège, un juge exerçant ses fonctions à mi-temps.

Cette situation devrait se trouver très sensiblement améliorée à l'occasion de la diffusion, dans les premiers jours d'avril, de nouveaux projets de nomination, en vue d'installations en septembre 2003 au plus tard.

Par ailleurs, les services de la chancellerie étudient avec attention les demandes de création de nouveaux emplois de magistrat en fonction de l'évolution du contentieux et de la charge de travail des magistrats dans la perspective des prochains décrets de localisation.

Ensuite, en ce qui concerne les fonctionnaires, le poste de greffier en chef, chef de greffe, est pourvu.

Si l'effectif budgétaire des greffiers est de cinquante, il est vrai que l'effectif réel n'est que de quarante-huit, soit deux vacances. Toutefois, un greffier sera affecté dans cette juridiction, le 7 juillet prochain, divisant par là-même cette vacance en deux. Par ailleurs la création d'un poste de greffier supplémentaire, en accompagnement de la création d'un emploi de magistrat, a été programmée au siège de ce tribunal.

Ce poste sera proposé à la mobilité interne, à l'occasion du mouvement des personnels, qui sera examiné lors de la prochaine commission administrative paritaire, avec une arrivée prévue en septembre 2003.

Globalement, on peut donc penser, monsieur le député, qu'en septembre 2003 – et en fonction, également, du volontariat qui s'exprimera –, le tribunal de grande instance de Strasbourg devrait avoir un effectif quasi complet.

J'ajoute que, s'agissant des personnels de catégorie C – dont vous n'ignorez pas toute l'importance pour le bon fonctionnement d'un tribunal –, alors que l'effectif budgétaire n'est que de soixante, l'effectif réel est de soixante-trois. En l'espèce, il y a donc excédent. Cela ne suffit pas, je m'en doute, à vous satisfaire, mais c'est bien la démonstration que le tribunal de grande instance de Strasbourg est l'objet de toute l'attention de la chancellerie.

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

M. Yves Bur. Je voudrais vous remercier, monsieur le secrétaire d'Etat, des efforts qui sont faits et qui sont réels. Nous avons aussi à faire face au problème lancinant de la vacance de postes. Il ne suffit pas en effet de décider de créer des postes, il faut aussi qu'ils soient occupés. Je ne doute pas que la politique volontariste que mènera le Gouvernement dans ce domaine permettra d'apporter des solutions concrètes au besoin de magistrats et de fonctionnaires, au tribunal de Strasbourg comme ailleurs, et nous soutiendrons vos efforts.

M. le président. Mes chers collègues, essayez de respecter vos temps de parole, parce qu'à ce rythme, avec trente questions, nous serions contraints de prolonger la séance au-delà de treize heures. Je vous remercie donc par avance de votre concision.

RÉGIME FISCAL DES ENTREPRISES IMPLANTÉES DANS LES ZONES FRANCHES URBAINES

M. le président. La parole est à M. Roland Blum, pour exposer sa question, n° 207, relative au régime fiscal des entreprises implantées dans les zones franches urbaines.

M. Roland Blum. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, j'appelle votre attention sur les difficultés qui apparaissent fréquemment avec l'administration fiscale quant à l'appréciation des condi-

tions d'éligibilité au régime d'exonération des entreprises implantées dans les zones franches urbaines. En effet, certains services locaux, se fondant sur la documentation administrative, considèrent que seuls les contribuables employant dans la zone au moins un salarié sédentaire à temps plein peuvent bénéficier du régime de faveur prévu par l'article 44 *octies* du code général des impôts.

Cette condition, qui ajoute à la loi, conduit à des redressements qui pénalisent très fortement les petites entreprises de services, en particulier les entreprises unipersonnelles qui ne sont pas en mesure d'employer du personnel sédentaire, leur activité pouvant avoir un champ d'action exédant le périmètre de la zone.

Alors que le Parlement vient de renouveler le dispositif d'exonération des zones franches – sur la proposition du Gouvernement, qui souhaite l'élargir par la création de nouvelles zones –, il serait paradoxal de laisser se développer une pratique administrative dirigée contre les petites entreprises, qui sont précisément destinataires de la mesure.

Par conséquent, monsieur le ministre, je voudrais savoir si vous entendez donner des instructions à l'administration fiscale pour mettre fin à cette interprétation abusive, qui a transformé un simple élément d'appréciation en une condition non prévue par le législateur.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

M. Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire. Monsieur le député, la question que vous posez renvoie à l'article 44 *octies* du code général des impôts et les dispositions qui s'appliquent, et dont vous avez parlé, sont issues de la loi pour la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville, qui prévoit explicitement que les entreprises sont exonérées d'impôt à raison des bénéfices provenant des activités implantées dans la zone. Cette condition d'implantation suppose l'exercice d'une activité effective dans la zone, concrétisée par une présence significative sur les lieux et par la réalisation d'actes en rapport avec cette activité. Le contribuable qui souhaite bénéficier de cette exonération doit pouvoir apporter des éléments concrets de nature à prouver la réalité de son implantation dans la zone franche. La présence d'un salarié sédentaire à temps plein dans la zone constitue une présomption d'exercice d'une activité effective. Il s'agit d'une règle pratique posée par la doctrine administrative pour faciliter l'examen des situations de fait propres à chaque affaire. Mais je vous confirme que le fait de ne disposer d'aucun salarié sédentaire dans la zone n'est pas en soi de nature à exclure une entreprise du bénéfice du régime de faveur prévu à l'article 44 *octies*.

En effet, une entreprise, notamment unipersonnelle, comme vous le souligniez il y a un instant, est autorisée à démontrer par tous moyens que son activité est effectivement implantée dans la zone franche urbaine. A cet égard, l'existence d'une ligne téléphonique, la présence de tout matériel de bureau et d'informatique ou des stocks de fournitures dans les bureaux implantés en zone, ou encore le stationnement habituel dans la zone du ou des véhicules affectés à l'exercice de la profession ainsi que la réalisation de tâches nécessitant la présence significative et durable de salariés ou du chef d'entreprise dans la zone, constituent autant d'éléments qui seront pris en compte pour apprécier si l'entreprise peut bénéficier du régime d'exonération.

En pratique, les entreprises concernées sont invitées à se rapprocher du correspondant chargé des zones franches à la direction des services des impôts dont elles

dépendent afin d'obtenir la confirmation de leur éligibilité au régime d'allègement au vu des modalités concrètes d'exercice de leur activité.

Sachez, monsieur le député, que si de nouvelles difficultés d'application survenaient, je vous prierais de m'en saisir afin de permettre que la volonté du législateur puisse être interprétée dans le respect de son intention.

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

M. Roland Blum. Je voudrais simplement remercier M. le ministre de sa réponse, qui me satisfait pleinement.

PROJET DE RESTRUCTURATION DE LA BANQUE DE FRANCE

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, pour exposer sa question, n° 197, relative au projet de restructuration de la Banque de France.

M. André Chassaigne. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, le Gouvernement projette la fermeture de nombreuses recettes des finances dans les petites villes et villes moyennes de notre pays. Parallèlement, la Banque de France a rendu publics, avec le rapport Barroux, ses projets de fermeture de succursales, parfois dans les mêmes villes que celles qui sont concernées par la fermeture d'une recette des finances.

Or vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, les missions des recettes des finances et des succursales de la Banque de France. Ces fermetures vont notamment concerner deux sites : la recette des finances de l'arrondissement de Thiers, qui emploie treize personnes, et, dans la même ville, la succursale de la Banque de France, qui en emploie quatorze.

Les recettes des finances assurent notamment le suivi du recouvrement de l'impôt et l'accompagnement comptable des collectivités territoriales. Leurs missions se sont même accrues en 2002, suite à la réforme du code des juridictions financières, qui décharge les chambres régionales des comptes du jugement des comptes des collectivités de moins de 3 500 habitants et dont le budget de fonctionnement est inférieur à 750 000 euros. La recette des finances de Thiers, comme toutes celles situées dans des arrondissements ruraux, est particulièrement concernée par cette nouvelle mission.

Les succursales de la Banque de France – et notamment celle de Thiers – remplissent aussi des missions caractéristiques qui rendent leur présence indispensable dans les territoires. Le traitement des dossiers de surendettement, en particulier, nécessite une forte présence sur le terrain, au plus près des réalités locales. Le service public de cotation et de réalisation de diagnostics comptables au profit des entreprises nécessite aussi un dialogue permanent entre la Banque de France et ces entreprises. La disparition programmée de ces succursales risque d'entraîner un coûteux transfert au secteur privé de ces activités.

Toutes ces missions nécessitent, monsieur le ministre, la présence sur le terrain des agents de l'Etat et de la banque de France. Leur départ entraînerait une dégradation réelle de la qualité du service rendu.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir le maintien de la qualité du service à Thiers, comme dans tous les territoires de France concernés par les mêmes projets de fermeture ? Comptez-vous consulter les personnels et les élus locaux avant toute fermeture de service public ? Avez-vous, en fait, l'intention d'écouter ces acteurs locaux et de prendre en compte leur avis ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

M. Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire. Monsieur le député, j'ai tout à fait l'intention de vous écouter. Je remarque d'ailleurs que votre intervention comporte deux questions. Je prie par avance le président de bien vouloir me pardonner pour une réponse éventuellement longue.

Concernant la Banque de France, vous savez, monsieur le député, que le réseau des succursales compte 211 implantations, dont le maillage est hérité pour l'essentiel du XIX^e siècle. Il est trois fois plus dense que dans les autres pays de la zone euro. L'environnement a considérablement évolué avec l'usage des technologies modernes, avec l'introduction de l'euro. Il était donc devenu impératif de moderniser la Banque, de rationaliser ses structures, d'adapter ses activités, comme l'ont d'ailleurs fait tous nos partenaires.

Dans ce contexte, le Gouverneur de la Banque de France a lancé en octobre deux missions d'étude, l'une sur l'évolution du réseau des succursales, et l'autre, sur l'avenir des opérations avec la clientèle particulière. Ces études techniques ont été remises le 7 février. Elles ont d'ailleurs été immédiatement transmises au personnel, aux organisations syndicales et aux élus locaux. Elles examinent comment la Banque peut effectuer les mêmes missions de manière tout aussi efficace avec un réseau plus resserré. Seules les opérations avec la clientèle particulière, qui n'ont plus de justification, seraient interrompues. Une consultation large – je vous prie de le croire – et approfondie des personnels et des élus a été ouverte. Elle permettra au Gouverneur de donner un contour définitif au projet de modernisation. A ce stade, et j'y insiste, aucune décision n'a été prise ni par le conseil général de la Banque, ni par le Gouverneur. Ce dernier a cependant d'ores et déjà indiqué, il est vrai, qu'il s'orientait vers une organisation départementale du réseau, tout en précisant qu'il n'y aurait aucun licenciement, quel que soit le statut des agents.

Pour garantir l'exercice des missions de service public, l'Etat conclura avec la Banque de France un contrat de service public, notamment pour veiller à la gestion des dossiers de surendettement, question à laquelle les élus sont sensibles.

Monsieur le député, vous évoquez également dans votre question la fermeture de la recette des finances de Thiers.

Notre ministère dispose de réseaux garantissant un service public de proximité. Encore faut-il s'assurer que la taille de ces services leur permette d'exercer correctement leurs missions au service de nos compatriotes. Nous devons donc être pragmatiques et rechercher une organisation garantissant un service de proximité de qualité.

Et pour répondre à votre question, il est effectivement prévu de fermer en 2003 la recette de Thiers. La liste des postes a été établie en fonction de critères qui sont, d'une part, la taille de l'arrondissement financier, et d'autre part, les éléments économiques et géographiques propres au département concerné.

J'ai demandé aux présidents des comités des services financiers de présenter au niveau local les mesures envisagées et de recueillir les observations qu'elles suscitent.

Je rappelle que les recettes des finances n'ont plus, depuis 1996, mission de recevoir le public. La réorganisation en cours ne modifie donc en rien les conditions dans lesquelles le service est rendu au public et aux collectivités locales. Ainsi, les nouvelles missions résultant de la modification du code des juridictions financières que vous évoquez dans votre question seront effectivement prises en charge par le réseau du Trésor public.

J'ajoute enfin, monsieur le député, que les agents actuellement affectés dans les recettes des finances concernées auront vocation à rester, pour une large majorité d'entre eux, dans le même arrondissement financier, notamment pour renforcer les trésoreries locales.

Et, puisque telle était votre question, je prends devant vous l'engagement de rester très attentif aux conditions dans lesquelles s'effectueront les réaffectations de personnel.

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA POSTE DU VAL D'YERRES DANS L'ESSONNE

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question n° 211, relative aux dysfonctionnements de la poste du Val d'Yerres dans l'Essonne.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, je voudrais ce matin vous entretenir des problèmes que connaît ma circonscription de l'Essonne depuis plusieurs mois avec le service public de La Poste.

Certes, nous sommes confrontés depuis plusieurs années à des dysfonctionnements sporadiques : courrier non distribué, retards, entreprises qui doivent aller chercher elles-mêmes le courrier au bureau de poste faute de postier pour le distribuer, etc. Mais depuis quelques mois, la situation s'est singulièrement aggravée et si je me permets de poser cette question ce n'est pas pour faire de l'agitation, mais parce que je suis régulièrement interpellé par un grand nombre de mes concitoyens.

La presse s'est même emparée du dossier, dans un article, que je vous ai transmis, au titre évocateur : « Distribution du courrier, le grand cafouillage ».

Je voudrais attirer votre attention sur trois points.

Premier point : les particuliers ne sont plus prioritaires par rapport aux entreprises. La direction départementale de La Poste m'a clairement expliqué que, les entreprises fournissant 95 % des recettes de La Poste, les particuliers pouvaient attendre leur courrier deux ou trois jours. J'aimerais savoir si cette attitude résulte d'une instruction nationale ou si ce n'est qu'une facilité décidée par la direction départementale de La Poste de l'Essonne ?

Deuxième point : on nous explique que « l'activité courrier de La Poste, qui se professionnalise, veille à maintenir le taux des tournées à découvert à un niveau inférieur à 1 % sur le département ». En clair, on tolère que 1 % de boîtes du département de l'Essonne ne soit pas distribué chaque jour. Dans ma circonscription, cela représente cinq cents boîtes qui, chaque jour, ne sont pas distribuées. De manière confidentielle, on évoque même un taux de non-distribution de 5 % dans ma circonscription. Est-ce normal ?

Troisième point : on nous indique, lorsqu'on veut bien nous répondre – de nombreux courriers de particuliers adressés à La Poste restent en effet sans réponse –, que La Poste est confrontée à de sérieux problèmes de recrutement. On demande même aux maires de bien vouloir constituer un fichier de vacataires pouvant suppléer les postiers ! La directrice départementale de La Poste est ainsi venue m'informer qu'elle cherchait des postiers et qu'à ce titre la mairie lui faciliterait la tâche en recrutant des vacataires et en les mettant à la disposition de La Poste. Cette attitude est scandaleuse. Je voudrais savoir ce qu'il en est réellement. Quelles instructions l'Etat – dont le rôle est de garantir un service public minimum – peut-il donner à la direction départementale de La Poste ?

On comprend que La Poste puisse avoir des difficultés au moment où elle doit affronter une concurrence et se professionnaliser, mais il n'est pas normal que le service public soit ainsi démantelé, ni, surtout, que la direction départementale de La Poste avoue à ce point les difficultés sans chercher véritablement à améliorer la situation.

Et, pour vous faire sourire malgré la gravité d'une question qui affecte l'activité économique des entreprises et la vie des particuliers, je citerai un paragraphe de la lettre qui m'a été adressée par La Poste en date du 20 février 2003, et qui mériterait de figurer dans les annales : « Les difficultés que rencontre le service postal dans le secteur du Val d'Yerres sont tout à fait exceptionnelles et liées à notre organisation "en flux tendu". Parfaitement opérationnel, ce type d'organisation est néanmoins sensible aux impondérables, tels que les maladies ou les accidents. »

Les maladies et les accidents n'ayant pas, à ma connaissance, été supprimés de la nature humaine, j'observe que cette organisation en flux tendu, parfaitement opérationnelle, n'assure plus correctement le service public dans notre pays.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

M. Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire. Monsieur le député, je vais m'efforcer de vous fournir un certain nombre d'informations de nature à apaiser les inquiétudes de vos concitoyens dont vous venez de vous faire l'écho et, surtout, à trouver des solutions, puisque telle est votre préoccupation.

Selon des enquêtes objectives effectuées par l'institut SOFRES tout au long de l'année 2002, près de huit lettres sur dix destinées au département de l'Essonne auraient été distribuées à leurs destinataires dès le lendemain du jour de leur dépôt. Ce traitement montre que les entreprises comme les particuliers bénéficient d'une qualité de service comparable à celle de la moyenne nationale, même si je reconnais volontiers que cette statistique ne change pas grand-chose à l'impatience de ceux qui ne reçoivent par leur courrier.

La Poste me confirme que, dans le secteur du Val d'Yerres, que vous connaissez bien et qui vous préoccupe particulièrement, des difficultés ont été rencontrées en ce début d'année 2003, difficultés qui seraient à la fois ponctuelles et exceptionnelles.

La direction de La Poste de l'Essonne a identifié ces dysfonctionnements. Elle s'attache à leur apporter les actions correctrices nécessaires, pour revenir à une qualité de service tout à fait satisfaisante. On me dit même que de sévères mesures disciplinaires ont été prises.

Je vous confirme donc qu'il n'apparaît pas que ces difficultés soient de nature structurelle : l'activité postale de distribution du courrier nécessite de disposer d'un volant de remplacement pour faire face aux situations d'absence ou de congé et, à cet égard, des moyens humains affectés aux remplacements du centre de distribution du courrier d'Yerres sont, me dit-on, tout à fait adaptés aux besoins de l'établissement. Pour répondre à l'inquiétude que vous avez exprimée tout à l'heure à cet égard, je veillerai personnellement à ce qu'ils le demeurent.

On m'indique également que, dans le but de conforter ce volant de remplacement, la direction de La Poste aurait proposé de conduire, avec les services de votre commune, des actions auprès des jeunes, pour développer l'emploi local. Je sais l'importance que vous y attachez. J'espère que cette initiative contribuera à résoudre ces

problèmes, qui, je le répète, sont conjoncturels, et que nous nous appliquerons à ne pas laisser devenir structurels.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Je vous remercie, monsieur le ministre. J'ai pris bonne note de vos remarques, que je vais m'empresse de transmettre à la population pour la rassurer.

MAINTIEN DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DES MINES À SAINT-ÉTIENNE

M. le président. La parole est à M. Gilles Artigues, pour exposer sa question n° 202, relative au maintien de l'École nationale supérieure des mines à Saint-Etienne.

M. Gilles Artigues. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, l'École nationale supérieure des mines est implantée dans la ville de Saint-Etienne, dont je suis élu, depuis près de deux siècles. Elle dispense un enseignement de grande qualité qui contribue au rayonnement économique de notre agglomération et à l'attractivité de son territoire.

Il se trouve que, lors d'un comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, le gouvernement Jospin a décidé, pour des raisons obscures, la création d'une filière de microélectronique de l'École des mines de Saint-Etienne à Gardanne, dans les Bouches-du-Rhône. On nous avait alors indiqué qu'une telle filière pourrait être complémentaire de celles qui sont implantées à Saint-Etienne, mais des bruits persistants faisant état d'éventuels transferts de postes d'enseignant vers le soleil et, surtout, un projet immobilier d'importance suscitent beaucoup d'inquiétude quant à une délocalisation définitive. Celle-ci serait très mal vécue dans notre région qui, comme vous le savez, monsieur le ministre, a déjà beaucoup souffert de reconversions industrielles très lourdes. Il a fallu beaucoup de courage et de détermination pour créer, entre autres, un tissu de PME et PMI très performant.

Or, depuis quelques jours, les mauvaises nouvelles reviennent. Outre les fermetures d'entreprises et les menaces qui pèsent sur le site GIAT Industries de Saint-Chamond, on nous annonce que l'autoroute A 45, qui doit relier Saint-Etienne à Lyon, ne pourra peut-être pas être réalisée avant 2020. Aussi, monsieur le ministre, nous aimerions savoir si notre ville va devoir supporter un nouveau coup dur avec une délocalisation de l'école des mines ou si d'autres possibilités nous seront offertes et quels sont les derniers éléments qui sont en votre possession sur ce problème qui nous préoccupe.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

M. Alain Rambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire. Faisons taire les rumeurs infondées ! Ma collègue Nicole Fontaine, qui est tout à fait consciente des difficultés auxquelles fait face la région stéphanoise, ainsi d'ailleurs que des efforts que vous déployez tous ensemble et des progrès qui sont réalisés pour renouveler le tissu industriel, m'a chargé, monsieur le député, de vous rassurer. Si le Gouvernement n'est pas en mesure de vous dire d'où viennent les bruits persistants que vous évoquez, il peut par contre vous assurer qu'ils ne sont pas du tout fondés. Mme Fontaine, après l'avoir fait elle-même par écrit le mois dernier, me demande de lever toutes les inquiétudes. Je répète donc solennellement, au nom du Gouvernement, à l'Assemblée nationale : il n'y a aucun projet de délocalisation de

l'École des mines de Saint-Etienne à court, moyen ou long terme. L'École nationale des mines de Saint-Etienne est et restera à Saint-Etienne.

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

M. Gilles Artigues. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse encourageante. La mission du directeur de cet établissement est ainsi précisée : il doit bien travailler à Saint-Etienne, et poursuivre le développement de son établissement, dont la renommée dépasse très largement les frontières de notre ville.

AVENIR DU SERVICE POSTAL DANS LE HAUT-VAUCLUSE

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question n° 215, relative à l'avenir du service postal dans le Haut-Vaucluse.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire, ma question de ce matin concerne les difficultés récurrentes que connaissent les bureaux de La Poste dans les communes de Vaison-la-Romaine, de Piolenc et de Jonquières dans le département du Vaucluse, mais aussi dans de nombreux petits villages.

Alors que le Gouvernement a affirmé à plusieurs reprises sa volonté de maintenir le service public en milieu rural, La Poste procède dans le Haut-Vaucluse à des réorganisations, qui non seulement ne répondent plus aux besoins des usagers mais entraînent pour les agents des difficultés de fonctionnement, aussi bien au guichet que dans l'organisation de la distribution. J'en donnerai trois exemples.

Le cas du bureau de Piolenc illustre parfaitement la gravité de la situation. Vous le savez, ce village a été durement touché par les intempéries qui se sont abattues, au mois de septembre 2002, sur les départements du Vaucluse et du Gard. Le bureau de poste a subi de nombreux dégâts, ce qui n'a fait qu'accentuer les difficultés. En effet, bien avant les inondations, le bureau connaissait déjà de réelles difficultés de fonctionnement. Le nombre de tournées à découvert a dépassé le seuil du tolérable. La population s'impatiente, et les entreprises se trouvent pénalisées dans le cadre de leur activité.

D'autres dysfonctionnements, en apparence plus anecdotiques, mais tout aussi significatifs, illustrent le manque de moyens dont souffrent les agents dans l'exercice de leurs missions. Ainsi un agent contractuel est doté d'un casque bien trop grand. Malgré sa demande répétée, l'agent circule avec ce casque inadapté, ce qui met sa sécurité en danger. Les agents ont dû installer eux-mêmes des points de fermeture sur les portes, après avoir constaté à plusieurs reprises des intrusions dans le service et des ouvertures de courrier. Enfin, depuis que l'organisation de l'approvisionnement en courrier du service a changé, le camion est bien trop souvent en retard, ce qui perturbe gravement la distribution.

Ces problèmes sont d'autant plus inadmissibles que La Poste, forte de son statut spécifique, est tenue d'assurer un fonctionnement régulier du service public. Une des raisons de cette crise semble le manque d'effectifs. Je souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour que la distribution du courrier soit enfin assurée normalement dans la commune de Piolenc.

Mon deuxième exemple concerne la commune de Jonquières. L'organisation du service postal ne permet plus, là aussi, de répondre aux réalités locales et aux besoins des clients, particuliers comme entreprises. Malgré les efforts soutenus des facteurs, une surcharge de travail les empêche aujourd'hui d'accomplir leurs tournées dans des

conditions de sécurité normales. Ainsi, afin que le trafic soit écoulé quotidiennement, les temps de repos ne sont plus respectés. Le climat avec la direction est devenu détestable. Il convient de l'apaiser dans les meilleurs délais en prenant en compte les revendications du personnel, afin que les objectifs soient enfin partagés par tout le monde.

Pour finir, j'évoquerai le bureau de poste de Vaison-la-Romaine. Les facteurs vaisonais s'opposent à la distribution de la publicité non adressée et à son intégration dans les tournées en zone rurale. Le climat est, là aussi, particulièrement tendu depuis plusieurs mois. La principale critique porte sur l'inadaptation du local où est préparée la publicité non adressée. Situé au sous-sol du bureau central, ce local ne possède pas d'issue de secours. En outre, du fait de la configuration même du lieu, en raison entre autres de la nécessité de protéger un patrimoine archéologique, il semblerait que le sol ne puisse plus supporter de poids supplémentaire. Une expertise de la capacité de résistance au sol des locaux, qui a été demandée par le personnel, n'a toujours pas été obtenue à ce jour. De plus, la distribution de cette publicité non adressée représente une surcharge de travail pour les postiers, qui s'ajoute aux 21 550 objets distribués en moyenne par jour. Il s'agit là d'une question essentielle d'équité territoriale, au moment où le Gouvernement s'attache à ce qu'un service public de qualité et performant soit rendu partout et à tous.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir nous indiquer les mesures que vous entendez mettre en œuvre pour maintenir un service postal de qualité dans le Haut-Vaucluse, et notamment à Vaison-la-Romaine.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire.

M. Alain Lambert, ministre délégué au budget et à la réforme budgétaire. Monsieur le député, j'ai bien entendu votre inquiétude mais je puis vous assurer que le Gouvernement veille à la qualité du service fourni par La Poste.

S'agissant d'abord du cas du bureau de poste de Vaison-la-Romaine, j'attire votre attention sur le fait que la publicité non adressée représente le tiers d'une sacoche de facteur. Il s'agit d'une évolution structurelle du trafic postal, qui apporte à La Poste une source essentielle de revenus.

A Vaison-la-Romaine, plusieurs facteurs se sont récemment opposés à la distribution de la publicité non adressée bien que l'organisation de leur travail quotidien en place ait été conçue pour prendre en compte cette activité dans le calcul du temps des tournées de distribution. Une large concertation s'est engagée sur ce sujet et a permis, me dit-on, de rétablir la situation depuis le 3 mars dernier. Espérons que cette concertation produira ses pleins effets.

S'agissant du local que vous avez évoqué et qui est utilisé à cet effet, je vous confirme sa parfaite conformité avec les dispositions du code du travail, auxquelles l'établissement est comme tout autre assujéti. Une expertise externe à La Poste, conduite par l'entreprise Qualiconsult le 20 mars 2002, a permis de confirmer la résistance au sol des locaux, ce qui devrait apaiser les inquiétudes du personnel concerné.

Dans le cas des deux autres bureaux que vous citez, je vous confirme qu'aucune réorganisation récente n'y a été effectuée.

Le bureau de Piolenc a effectivement subi de sérieux dommages lors des graves inondations, – dont nous nous souvenons tous – qui ont frappé le Gard et le nord du

département de Vaucluse en septembre 2002. De ce fait, l'accueil du public a dû être réalisé dans des structures provisoires, sous la surveillance du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de La Poste. De nouveaux locaux devraient permettre le retour du public dès le mois d'avril prochain.

S'agissant du service de la distribution du courrier, il avait pour sa part bénéficié de l'aide active de la municipalité, qui a fourni des locaux. Il n'a pas été noté, depuis, d'incident particulier dans le fonctionnement et la qualité du service.

Je tiens cependant à le redire en conclusion : le Gouvernement portera toute son attention à ce que les services publics puissent être rendus dans les meilleures conditions.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre, j'ai pris bonne note de vos éléments de réponse et je vous en remercie.

Personne ne conteste, notamment pas les facteurs bien entendu, la nécessité de distribuer à Vaison-la-Romaine la publicité non adressée qui, comme vous l'avez indiqué, constitue désormais une part importante du courrier. Ils demandent simplement que cette publicité non adressée soit « comptée » comme le reste du courrier dans leur quantité de travail. Vous dites que le problème serait réglé depuis le 3 mars dernier. Permettez-moi d'avoir quelques doutes, mais je vérifierai.

Je vous assure que, depuis dix ans que je suis député, je n'ai jamais vu autant de problèmes dans les petits bureaux de poste. La raison tient bien entendu à l'application de la loi sur les 35 heures sans moyens supplémentaires et avec un manque de préparation évident. Je prendrai deux exemples. A Saint-Roman-de-Malegarde, le seul employé est malade depuis des mois et le bureau est fermé. Au Barroux, un employé est malade, les tournées n'ont pas été assurées pendant trois semaines et personne ne reçoit plus de courrier. Où est l'équité du service public ?

Je pourrais citer bien d'autres exemples de petits villages où se multiplient les problèmes tant le personnel est tendu. Ma question avait aussi pour but de vous sensibiliser sur la situation du milieu rural, et je vous assure que ce n'est pas qu'un discours, les problèmes sont bien réels et sont de plus en plus nombreux.

NUISANCES CAUSÉES PAR LES RASSEMBLEMENTS DES MOTOCYCLISTES À VINCENNES

M. le président. La parole est à Patrick Beaudoin, pour exposer sa question n° 205 relative aux nuisances causées par les rassemblements des motocyclistes à Vincennes.

M. Patrick Beaudoin. Monsieur le ministre délégué aux libertés locales, je souhaite attirer votre attention sur les nuisances occasionnées par le rassemblement hebdomadaire des motards, qui envahissent chaque week-end l'esplanade du château de Vincennes. Ce rassemblement se tenait auparavant à Rungis, mais à la suite d'accidents mortels, il a été déplacé à la Bastille et, en 1984, la mairie de Paris a décidé qu'il aurait lieu sur l'esplanade du château de Vincennes.

Cette manifestation peut réunir plus de 3 000 motocyclistes. Elle génère non seulement des nuisances sonores liées au déplacement de ces milliers de motards, mais aussi des risques d'accidents de plus en plus menaçants en raison des excès de vitesse. La traversée des communes voisines – Saint-Mandé, Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Joinville-le-Pont, Nogent-sur-Marne et naturellement

Paris – cause de ce fait aux habitants une gêne devenue insupportable. Sans compter que les motards sont amenés à passer devant l'hôpital d'instruction des armées Begin et devant la maternité du même nom, où sont hospitalisés respectivement des grands malades et de très jeunes enfants. De surcroît, les motards cherchent aujourd'hui un lieu de convivialité et, de ce fait, retournent dans Paris. Ils gênent maintenant les habitants des 12^e, 20^e, 11^e et 4^e arrondissements.

S'il est légitime d'offrir un lieu de rassemblement aux motards, le choix de l'esplanade du château de Vincennes ne semble pas judicieux, car cet endroit se situe dans une zone urbaine extrêmement dense. Pour tenter de remédier à ce problème, depuis vingt ans mes prédécesseurs et moi-même n'avons eu de cesse de saisir toutes les autorités locales, les communes et l'Etat. Depuis vingt ans également, les maires concernés, porte-parole des habitants, les préfets et les services de police tentent d'encadrer le phénomène. Certes, des mesures ont été prises par l'Etat et les communes. Les contrôles de police ont été renforcés sur les itinéraires empruntés. Des itinéraires de délestage ont été proposés aux motards. Malheureusement, ce dispositif ne touche à chaque fois que peu d'entre eux. Jouant sur l'effet de masse qui garantit l'anonymat à chacun d'eux, les motards n'hésitent pas à faire des courses le long des avenues.

Depuis près de vingt ans, les pétitions s'accumulent sur le bureau des préfets concernés et des maires des communes limitrophes du bois de Vincennes. Aussi la réponse qui s'est rapidement imposée a-t-elle été de trouver un autre lieu de rassemblement dans une zone moins urbanisée. Il avait été envisagé de déplacer ce mouvement au circuit Carol, en Seine-Saint-Denis, mais cette proposition n'a pas abouti. C'est pourquoi, afin de trouver une solution qui recueille l'assentiment de tous, mes collègues et moi-même avons proposé au préfet d'Ile-de-France la constitution d'une commission tripartite – Etat, collectivités concernées, représentants des motards – pour trouver un lieu sécurisé adapté à ce type de rassemblement et auquel on accéderait par les canaux de bruit que sont naturellement les autoroutes, mais en vain ! Monsieur le ministre, je vous demande de tout mettre en œuvre pour résoudre définitivement ce problème.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué aux libertés locales.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Monsieur le député, le rassemblement des motards sur l'esplanade de Vincennes est traditionnel et spontané. Cette manifestation a lieu tous les vendredis soir et débute vers vingt et une heures pour se terminer sur l'Esplanade Saint-Louis, dans le 12^e arrondissement de Paris, par une dispersion aux alentours de une heure du matin.

A la fin des années quatre-vingt-dix, ce rassemblement était contesté, non pas dans son principe, mais en raison de son implantation sur un site urbain et résidentiel. L'attention du préfet de police a été appelée par les maires de communes environnantes et par des riverains en raison des nuisances sonores dues au nombre important de motocyclistes qui allaient et venaient autour de l'esplanade.

La préfecture de police a organisé une réflexion pour pallier les contraintes provoquées par ces rassemblements, en collaboration avec la préfecture d'Ile-de-France, la mairie de Paris et les élus des communes riveraines. Le préfet de police a encadré strictement le rassemblement par deux barrages, avenue des Minimes. Ces barrages permettent de maintenir une circulation normale des véhicules dans ce lieu et obligent les motards à emprunter des

voies moins urbanisées, comme le boulevard des Marchaux ou l'avenue de la Pyramide, à leur arrivée ou à leur départ. Ce dispositif amenuise les nuisances sonores, mais je suis bien conscient qu'il ne peut pas vous donner entière satisfaction.

Il est à noter qu'il n'a pas été utile de mettre en place ce dispositif depuis le mois d'octobre dernier. En effet, en période hivernale, les flux de motards entre vingt heures et vingt-trois heures se situent autour de 300 véhicules. Les nuisances sonores sont de ce fait réduites. De plus, les services de police ont noté une érosion du nombre de participants au cours des années et un comportement moins bruyant de la part des motards. Je dis cela avec un peu de scepticisme, monsieur Beaudouin, et je comprends que votre patience ait des limites. Cela dit, les effectifs de police ont maintenu leurs contrôles : du 9 février au 9 mars 2003, 101 procès-verbaux ont été rédigés, dont 15 pour excès de vitesse et 6 liés aux nuisances sonores.

La solution la plus efficace consisterait à trouver un site de substitution, en dehors de zones fortement urbanisées. Mais, bien entendu, personne ne se dispute la présence de ces chers motards, sauf peut-être M. Estrosi, qui a des titres sportifs émérites et qui y trouverait peut-être une satisfaction d'ordre symbolique. (*Sourires.*) Cela dit, je doute que ces motards aillent jusqu'à Nice.

Dans la mesure où la conduite de ce type de projet ne peut être menée à bien que par une collectivité territoriale, la mairie de Paris a été saisie de l'étude de ce dossier en juillet 2002. Le ministre de l'intérieur a également demandé au préfet de police de mettre en place, comme vous le souhaitez, une commission regroupant toutes les parties concernées – la préfecture de la région d'Ile-de-France, les collectivités, les représentants des motards – afin de réfléchir aux modalités permettant de trouver un site adapté à ce genre de rassemblement, mais, comme vous le savez, ce n'est pas facile. Dans l'immédiat, la préfecture de police intensifie ses actions de contrôle routier, dans le cadre du plan de lutte contre l'insécurité routière. Voilà quelles sont les perspectives. Je reconnais qu'elles ne sont pas enthousiasmantes, mais c'est un problème bien difficile à résoudre, monsieur Beaudouin.

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

M. Patrick Beaudouin. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je compte sur votre détermination pour faire aboutir ce dossier. Les élus du Val-de-Marne seront présents dès qu'ils seront invités.

LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ À ANNEMASSE

M. le président. La parole est à M. Claude Birraux, pour exposer sa question n° 206 relative à la lutte contre l'insécurité à Annemasse.

M. Claude Birraux. Monsieur le ministre délégué aux libertés locales, je souhaite attirer votre attention sur la montée de la violence dans l'agglomération d'Annemasse ces dernières semaines. Un épicier, une pharmacienne et une fleuriste ont été violemment agressés et sérieusement blessés par des jeunes. « Nouveau phénomène inquiétant et grandissant ; ces jeunes braqueurs que plus rien n'effraie », voilà ce que l'on peut lire dans les journaux ! J'ai eu l'occasion d'en parler à M. Sarkozy lors de sa visite à Evian, il y a deux semaines, pour la préparation du G8. Je connais sa détermination et la vôtre à lutter contre l'insécurité. La population est extrêmement inquiète et les maires concernés se sont mobilisés pour demander, par mon intermédiaire, quelles mesures M. le ministre de l'intérieur envisage de prendre. Effectivement, notre agglomération, qui est frontalière, connaît beaucoup de passage et Genève suscite la convoitise des malfaiteurs.

Quelles mesures, Monsieur le ministre délégué, envisagez-vous de prendre, quitte à venir sur le terrain ? Vous pourriez envoyer un émissaire, d'autant plus que les syndicats de police se sont répandus dans la presse sur un certain malaise qui les gagnerait. Le préfet lui-même s'est mobilisé et a obtenu la présence temporaire d'une demi-compagnie de CRS, mais le manque d'effectifs est criant par rapport aux agglomérations d'importance équivalente. Seriez-vous d'accord, monsieur le ministre délégué, pour envoyer un émissaire qui analyse l'ensemble du dossier ? Je pense non seulement au niveau des effectifs par rapport aux agglomérations équivalentes, mais aussi aux conditions de travail puisque se pose le problème du logement des fonctionnaires de police dans cette zone frontalière. Il faudra également procéder au bilan du plan local de sécurité et de l'action des adjoints de sécurité avant de prendre de nouvelles mesures. En outre, le contrat de ville, qui mobilise de l'argent public, doit contribuer globalement à l'amélioration de la sécurité. Il faut proposer des solutions qui soient un signe tangible à la population et aux élus et donner un coup d'arrêt à l'inacceptable avant qu'il ne devienne insupportable ou qu'il ne tourne au drame, d'autant plus que la perspective du G8 peut pousser certaines personnes à la provocation.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué aux libertés locales.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Monsieur le député, l'agglomération d'Annemasse connaît en effet, depuis peu, une augmentation des vols à main armée qui touchent toutes sortes de commerces : banques, tabacs, PMU, supérettes. Ces délits, qui sont commis par plusieurs groupes, font l'objet d'enquêtes judiciaires confiées à l'antenne de police judiciaire d'Annecy, l'unité d'investigation et de recherche d'Annemasse ou la gendarmerie nationale. Ces services œuvrent ensemble et en totale coordination pour aboutir à l'interpellation des auteurs.

Pour faire face à cette soudaine montée de l'insécurité, plusieurs dispositions ont été mises en œuvre : création de patrouilles communes police nationale et polices municipales, renforcement des actions de la police aux frontières et des services des douanes dans ce secteur frontalier de Genève ; réalisation d'aménagements tendant à sécuriser la voie publique – amélioration de l'éclairage et visibilité de certains secteurs.

Par ailleurs, la remise à niveau des effectifs de la circonscription de sécurité publique d'Annemasse a été engagée. Ainsi, le potentiel de ce commissariat, qui était de quatre-vingt-huit fonctionnaires en 1999, a été porté à 102 policiers le 1^{er} janvier 2003. Cet effort considérable sera poursuivi, puisqu'aux trois gradés et gardiens qui ont été affectés au cours du premier trimestre de cette année s'ajouteront neuf nouvelles affectations dès le 1^{er} mai prochain. Sans faire des inspections, nous avons immédiatement débloqué des moyens supplémentaires.

A ces mesures s'ajoute le renfort ponctuel des effectifs locaux par des personnels d'une compagnie républicaine de sécurité. A partir d'avril prochain, cet apport supplémentaire sera permanent pour une période de deux mois. En outre, la brigade anti-criminalité et l'unité canine d'Annecy apportent également leur concours aux effectifs de la circonscription de sécurité publique d'Annemasse.

Vous le voyez, le Gouvernement n'a pas lésiné sur les moyens pour éradiquer cette délinquance soudaine et brutale qui a frappé votre région. Nous devrions en venir rapidement à bout.

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

M. Claude Birraux. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour l'action que vous avez conduite. Elle est de nature à apaiser les inquiétudes de la population. J'attire toutefois votre attention sur le fait que si, vu de Paris, nous avons l'air de vivre dans un pays heureux, un pays de Cocagne, le fait que nous ayons une frontière avec la Suisse et l'existence d'accords bilatéraux entre ce pays et l'Union européenne sont à l'origine d'une pression foncière extrêmement forte. Le coût du logement est extrêmement élevé. Entre l'effectif théorique des forces de sécurité et l'effectif réel, il y a souvent une différence due précisément à la cherté de la vie en zone frontalière. Il faudrait donc trouver des solutions qui répondent véritablement aux attentes des gardiens de police.

MAINTIEN DE LA BASE HÉLICOPTÈRE DE LA SÉCURITÉ CIVILE DANS LES ALPES-MARITIMES

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi, pour exposer sa question n° 212 relative au maintien de la base hélicoptère de la sécurité civile dans les Alpes-Maritimes.

M. Christian Estrosi. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur la situation de la base hélicoptère de la sécurité civile des Alpes-Maritimes et je tiens à remercier M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales, de venir lui-même m'apporter une réponse.

Le département des Alpes-Maritimes dispose d'une base hélicoptère de la sécurité civile dont l'existence remonte à 1960. Cette base, sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, exerce ses missions de sécurité sur les départements des Alpes-Maritimes, du Var, des Alpes de Haute-Provence et des Hautes-Alpes. Elle dessert donc les quatre départements limitrophes. Il est à noter, cependant, que 75 % de ses missions sont effectuées au profit du département des Alpes-Maritimes. La base hélicoptère de Mandelieu a été dotée, il y a quelques semaines, d'un nouvel hélicoptère EC-145. Dans cette perspective, la direction de la sécurité civile avait initié une réflexion sur la reconstruction ou la création de nouveaux locaux pour accueillir cet hélicoptère de plus grande dimension.

C'est dans ce contexte qu'à la fin de l'année 2002, la direction de la sécurité civile a fait savoir qu'elle travaillait activement à une proposition de modification d'implantation de la base de Cannes-Mandelieu, qu'elle transférerait dans le département du Var. Cette annonce a suscité une grande émotion dans notre département. Une délocalisation de la base de la sécurité civile à l'extérieur du département des Alpes-Maritimes serait, en effet, lourde de conséquences en matière de protection des personnes. Le département des Alpes-Maritimes, de par sa géographie tout à fait spécifique – deux tiers en zone rurale et un tiers en zone urbanisée concentrée sur la bande littorale –, rend fréquentes les interventions de la sécurité civile aussi bien en mer qu'en montagne. La base de sécurité civile fait un travail exceptionnel, non seulement pendant la période estivale, mais aussi en hiver dans nos stations de sports d'hiver. Je veux, à cette occasion, rendre hommage à tout son personnel ainsi qu'à tous ceux qui contribuent à la sécurité des populations. Je pense notamment au service départemental d'incendie et de secours. Ils seraient tous très démotivés si la base était transférée.

L'installation d'une nouvelle base dans le Var allongerait de façon inconsidérée les délais de secours et mettrait de ce fait de nombreuses vies humaines en péril. Dans la mesure où des considérations budgétaires semblent guider

cette nouvelle orientation, le conseil général des Alpes-Maritimes a fait connaître à M. le préfet des Alpes-Maritimes, au début du mois de février, qu'il était disposé à financer en totalité les travaux d'aménagement de la base actuelle. Si l'Etat consent à préserver la base de la sécurité civile sur son site actuel, la modernisation et la sécurisation des structures nouvelles d'accueil ne lui coûteront donc pas un centime ! Le conseil général prendra totalement à sa charge les frais découlant de l'arrivée de l'hélicoptère EC 145.

Je souhaiterais être rassuré sur la perspective du maintien de la base de la sécurité civile dans le département des Alpes-Maritimes et connaître les intentions de M. le ministre de l'intérieur en la matière. J'associe à ma question l'ensemble des parlementaires des Alpes-Maritimes, ainsi que les maires de Cannes, de Mandelieu et tous les élus du conseil général, qui soutiennent cette démarche. Je veux aussi remercier M. le préfet des Alpes-Maritimes, Pierre Breuil, avec lequel nous avons des relations de travail très constructives.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué aux libertés locales.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Monsieur le député, l'accueil du nouvel appareil EC 145 de la sécurité civile rend en effet obligatoire que la base hélicoptère de Cannes soit reconstruite et remise à niveau. Le coût élevé de cette opération immobilière - 2,6 millions d'euros - sur l'aérodrome de Mandelieu avait fait craindre de devoir remettre en cause l'implantation de cette base dans le département des Alpes-Maritimes, et je conçois que cela ait pu créer une émotion. Toutefois, vous avez eu raison de le rappeler, le président du conseil général de votre département a confirmé par courrier à Nicolas Sarkozy, le 6 février dernier, l'engagement de la collectivité départementale d'assurer la charge financière totale de la construction de cette nouvelle installation. Que demander de mieux ? Je sais la part importante que vous avez prise, monsieur le député, dans cette décision. Le ministre est très sensible à l'effort consenti par le département et l'avenir se présente sous les meilleurs augures.

Maintenant, il faut aller vite. Le ministre de l'intérieur a chargé le préfet de convier les services de la direction de la défense et de la sécurité civile ainsi que ceux du conseil général à une très prochaine mission d'expertise des différents sites d'implantation possibles dans le département. La procédure a été engagée, elle ira à son terme. Une première réunion se tiendra dès demain, 19 mars, pour évaluer deux nouvelles propositions ; le choix du site définitif pourrait intervenir au plus tard le 15 avril prochain.

Compte tenu des perspectives que vous avez vous-même dessinées, monsieur le député, je crois que les choses se présentent le mieux du monde.

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

M. Christian Estrosi. Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre. Pendant des années, notre département a été d'un certain ostracisme de la part du gouvernement précédent. Depuis quelques mois, sur un certain nombre de sujets cruciaux - et celui de la sécurité civile en fait partie -, le gouvernement actuel s'est montré attentif à nos préoccupations.

Votre réponse est particulièrement rassurante pour tous les personnels de la sécurité civile dont nous connaissons le dévouement et pour tous les élus proches des réalités du terrain, qui souhaitent le maintien de cette base. Vous nous le confirmez aujourd'hui. Merci au nom du département des Alpes-Maritimes.

PROTECTION SOCIALE ET SANITAIRE À MAYOTTE

M. le président. La parole est à M. Mansour Kamardine, pour exposer sa question n° 213, relative à la protection sociale et sanitaire à Mayotte.

M. Mansour Kamardine. Monsieur le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées, je souhaite vous interroger sur la mise en œuvre de l'ordonnance sociale du 27 mars 2002 relative à la protection sanitaire et sociale de Mayotte et, par voie de conséquence, sur la situation particulière du centre hospitalier de Mamoudzou.

Cette ordonnance traite de l'extension du régime d'assurance maladie, de l'organisation des soins, de l'assurance vieillesse des salariés, ou bien encore de certaines allocations telles que l'allocation adulte handicapé et l'allocation spéciale aux personnes âgées. Autant de mesures vitales qui répondent à une exigence de justice sociale, à laquelle je vous sais très attaché, monsieur le ministre. Votre présence en est la preuve ; à travers la réponse que vous allez me donner, vous témoignez de votre solidarité avec Mayotte. Quelle que soit cette réponse, je vous adresse d'ores et déjà mes remerciements.

Les Mahoraises et les Mahorais attendent depuis très longtemps une couverture sociale digne de ce nom. Vous comprendrez leur impatience. L'une des mesures les plus attendues est le rattachement des dispensaires au centre hospitalier de Mayotte.

Ce rattachement est primordial, car il concerne un réseau de soins de premiers secours composé de dix-neuf dispensaires, de quatorze points de consultation et de quatre cabinets dentaires. La DASS et le centre hospitalier de Mayotte ont mis en œuvre une convention de coopération pour y procéder progressivement, tout en perdant le moins de temps possible.

Ces efforts entrepris localement pour améliorer la qualité des soins ne sauraient toutefois être suffisants sans la parution du décret d'application initialement prévue au 1^{er} janvier 2003. Ce décret doit, notamment, clarifier la répartition des compétences et les modalités de financement de ces nouvelles activités dévolues au centre hospitalier de Mayotte. La collectivité départementale de Mayotte assure encore pour partie le financement des dispensaires, alors qu'elle devait en être déchargée depuis plusieurs mois.

Je voudrais appeler votre attention sur la situation budgétaire du centre hospitalier de Mayotte, et, en conséquence, sur la qualité de ses services de soins.

A Mayotte, le taux d'équipement en lits est de 1,51 pour 1 000 habitants, contre 7,57 pour 1 000 en métropole ! On comprend mieux la situation de saturation permanente de l'ensemble des services de cet établissement.

Vous trouvez très justement inhumain que le séjour d'une femme en maternité ne dure que deux ou trois jours. Sachez que les femmes qui accouchent au centre hospitalier n'y restent qu'une journée, voire moins ! Cela n'est pas compatible avec la sécurité médicale que toute parturiente est en droit d'attendre dans un établissement de soins français. Les conséquences sont très graves et des cas de décès seraient imputables à cette situation.

Cela n'est pas acceptable, pas plus que de voir des malades entassés dans les couloirs de l'établissement - en chirurgie, par exemple - dans des conditions de grande précarité, alors qu'ils sont censés y trouver réconfort physique et moral.

Face à ce constat très préoccupant et à la demande de l'établissement, une mission a été diligentée par la direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins de

votre ministère pour étudier les possibilités d'une meilleure adéquation entre les besoins et les moyens. De même, le plan directeur des travaux du site de Mamoudzou et des maternités intercommunales du sud, du centre et du nord, destiné à améliorer la sécurité médicale de la prise en charge des patients, ainsi que les conditions d'accueil et d'hébergement, a été mis en œuvre. Il suppose, notamment, une augmentation des capacités d'hébergement en médecine et en chirurgie, chacun de ces services ne dispose actuellement que de cinquante lits, pour une population de 150 000 habitants !

Vous l'avez bien compris, monsieur le ministre : il faut donner au centre hospitalier de Mayotte les moyens de réussir sa mission. Je sais que vous êtes attentif à nos préoccupations : nous l'observons chaque semaine lors des questions d'actualité.

Aussi, je vous demande de bien vouloir me préciser les mesures que vous entendez prendre pour améliorer la protection sociale à Mayotte dans des délais raisonnables et garantir l'avenir financier du centre hospitalier. Cette amélioration passera sans nul doute par la confirmation du financement du plan directeur des travaux, tant pour ce qui concerne les subventions que les surcoûts en exploitation, ainsi que par une réévaluation reconductible et donc pérenne de sa dotation globale de financement.

Pouvez-vous, enfin, monsieur le ministre, me préciser la date de publication des textes relatifs à la mise en place de la sécurité sociale ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

M. Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées. Monsieur Kamardine, votre question porte sur deux points : les textes d'application de l'ordonnance 2002-411 du 27 mars 2002 sur la protection sanitaire et sociale à Mayotte et le centre hospitalier de Mayotte.

Les textes d'application de l'ordonnance du 27 mars 2002 vont être prochainement publiés. Ainsi, le décret relatif au régime de l'allocation adulte handicapé et le décret relatif à l'assurance vieillesse et à l'allocation spéciale pour les personnes âgées sont en cours de signature. En ce qui concerne l'assurance maladie et maternité, un premier décret sur les indemnités journalières de maternité et les cotisations est en cours d'élaboration et devrait être signé le mois prochain. Le second décret relatif aux indemnités journalières maladie, au contrôle médical et au ticket modérateur devrait être publié au printemps 2003. C'est dans ce cadre que sera traitée la question du rattachement des dispensaires à l'hôpital.

Localement, et pour ne pas pénaliser les usagers et les bénéficiaires d'anciennes prestations d'aide sociale, des dispositions provisoires ont été prises par convention entre la collectivité départementale, la caisse d'allocations familiales de Mayotte et la caisse de prévoyance sociale de Mayotte, de manière à maintenir le versement des prestations antérieures à titre d'avance sur les prestations nouvellement créées.

L'offre publique de soins à Mayotte connaît depuis quelques années une progression considérable. Il est nécessaire de poursuivre l'effort déjà réalisé pour tenir compte de l'augmentation de la population et rattraper progressivement le retard accumulé. Ainsi, la deuxième tranche de construction du centre hospitalier de Mayotte est financée par le contrat de plan Etat-région 2000-2004, signé entre l'Etat et la collectivité territoriale de Mayotte. Une dotation complémentaire sera reprise dans le cadre des investissements au titre du plan Hôpital 2007.

Concernant le financement des dépenses de fonctionnement du centre hospitalier, plusieurs éléments doivent être rappelés, qui témoignent de l'attention particulière que le Gouvernement porte à la collectivité territoriale de Mayotte : entre 2000 et 2002, les dépenses autorisées pour le fonctionnement se sont accrues de plus de 65 % et le budget a augmenté de 39 % pendant la seule année 2002.

Cet effort exceptionnel a pour double objectif de permettre à cet établissement de disposer de moyens en rapport avec l'évolution de son activité et, plus globalement, de consolider le niveau de ses moyens de fonctionnement.

Début 2003, j'ai envoyé sur place, comme vous l'avez mentionné, une mission d'expertise financière de la direction des hôpitaux et de l'organisation des soins. Celle-ci a permis d'étudier les derniers ajustements financiers qui devraient déboucher sur une affectation significative de crédits. C'est désormais dans le cadre d'un budget assaini, qui devra être maîtrisé, que sera améliorée la qualité de soins et d'accueil à laquelle tous les Mahorais peuvent prétendre.

M. le président. La parole est à M. Mansour Kamardine.

M. Mansour Kamardine. Merci, monsieur le ministre. Votre réponse ne me surprend pas du tout. Je sais combien vous avez à cœur de faire bénéficier les populations de Mayotte des meilleurs soins.

INSTALLATION D'UN SCANOGAPHE AU CENTRE HOSPITALIER DE BERNAY DANS L'EURE

M. le président. La parole est à M. Hervé Morin, pour exposer sa question n° 200, relative à l'installation d'un scanographe au centre hospitalier de Bernay – bien évidemment dans l'Eure. (*Sourires.*)

M. Hervé Morin. Monsieur le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées, je sais qu'on vous demande beaucoup et que l'on vous considère un peu comme le Père Noël ! (*Sourires.*) Mais je sais aussi que votre hotte est vide, tant la situation financière et budgétaire est tendue et tant l'ensemble des enjeux auxquels vous avez à répondre rend votre tâche difficile.

Néanmoins, je voudrais appeler votre attention sur le centre hospitalier Anne-de-Ticheville, de Bernay.

Celui-ci avait obtenu un avis favorable du CROSS de Haute-Normandie pour l'installation d'un scanner. La commission exécutive de l'ARH n'a malheureusement pas suivi l'avis du CROSS en décidant d'installer dans une autre ville un troisième scanner. Le directeur de l'ARH a répondu qu'il ne faisait là que suivre le schéma régional d'organisation sanitaire et sociale.

Monsieur le ministre, nous aurons l'occasion de nous rencontrer avec le maire de Bernay, président du conseil d'administration de l'hôpital. Mais je tiens à vous indiquer dès maintenant qu'il est absolument nécessaire de doter cet hôpital de proximité d'une telle installation. Certes, en matière de santé, chaque euro doit être bien dépensé et la dépense publique doit être la plus efficiente possible. Mais le transfert des patients de l'hôpital de Bernay au scanner le plus proche, situé à quarante kilomètres, coûte à l'assurance maladie près de 157 000 euros, c'est-à-dire près d'un million de francs, soit le coût de fonctionnement annuel d'un scanner.

L'installation d'un scanner à Bernay représenterait donc une source d'économie considérable et répondrait à la nécessité de veiller que les équipements soient installés au bon endroit et utilisés au mieux.

Le deuxième argument qui nous a été opposé est l'incapacité des radiologues privés et publics d'assurer le fonctionnement du scanner. J'ai fait transmettre à vos services, voici plus d'un mois, puisqu'il y a eu appel de la décision du directeur de l'ARH, les tableaux de garde qui démontrent que les radiologues du secteur de Bernay sont tout à fait en mesure d'utiliser ce scanner.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc que, dans votre grande bonté, vous rapportiez la décision du directeur de l'Agence régionale de l'hospitalisation pour que l'ouest du département de l'Eure, qui accueille une population de 100 000 habitants, soit enfin doté d'un scanner.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

M. Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées. Monsieur le député, vous êtes un très bon avocat. Je comprends que ce projet d'installation d'un scanographe au centre hospitalier de Bernay vous tienne à cœur et je partage votre souci d'assurer à nos concitoyens des soins de proximité.

Le schéma régional d'organisation sanitaire pour les équipements lourds, adopté en Haute-Normandie en juillet 2002, privilégie l'implantation d'un nouveau scanner dans l'ouest du secteur sanitaire Eure-Seine dans lequel le centre hospitalier de Bernay est précisément situé. Un dossier a donc été déposé par l'hôpital de Bernay et les radiologues privés. Il a été examiné par la commission exécutive de l'Agence régionale de l'hospitalisation de Haute-Normandie le 9 octobre dernier. Après examen, la commission exécutive a conclu que le nombre de radiologues publics et privés sur le secteur concerné était insuffisant au regard d'un fonctionnement normal de ce type d'appareil. Elle a donc rejeté la demande du centre hospitalier de Bernay.

Ce refus d'autorisation d'un scanner, comme vous venez de le mentionner, a fait l'objet d'un recours hiérarchique. Je vais donc être amené à me prononcer sur cette décision en étudiant, notamment, les besoins de la région et surtout les conditions de fonctionnement possibles de ce scanner eu égard au nombre total de radiologues disponibles et impliqués dans le projet. Sachez que je veillerai au respect des critères choisis dans le SROS, car il est nécessaire d'installer un scanner dans cette zone. Je veillerai aussi à la logique financière. Vous avez évoqué le coût des transports. Je veillerai davantage encore à l'intérêt des malades. Sachez enfin qu'à terme je souhaite sortir les scanners de la planification et de la carte sanitaire, ce qui serait un élément favorable.

Cela dit, aujourd'hui, en toute honnêteté, monsieur le député, je ne peux pas vous annoncer une bonne nouvelle car je n'ai pas encore examiné le dossier au fond. Je suis en train de récupérer l'ensemble des éléments qui m'amèneront à prendre une décision. En tout état de cause, je reprendrai contact avec vous, car ma décision sera concertée.

RELEVEMENT DU PLAFOND D'ACCÈS À LA CMU À LA RÉUNION

M. le président. La parole est à M. Bertho Audifax, pour exposer sa question n° 204, relative au relèvement du plafond d'accès à la CMU à la Réunion.

M. Bertho Audifax. J'avais sollicité M. le ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité, le 11 novembre dernier, sur les conséquences de l'abaissement du plafond de la couverture maladie universelle à 562 euros par mois.

Cette disposition, héritée du précédent gouvernement, exclut les personnes handicapées et les personnes bénéficiaires du minimum vieillesse, soit 568,38 euros, de son champ d'application et donc de son bénéfice.

Pour quelque 5,62 euros par mois, ces personnes – environ 25 000 rien que qu'à l'île de la Réunion – se sont trouvées contraintes de souscrire une mutuelle complémentaire. Or les démarches de souscription à cette mutuelle paraissent particulièrement complexes pour des personnes âgées, souvent illettrées ou handicapées. Quant à son coût, il est démesuré au regard du minimum vieillesse perçu. Une mutuelle coûte environ 150 euros par mois !

Paradoxalement, l'application de la CMU a donc entraîné un moins bon suivi médical de ces patients fragiles.

Le Président de la République, sensibilisé à cette grave anomalie, s'était engagé à la corriger. Le 22 février dernier, M. le Premier ministre, en visite à la Réunion, a annoncé officiellement que le plafond des bénéficiaires de la CMU serait relevé afin de soustraire les allocataires du minimum vieillesse et des handicapés de cette grave injustice – comme le candidat Jacques Chirac s'y était engagé.

Toute l'île de la Réunion s'en est réjouie et nombre de personnes âgées m'ont chargé de remercier le chef de l'Etat et le chef du Gouvernement de cette décision. Afin de répondre aux attentes des Réunionnais, je vous remercie, monsieur le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées, de bien vouloir m'indiquer les dispositions et le calendrier qui seront mis en place sur ce dossier.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées.

M. Jean-François Mattei, ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées. Monsieur le député, la mise en place du dispositif CMU et CMU complémentaire, dans le cadre de la loi du 27 juillet 1999, avait pour objectif d'améliorer l'accès aux soins des plus démunis.

Sur le principe, cette loi, votée sous la précédente législation, apporte des solutions relativement satisfaisantes en termes de santé publique. Mais elle présente de graves défauts auxquels le gouvernement actuel souhaite remédier.

Ainsi, le dispositif de CMU complémentaire assure gratuitement, sous condition de ressources, une couverture maladie complémentaire, – ticket modérateur et forfait journalier hospitalier notamment.

Pour bénéficier de la CMU, une personne seule ne doit pas disposer de revenus supérieurs à 6 744 euros par an, soit 562 euros par mois. Au-delà, la loi actuelle ne prévoit rien et les personnes perdent brutalement toute forme d'aide, risquant ainsi de se trouver éloignées du système de soin. Il y a donc des effets de seuil, auxquels le Gouvernement souhaite remédier. Une réforme de la CMU devrait vous être présentée à l'automne.

Par ailleurs, la CMU complémentaire est venue se substituer à l'aide médicale départementale. Sur l'île de La Réunion, elle a succédé au système des « bons roses » qui dispensait la majorité des ménages d'une part importante, voire de la totalité des dépenses relatives aux soins. De façon paradoxale, la CMU n'apparaît donc pas à la Réunion comme une mesure de progrès, mais comme une mesure de régression sociale. C'est pourquoi le Premier ministre, lors de son récent déplacement à la Réunion, a effectivement annoncé la recherche d'une solution, car nous ne sommes pas le gouvernement de la régression sociale.

Le Gouvernement y travaille, en cherchant à prendre en compte au mieux les spécificités de l'île de La Réunion et des départements d'outre-mer. S'agissant d'une prestation légale, il convient, en liaison avec le ministère de l'outre-mer, de trouver le bon niveau d'intervention juridique : décret ou loi. Une solution devrait intervenir dans les toutes prochaines semaines. Il s'agit en effet de satisfaire aux engagements du Premier ministre, qui seront honorés.

M. le président. La parole est à M. Bertho Audifax.

M. Bertho Audifax. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse. Je suis particulièrement satisfait d'apprendre que des décisions seront prises dans les prochaines semaines. Mais il nous faudra veiller à l'avenir, lorsque le minimum vieillesse augmentera, à ce que le problème ne se repose pas.

FINANCEMENT DE L'ALLOCATION PERSONNALISÉE D'AUTONOMIE

M. le président. La parole est à M. Dominique Paillé, pour exposer sa question, n° 216, relative au financement de l'allocation personnalisée d'autonomie.

M. Dominique Paillé. Monsieur le secrétaire d'Etat aux personnes âgées, la mise en œuvre, le 1^{er} janvier 2002, de l'APA et de la nouvelle tarification dans les établissements accueillant des personnes âgées a suscité des difficultés et des interrogations, notamment pour les personnes bénéficiaires de la PSD au 31 décembre 2001.

Une compensation financière du différentiel payé par ces dernières avait été promise par le précédent gouvernement. Mais il n'en avait défini ni les modalités, ni la source de financement.

Le nouveau gouvernement a été contraint d'assumer courageusement cette imprévoyance. Un dispositif de neutralisation a été mis en place. L'effort de l'Etat n'est pas négligeable puisqu'il s'élève à 36 millions d'euros. Mais il est limité à la seule année 2002.

Les 34 000 familles concernées, dont plus de 900 dans mon département des Deux-Sèvres, commencent à recevoir les nouvelles factures pour 2003. Les augmentations que celles-ci comportent dépassent les limites du raisonnable et sont insupportables pour les familles, en l'absence de tout dispositif de lissage, à défaut de reconduire la mesure précédente.

Si l'objectif de la réforme est louable, car il s'agit d'aboutir à un traitement équitable des résidents en mettant un terme à certaines incohérences, sa mise en œuvre est délicate du fait de l'irresponsabilité de vos prédécesseurs. La loi n'ayant pas été modifiée, du moins à ce jour – en l'espèce l'article 19 de la loi du 20 juillet 2001 –, les familles sont en droit de refuser de payer le surcoût réclamé. Cet argument étant à mon sens incontestable, les établissements et le Trésor public ne peuvent poursuivre les familles pour le paiement de la totalité de la facture. Des contentieux sont susceptibles de voir le jour. Les établissements risquent de rencontrer des problèmes sérieux de trésorerie et de relations avec les familles. Je le constate au vu des nombreux courriers que je reçois d'ores et déjà.

Enfin, les conseils généraux, responsables du financement, seront mis en cause et accusés d'être coupables de cette situation.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de bien vouloir me faire connaître votre position sur ce dossier. Comment entendez-vous faire respecter la loi jusqu'à son changement ? Des mesures sont-elles envisagées pour répondre aux préoccupations des familles,

sans grever pour autant les budgets des établissements et des départements, auxquels est demandé un effort considérable ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

M. Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées. Monsieur le député, vous appelez fort justement mon attention sur l'augmentation des tarifs à laquelle nombre de personnes âgées hébergées en établissement, antérieurement bénéficiaires de la PSD, ont eu à faire face en 2002. Vous soulignez, surtout, le risque de voir cette situation se reproduire en 2003. Vous me demandez, en conséquence, de vous préciser les dispositions que le Gouvernement entend prendre pour y remédier.

La mise en œuvre de l'APA et de la réforme de la tarification a eu un impact négatif pour environ 34 000 personnes âgées, dont la plupart étaient antérieurement bénéficiaires de la PSD. Cette situation est liée au fait que les deux prestations ne couvrent pas les mêmes charges : la PSD venait en déduction des prix de journée ; l'APA est destinée à prendre en charge le tarif dépendance de l'établissement.

Le précédent gouvernement avait reconnu cette difficulté dès février 2002 et s'était engagé à y remédier, sans pour autant, hélas, définir les modalités techniques, et surtout financières, d'une compensation.

Nous nous sommes attachés, quant à nous, à respecter l'engagement pris. Une dotation de 36 millions d'euros a été attribuée aux départements par le fonds de financement de l'allocation personnalisée d'autonomie, pour leur permettre de financer cette compensation, après en avoir défini les modalités, en lien, bien sûr, avec les responsables d'établissement.

Parallèlement, le principe du non-renouvellement de l'opération en 2003 avait été posé, à l'occasion de l'élaboration des budgets prévisionnels pour 2003. Il était suggéré aux responsables d'établissement d'organiser une mutualisation de la prise en charge de ce surcoût, en cohérence avec le mode classique de répartition des dépenses dans une structure collective.

Cela étant, il va de soi que les dispositions de l'article 19 de la loi du 20 juillet 2001 demeurent applicables. Le maintien du montant de la prestation antérieurement perçue est garanti, dans le cadre de l'APA, par l'octroi d'une éventuelle tarification différentielle. Il convient de relever, toutefois, que cette garantie ne suffit pas nécessairement à couvrir le surcoût auquel la personne âgée doit faire face, dès lors que les deux prestations ne couvrent pas les mêmes charges.

Il importe également de souligner qu'en 2003, en vertu de la proposition de loi examinée au Sénat, puis à l'Assemblée, que vous voterez cet après-midi, la dotation du FFAPA devrait augmenter de 400 millions d'euros, ce qui permettrait aux départements qui le souhaitent, dans un premier temps, de couvrir ce différentiel.

Comme vous le savez, monsieur le député, la loi de 2001 prévoit une évaluation de l'ensemble du dispositif de l'APA à la fin de 2003. Ce problème sera évoqué dans le cadre de cette réévaluation, qui a pour but de pérenniser l'APA et ses financements.

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

M. Dominique Paillé. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette réponse claire et porteuse d'espoir pour les familles. Je m'efforcerais de la transmettre à tous ceux qui, dans mon département – mais

c'est aussi le cas dans beaucoup d'autres -, se préoccupent de l'évolution du régime de l'APA parce qu'ils sont confrontés quotidiennement à ces difficultés.

RECONSTRUCTION DE LA MAISON DE RETRAITE D'ARAMON DANS LE GARD

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Roubaud, pour exposer sa question, n° 220, relative à la reconstruction de la maison de retraite d'Aramon dans le Gard.

M. Jean-Marc Roubaud. Monsieur le secrétaire d'Etat aux personnes âgées, je souhaite attirer votre attention sur la situation de la maison de retraite d'Aramon, suite aux dramatiques inondations survenues dans le Gard les 8 et 9 septembre derniers.

Deux types de problèmes se posent.

Le premier concerne le relogement des pensionnaires dans des établissements privés, dont les coûts de journée sont bien supérieurs à ceux de l'établissement public. Dans un premier temps, celui-ci a pris la différence en charge. Mais sept mois se sont écoulés et vous concevrez que les finances de la maison de retraite d'Aramon ne lui permettent pas de continuer ainsi. J'entends donc savoir quelles mesures vous comptez prendre pour pallier la différence des prix de journée.

Le second problème concerne la reconstruction de la maison de retraite, actuellement fermée, à laquelle vous avez décidé, au mois d'octobre dernier, de consacrer 1,2 million d'euros. Or des rumeurs alarmistes font état d'une fermeture définitive, ce qui suscite, vous le comprendrez, l'inquiétude des pensionnaires, des familles, des personnels et des élus. Quelles mesures comptez-vous prendre, à brève échéance, pour permettre la réouverture de cet établissement ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

M. Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées. Monsieur Roubaud, avant de répondre à votre question relative aux conséquences de la fermeture de la maison de retraite publique d'Aramon à la suite des dramatiques inondations des 8 et 9 septembre 2002, permettez-moi d'exprimer une nouvelle fois le soutien du Gouvernement aux personnes touchées par cette catastrophe, ainsi que sa vive gratitude à l'ensemble des bénévoles et aux acteurs publics et privés qui se sont mobilisés pour venir en aide aux sinistrés.

Les personnes âgées hébergées à la maison de retraite d'Aramon ont vécu d'autant plus douloureusement cette épreuve qu'elles sont particulièrement fragiles. A la suite de la catastrophe, le Gouvernement s'est rapidement engagé à apporter un soutien à l'établissement pour lui permettre de financer la rénovation des bâtiments. Cet engagement sera naturellement tenu. Le principe d'une subvention de l'ordre de 1,2 million d'euros a été retenu. La fixation de ce montant reste subordonnée à la présentation du dossier technique et du plan de financement. L'arrêté d'attribution de la subvention sera signé après approbation du dossier technique.

Compte tenu de ces éléments, il appartient naturellement au conseil d'administration de l'établissement de définir les modalités de rénovation ou de reconstruction, à son choix, en liaison avec les autorités départementales. D'ici là, les résidents seront relogés dans différents établissements de proximité, dont le coût journalier est supérieur à celui de la maison de retraite. Conformément aux dispositions du code de l'action sociale et des familles, il appartient à la collectivité départementale de contribuer,

sur demande, à la prise en charge des frais d'hébergement dans le cadre de l'aide sociale. L'alternative peut naturellement reposer sur une prise en charge du surcoût au titre de l'action sociale facultative des collectivités locales.

Voilà, monsieur le député, les précisions que je souhaitais vous donner. Sachez que nous sommes très soucieux de voir ce dossier se concrétiser. La subvention sera attribuée dès que le dossier technique sera bouclé. Son montant, conformément à ce qui a été annoncé, sera de l'ordre de 1,2 million d'euros.

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

M. Jean-Marc Roubaud. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous avoir rassurés. Puisque l'occasion m'en est donnée, je remercie également l'ensemble du Gouvernement pour sa réactivité lors des inondations dans le Gard.

2

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au jeudi 3 avril 2003 inclus a été fixé ce matin en conférence des présidents.

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

J'appelle l'attention de l'Assemblée sur le fait que la proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes économiques et financières de la disparition d'Air Lib a été inscrite à l'ordre du jour de cet après-midi, après les votes sur le projet relatif aux entreprises de transport aérien et la proposition relative à l'allocation personnalisée d'autonomie.

3

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT (suite)

M. le président. Nous reprenons les questions orales sans débat.

RÉGIME JURIDIQUE DU MULTISALARIAT

M. le président. La parole est à M. Bernard Depierre, pour exposer sa question, n° 210, relative au régime juridique du multisalariat.

M. Bernard Depierre. Le multisalariat, forme nouvelle de travail, permet aux salariés, notamment les cadres, de travailler pour plusieurs employeurs. En France, cette formule n'est pas aussi développée qu'elle le mériterait au regard des possibilités d'emplois qu'elle recèle. Le multisalariat permet en particulier aux petites et moyennes entreprises d'embaucher à temps partiel des salariés expérimentés dont le coût à temps plein s'avérerait prohibitif.

Hormis la solution, difficile à mettre en place, des groupements d'employeurs, ou le pis-aller que constitue le portage, le développement du multisalariat souffre de l'absence d'un véritable statut défini par la loi. Il s'exerce actuellement dans les limites du cadre législatif du travail à temps partiel, qui s'avère inadapté. Absence de convention collective et de caisse spécifique aux multisalariés ; problème du seuil de déclenchement des indemnités de chômage en cas de rupture d'un des contrats ; bénéfice de l'exonération URSSAF à temps partiel réservé à un seul des employeurs : telles sont les principales difficultés que rencontrent les multisalariés et leurs employeurs.

Si la définition d'un véritable statut du multisalarié apparaît complexe, elle ne semble pas insurmontable. Une proposition de loi, adoptée en première lecture par le Sénat en 1999, envisage à cet égard des solutions intéressantes. Alors que le Gouvernement montre sa volonté de promouvoir l'emploi sur la base d'une souplesse encadrée, où en est sa réflexion sur la mise en place d'un dispositif législatif adapté à cette organisation du travail créatrice d'emplois ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

M. Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées. Monsieur le député, vous appelez l'attention de M. le ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité sur l'adaptation du cadre législatif à la situation des salariés qui ont contracté avec plusieurs employeurs simultanément et qui, de ce fait, cumulent les contrats de travail à temps partiel. Il y a donc multisalariat et cumul d'emplois. Se pose alors évidemment la question de l'articulation de ces différents contrats, qui impose de concilier les intérêts des employeurs et ceux du salarié.

M. François Fillon me prie de vous faire savoir qu'il ne croit pas que la solution passe par un statut du multisalariat ou du cumul d'emplois. Elle passe à la fois par l'utilisation de la formule du groupement d'employeurs et par des simplifications législatives. Ainsi, la proposition de loi à laquelle vous vous référez ne lui semble pas apporter une amélioration effective. Elle créerait une nouvelle catégorie très imprécise de contrat de travail écrit, imposant dans les faits de nouvelles contraintes au chef d'entreprise.

Le groupement d'employeurs, parce qu'il est l'employeur unique des salariés, offre une solution aux difficultés dues à la pluralité de contrats et d'employeurs. C'est le fruit d'une démarche collective d'employeurs qui souhaitent partager les compétences de salariés, chaque membre du groupement étant utilisateur à tour de rôle des services offerts par ces salariés, lesquels peuvent de ce fait bénéficier d'une meilleure stabilité d'emploi et d'un meilleur niveau de ressources.

En ce qui concerne les simplifications législatives, plusieurs des difficultés évoquées dans votre question ont déjà été réglées. Ainsi, le salarié qui contracte avec plusieurs employeurs bénéficie des avantages garantis par la convention collective applicable à chacun des employeurs avec qui il a contracté.

L'article L. 212-4-3 du code du travail prémunit contre la sanction ou le licenciement le salarié à temps partiel qui refuse une modification de son horaire de travail ou de la répartition de la durée du travail pour incompatibilité avec une autre activité professionnelle salariée chez un autre employeur ou non salariée.

Sans méconnaître les difficultés inhérentes au cumul d'emplois, il faut donc se garder de croire qu'un statut du multisalariat soit possible. Mais il nous faut dégager des solutions pragmatiques. Il en est ainsi de la disposition prévue dans le cadre du projet de loi sur l'initiative économique, qui donnera le droit à un salarié de passer à temps partiel pour créer une entreprise.

FINANCEMENT DES ÉTABLISSEMENTS D'ACCUEIL
DES PERSONNES ÂGÉES
DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

M. le président. La parole est à M. Daniel Poulou, pour exposer sa question, n° 217, relative au financement des établissements d'accueil des personnes âgées dans les Pyrénées-Atlantiques.

M. Daniel Poulou. Monsieur le secrétaire d'Etat aux personnes âgées, je souhaite attirer l'attention de M. le ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité sur les crédits affectés aux établissements d'hébergement des personnes âgées dans les Pyrénées-Atlantiques.

Accompagner dignement les personnes âgées quand elles sont handicapées, lutter contre toutes les formes de maltraitance et améliorer la situation des personnes âgées en établissement sont des objectifs auxquels nous sommes tous très attachés. Le département des Pyrénées-Atlantiques dispose de 146 établissements d'accueil de personnes âgées représentant 7 356 lits, dont 19 établissements et 1 190 lits pour ma seule circonscription.

La loi de finances de la sécurité sociale pour 2003 a prévu de poursuivre les programmes pluriannuels en faveur des personnes âgées et de signer 1 800 conventions tripartites État-département-établissement, précisant particulièrement les moyens financiers et donc humains affectés à ce secteur. Mais les responsables des établissements privés de ma circonscription et plus généralement ceux des Pyrénées-Atlantiques sont très inquiets du retard pris. Quelles dispositions compte prendre le Gouvernement dans la loi de finances rectificative pour 2003 ? Plus généralement, que se passera-t-il en cas de nouveau report ? Quelles mesures seront proposées aux professionnels de ce secteur ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux personnes âgées.

M. Hubert Falco, secrétaire d'Etat aux personnes âgées. Monsieur le député, vous appelez mon attention sur la médicalisation des établissements de personnes âgées dépendantes. Je rappellerai que je me suis déjà exprimé sur ce sujet, ici même, à l'occasion de l'examen en première lecture, les 12 et 13 mars, de la proposition de loi sénatoriale relative à l'APA.

Mais c'est bien volontiers que je saisis l'opportunité de votre question pour préciser la position du Gouvernement sur ce dossier et répondre ainsi, parallèlement, aux inquiétudes qui s'expriment sur ce thème, en ce moment même, à l'initiative des organisations professionnelles du secteur. Il est vrai que l'enjeu est d'importance pour la qualité de la prise en charge et des soins des personnes âgées en établissements : plus de 650 000 personnes y sont accueillies, plus de 10 000 établissements sont concernés, quelque 300 000 salariés y exercent une profession ô combien difficile et pas toujours valorisée.

Ainsi que je l'ai affirmé à différentes reprises, les objectifs de la réforme de la tarification sont bons. Ils visent à promouvoir la qualité dans chaque établissement, à réduire les inégalités tarifaires et à clarifier les coûts incombant à chaque financeur.

Dès lors, depuis notre arrivée au Gouvernement, nous nous sommes attachés à amplifier la dynamique de conventionnement. Les chiffres sont incontestables : 330 conventions ont été signées en 2000-2001, 1 100 conventions en 2002 dont 400 au 1^{er} semestre et 700 au second semestre. Nous entendons prolonger et entretenir cette dynamique. Nos actes et nos récentes initiatives en attestent.

Une instruction ministérielle du 13 janvier 2003 a ainsi été diffusée à tous les acteurs pour lever les derniers obstacles qui pouvaient subsister dans les procédures et la méthodologie de conventionnement.

Par ailleurs, un objectif ambitieux et volontariste de conventionnement a été, formellement et pour la première fois, inscrit dans la loi de financement de la sécurité sociale : 1 800 conventions doivent être négociées et signées en 2003.

Tout est mis en œuvre pour que cet objectif de 1 800 conventions négociées et signées en 2003 soit tenu. L'instruction budgétaire annuelle, en cours d'élaboration, qui sera diffusée dans les prochains jours, déclinera cet objectif national par région afin de préciser aux acteurs locaux l'objectif à atteindre.

Cet objectif pourra être satisfait par différents moyens. Tout d'abord, par des conventions avec des établissements déjà médicalisés et qui reçoivent une aide à ce titre tels que les unités de soins de longue durée, pour lesquelles la démarche qualité n'en demeure pas moins essentielle.

Ensuite, en appliquant la réglementation – l'article 32 du décret du 26 avril 1999 – selon laquelle les conventions, sauf accord entre les parties pour anticiper la date d'application, entrent en vigueur à compter de l'exercice budgétaire qui suit la date de leur conclusion.

En utilisant, enfin, les quelques marges budgétaires disponibles.

Les crédits destinés à la médicalisation des établissements dans l'ONDAM sont en effet en augmentation de 8 % par rapport aux dépenses réellement engagées en 2002, et de 3,4 % par rapport à l'objectif prévisionnel 2002.

Cette progression dégage une marge budgétaire de l'ordre de 300 millions d'euros. Ces crédits permettront notamment de couvrir l'extension en année pleine des conventions signées en 2002, de faire face aux conséquences du passage aux 35 heures, qui ont causé d'énormes difficultés à ces établissements, et de poursuivre les programmes pluriannuels – services de soins des infirmiers à domicile, notamment pour les programmes Alzheimer. Le solde pourra être utilisé pour signer le maximum de conventions à incidence 2003.

Contrairement aux déclarations de certains, aucune enveloppe de 183 millions d'euros n'a été identifiée, en tant que telle, dans la loi de financement de la sécurité sociale, pas plus hier qu'aujourd'hui. La marge globale de 300 millions d'euros vise à couvrir l'ensemble des besoins, comme je m'en suis déjà expliqué.

Telles sont, monsieur le député, les précisions que je tenais à vous apporter. Effectivement, l'objectif de modernisation de nos établissements pour personnes âgées doit demeurer une priorité. Vous le savez, 20 % des lits sont totalement inadaptés et 5 % de ces établissements devraient être fermés. Nous avons donc un effort à fournir tant pour faire face à la médicalisation que pour revaloriser le travail des personnels qui remplissent leur mission avec beaucoup de cœur.

M. le président. La parole est à M. Daniel Poulou.

M. Daniel Poulou. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat, pour ces précisions qui rassureront les responsables des établissements et permettront la signature de ces conventions qui étaient attendues pour 2003.

DESSERTE AÉRIENNE DE CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question n° 192 relative à la desserte aérienne de Clermont-Ferrand.

M. Jean-Paul Bacquet. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, la région Auvergne bénéficie d'un développement spectaculaire du trafic aérien depuis la mise en place du *hub* de la compagnie Régional Airlines à Clermont-Ferrand. Sous l'impulsion de la chambre de commerce et d'industrie, avec la participation de l'Europe, de l'Etat, du conseil régional et du conseil général, de la ville de Clermont-Ferrand et de l'agglomération,

les installations aéroportuaires ont donné une véritable dimension européenne à l'aéroport Clermont-Ferrand-Auvergne.

Or aujourd'hui, l'absorption de Régional Airlines par Air France fait planer le doute quant à la pérennisation du *hub* de Clermont-Ferrand. Le président Giscard d'Estaing, à la suite d'une rencontre avec M. Spinetta, président-directeur général d'Air France, a pu affirmer que ce dernier s'était engagé à maintenir ce *hub*. Malgré cela, des lignes sont supprimées et nous sommes particulièrement inquiets sur le devenir à long terme de cet excellent outil de développement qui fait d'ailleurs de notre aéroport le treizième de France.

Dès sa prise de fonction, M. de Robien a annoncé la suppression du projet de construction d'un troisième aéroport desservant Paris et prévu en Picardie. Mais ce projet, s'il était transféré sur les équipements aéroportuaires actuels de Lyon, à deux heures de Paris en TGV, justifierait le maintien du *hub* de Clermont-Ferrand pour ne pas saturer les installations de l'aéroport de Lyon. Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous aujourd'hui nous assurer de la volonté des pouvoirs publics d'équilibrer les dessertes aériennes régionales et de préserver ainsi la pérennité de celles de Clermont-Ferrand? Le Gouvernement affirmerait de la sorte la vocation interrégionale de l'aéroport Clermont-Ferrand-Auvergne, qui compléterait la vocation internationale de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, conformément aux vœux de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, une mission d'information parlementaire sur l'avenir du transport aérien français et de la politique aéroportuaire a été mise en place sous l'égide de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. Elle étudiera notamment l'opportunité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire et les possibilités offertes par l'aéroport de Lyon. Les conclusions qu'elle devrait rendre, avant la fin du mois de juin prochain, seront utiles dans les réflexions menées sur l'avenir de la plate-forme de Clermont-Ferrand.

Comme vous le savez, la compagnie Régional CAE est confrontée à d'importantes pertes d'exploitation liées à son *hub* de Clermont-Ferrand. C'est pourquoi elle a engagé en 2002 une concertation avec les élus de l'ensemble de la région Auvergne, ainsi qu'avec la chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand-Issoire. Dans le cadre de ces réflexions, la possibilité de mettre en œuvre des obligations de service public sur certaines liaisons du *hub* est étudiée avec les services, dans ses aspects réglementaires et financiers. Il appartient désormais aux collectivités locales concernées de déterminer les liaisons d'aménagement du territoire dont elles souhaitent la prise en compte. Ce choix devra évidemment prendre en compte les implications budgétaires qui en résulteraient pour elles-mêmes, mais également pour l'Etat.

A ce stade, la compagnie Régional CAE n'envisage pas de modification de son réseau pour la saison aéronautique d'été 2003, hormis un aménagement de la desserte Marseille-Clermont-Ferrand-Rennes. Enfin, Air France et les services de Gilles de Robien étudient les moyens de maintenir un niveau d'activité élevé sur l'aéroport de Clermont-Ferrand.

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

M. Jean-Paul Bacquet. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est une non-réponse que vous m'avez faite. Vous nous proposez, en effet, d'attendre les conclusions d'une mission parlementaire alors qu'il y a urgence. Vous venez vous-même de nous indiquer que les liaisons étaient maintenues jusqu'à la fin 2003, ce qui laisse sous-entendre qu'elles pourraient ne pas l'être après. Je soulignerai en outre une incohérence dans la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement. Ne demandez pas en effet aux collectivités locales, qui n'en n'ont pas les moyens et qui sont déjà victimes d'injustices régionales, de remplacer l'Etat en la matière.

Selon la revue spécialisée *Air & Cosmos* du 14 mars 2003, le recul global du trafic aéroportuaire a été de 4 % en 2001. Dans ce contexte, la performance de Clermont-Ferrand en est d'autant plus remarquable. Avec une progression de 26 %, la plate-forme fait un entrée significative dans le club des aéroports millionnaires – en trafic cela va de soi. Ce bond spectaculaire s'explique par la décision de Régional de faire passer de douze à dix-huit le nombre des avions connectés sur son *hub*. Vous comprendrez donc que votre réponse m'assurant que les liaisons étaient maintenues jusqu'en 2003 soit de nature à me préoccuper.

Enfin, je rappellerai que Nice a connu une situation comparable en 2001, avec Air Littoral qui a vu le trafic de son *hub* chuter de 30 % à la suite des déboires de l'alliance Qualiflyer.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je considère donc que vous n'avez pas répondu à nos inquiétudes. Vous n'avez fait que les accentuer au contraire : inquiétude du président de région, Valéry Giscard d'Estaing ; inquiétude de son fils, député de la circonscription de Clermont-Montagne, qui, lui aussi, est intervenu à ce sujet ; inquiétude de la chambre de commerce et d'industrie ; inquiétude de toutes les collectivités locales qui ont investi, ô combien, pour la réalisation de ce *hub*. Certes, il y a un déficit de 30 millions d'euros par an – et c'est le motif invoqué par Air France. Mais il est dû au fait que le *hub* est essentiellement nourri par un trafic de correspondances qui représente 70 % du trafic total. Il faut donc utiliser au maximum le Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, le FIATA, ce qui ne relève pas de la compétence des collectivités locales. J'espère que le Gouvernement prendra en la matière toutes ses responsabilités. L'inverse serait dramatique pour l'agglomération clermontoise et pour la région Auvergne. Prenez enfin conscience de ce risque de désengagement et de désaménagement du territoire !

AMÉNAGEMENT DE LA RN 15 ENTRE BARENTIN ET YVETOT EN SEINE-MARITIME

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Bateux, pour exposer sa question n° 193 relative à l'aménagement de la RN 15 entre Barentin et Yvetot en Seine-Maritime.

M. Jean-Claude Bateux. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le raccordement autoroutier de l'A 150 entre Roumare-Barentin, d'une part, et Ecalles-Alix-Yvetot, d'autre part.

Ce projet après plusieurs décennies d'études a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique qui a été prorogée à partir du 8 janvier 2003. En fait, dès le début de l'année 2002, le lancement de l'appel d'offres aurait été possible si les collectivités départementale et régionale avaient donné leur accord pour financer chacune les

75 millions de francs accompagnant les 150 millions de francs accordés par l'Etat pour équilibrer le financement des travaux confiés au futur concessionnaire. Mais le refus du conseil général, partisan d'une mise à deux fois deux voies de la RN 15, proposition dont l'étude s'est révélée négative, a retardé la mise en œuvre du projet. Aujourd'hui, la société des autoroutes Paris-Normandie, qui s'est exprimée par voie de presse, estime qu'elle est prête à réaliser ce barreau autoroutier et ce sans passer obligatoirement par un appel d'offres européen.

L'urgence de cette liaison autoroutière est à la mesure du trafic observé sur la RN 15 entre Barentin et Yvetot, qui dépasse 20 000 à 30 000 véhicules par jour, et qui sera sans doute amplifié par la réalisation du projet Havre Port 2000.

Par ailleurs, des projets importants concernant la zone commerciale de Barentin prévoient une augmentation locale du trafic de 3 000 à 5 000 véhicules par jour. Leur prise en compte nécessite donc de revoir l'accès à l'autoroute sur le secteur Barentin-Roumare, faute de quoi les routes départementales risquent d'être saturées.

En outre, la dangerosité de la RN 15 et sa surcharge exigent un aménagement immédiat de carrefours avec les voiries départementale et communale, dans l'attente de la réalisation du barreau autoroutier.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quelle procédure va être choisie pour lancer l'appel d'offres qui permettra la réalisation du barreau ? Sous quels délais ? Quelles décisions seront prises par l'Etat dans les travaux urgents pour la mise en sécurité de la RN 15 entre Barentin et Yvetot ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, *secrétaire d'Etat au tourisme*. Monsieur le député, le souci de Gilles de Robien est de faire profiter dans les meilleurs délais l'agglomération rouennaise d'une bonne connexion sur l'A 29 en direction du Havre. Le projet d'autoroute A 150 dont la déclaration d'utilité publique a été récemment prorogée semble constituer à cet égard une bonne réponse. Pour sa réalisation, il examine la possibilité d'intégrer ce projet dans le contrat de concession de la société des autoroutes Paris-Normandie. Dans cette hypothèse, aucune contribution publique ne sera en principe sollicitée.

Notre souci est également d'inciter le maximum d'utilisateurs potentiels à emprunter cette infrastructure. C'est pourquoi des études fines sont menées pour déterminer le niveau de péage le plus adapté. Le dispositif pourrait d'ailleurs être complété par des arrêtés d'interdiction de circulation sur la RN 15 pour les poids lourds en transit. Nos services y réfléchissent actuellement.

J'ajoute que la réalisation de l'A 150 doit être aussi accompagnée d'une mise en sécurité de la RN 15. Nous avons ainsi demandé à nos services d'étudier ce projet en liaison avec les collectivités locales concernées. Les études devront identifier une première tranche d'aménagement de sécurité à réaliser avant la mise en service de l'A 150.

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

M. Jean-Claude Bateux. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre analyse correspond à la mienne. L'essentiel réside désormais dans les délais car il y a urgence. En effet ce projet était déjà évoqué dans les années 60. On dépasse donc largement la moyenne d'une trentaine d'années que M. de Robien a évoquée pour la création d'une autoroute.

La DUP renouvelée porte sur le meilleur tracé possible. Néanmoins la présence d'une emprise de 300 mètres de large sur 17 kilomètres, depuis plusieurs décennies, a un impact négatif pour les riverains concernés par leurs terrains ou leurs maisons, dont la valeur foncière est dégradée. Je plaide aussi en faveur de l'urgence pour réduire cet impact à 60 mètres de large.

En attendant, la surcharge de la RN 15 s'amplifie. La circulation est devenue insupportable pendant de longues périodes chaque jour, et cela accroît une dangerosité que l'on ne peut attribuer uniquement au comportement des conducteurs.

A une exception près, toutes les communes, dont je me fais l'interprète, souhaitent une réalisation rapide. Cela correspond aux vœux de la population. Il faut donc lancer rapidement les travaux pour la réalisation de ce projet. Je souhaite que la réflexion que vous menez mène rapidement à cela.

Par ailleurs, comme l'ambiguïté entretenue sur une mise à deux fois deux voies de la RN 15 qui bloquait tout est levée, il faut aussi réaliser rapidement les travaux de mise en sécurité, notamment en aménageant les traversées de cette route nationale, parce que l'existence de tourne-à-gauche sur une voie aussi surchargée augmente le danger.

Je vous remercie de cette réponse qui constitue une note d'espoir pour cette région, mais nous appelons surtout votre attention sur l'urgence.

M. le secrétaire d'Etat au tourisme. J'ai bien noté.

DETTES FISCALES ET SOCIALES DES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES

M. le président. La parole est à M. Paul Giacobbi, pour exposer sa question n° 195, relative aux dettes fiscales et sociales des compagnies aériennes françaises.

M. Paul Giacobbi. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, les récents événements dans le transport aérien français me conduisent à interroger le Gouvernement sur sa vision d'une concurrence organisée et loyale dans le service public.

Les dettes fiscales, sociales et parafiscales de la compagnie Air Lib avaient atteint plus de 120 millions d'euros, auxquels s'ajoute un prêt du FDES non remboursé de 30 millions d'euros. De plus, nous sommes dans un contexte peu habituel, dans lequel nous avons confirmation du caractère un peu suspect de certains transferts d'actifs. Toutefois, Air Lib ne semble pas être la seule compagnie dans ce cas. Selon une réponse à une question écrite, publiée au *Journal officiel* du 4 novembre 2002, les pouvoirs publics auraient en effet déjà accordé à la compagnie Air Littoral un moratoire – c'est le mot employé – de ses dettes fiscales et sociales, tandis qu'un prêt relais au titre du FDES serait en cours d'instruction et devrait n'être qu'un complément, dit-on dans cette réponse, à un fort soutien financier des collectivités locales intéressées.

La notion de prêt relais semble toujours, selon le texte de cette réponse, fondée sur l'espoir qu'Air Littoral récupérera sa créance sur Swissair, ce qui interviendra sans doute à peu près au moment où les actionnaires d'Enron récupéreront leurs placements dans cette compagnie ou, pour prendre un exemple plus local, cher à ma région, au moment où la Sainte Vierge distribuera des beignets frits sur la place de Bastia !

Par ailleurs, les compagnies à coûts réduits – je ne sais pas quel est l'équivalent français du *low costs companies* – négocient avec les collectivités locales et les chambres de commerce des réductions de taxes aéroportuaires et des subventions indirectes.

Ces éléments constituent, à l'évidence, des atteintes graves à l'exercice d'une concurrence loyale dans le transport aérien et ont un impact considérable sur les compagnies, en tout cas sur celles qui acquittent régulièrement leurs charges dans un contexte économique général difficile, et qui l'est plus encore dans le secteur aérien. Chacun sait d'ailleurs que si la crise irakienne pèsera lourd sur l'économie, elle aura des répercussions particulièrement graves sur le transport aérien.

Au-delà du dommage économique qui résulte de ces pratiques, dont la légalité est d'ailleurs mise en cause, force est de constater qu'elles constituent un facteur déstabilisant pour le service public du transport aérien. A cet égard, l'exemple de la Corse est éclairant, et vous ne serez pas surpris que je m'en préoccupe plus particulièrement.

Il y a, en effet, en Corse, deux compagnies publiques ou mixtes : la compagnie Air France, qui est encore une compagnie publique, et une société d'économie mixte dont la majorité du capital appartient à la collectivité territoriale de Corse. Ces compagnies paient leurs charges fiscales et sociales ainsi que toutes les taxes relatives au transport aérien. Elles bénéficient, certes, de contributions financières en application du mécanisme de la continuité territoriale, mais cela s'est fait dans le cadre d'appels d'offres et à égalité entre toutes les compagnies.

Cependant, ces compagnies publiques ou mixtes sont mises sur le même plan que celles qui n'acquittent pas leurs charges et qui peuvent, de ce fait, inclure dans leurs appels d'offres des propositions moins-disantes. Bien qu'elles ne disposent pas, soit dit en passant, du fait de leur situation, d'une autorisation de plus de six mois d'exercer le métier de transporteur public aérien, elles concourent pour des services publics sur trois ans.

Monsieur le ministre, je suis un partisan résolu de la concurrence dans le transport aérien, mais je ne veux pas n'importe laquelle. Je défends la concurrence contre tout monopole depuis de longues années pour mon île. Cependant, dans mon esprit, cette concurrence doit être loyale, organisée, dans le but d'offrir à l'usager, dans un cadre clairement défini, le meilleur service pour le meilleur tarif.

Dans ces conditions, quelle est votre vision de l'exercice d'une concurrence loyale dans le transport public aérien, notamment dans le service public ? Comment comptez-vous rétablir les conditions d'une égalité entre les entreprises qui interviennent sur ce marché et, plus particulièrement, dans le cas particulier de la Corse, comment allez-vous veiller à cette égalité ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Il y a en France, monsieur le député, environ 150 compagnies aériennes, de tailles très diverses. Le total de leurs créances s'élève à 14 millions d'euros pour la taxe de l'aviation civile, à 11 millions d'euros pour la taxe d'aéroport et à près de 12 millions d'euros pour les redevances des services terminaux du contrôle aérien. Pour mémoire, les dettes publiques et parapubliques d'Air Lib s'élèvent à plus de 120 millions d'euros et celles d'Air Littoral à plus de 50 millions d'euros.

Votre deuxième question pose de manière plus générale celle des garanties financières des compagnies aériennes françaises dont, à l'évidence, l'actualité tend à montrer l'insuffisance de fonds propres, dans des périodes difficiles. Cette constatation nous incite à une vigilance accrue pour l'avenir quant à la nécessité de voir les entreprises de ce secteur correctement dotées en fonds propres.

S'agissant de votre souci d'éviter tout abus de biens sociaux de la part d'Holco, l'actionnaire d'Air Lib, je peux vous dire que le parquet de Paris a ouvert le 26 février une enquête préliminaire portant sur les transferts d'actifs d'Air Lib, après sa mise en liquidation judiciaire. C'est l'intérêt commun, notamment celui des salariés, de faire toute la lumière sur cette affaire.

Par ailleurs, la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale a approuvé, mercredi dernier, la création d'une commission d'enquête sur « les causes économiques et financières de la disparition d'Air Lib et sur les fonds publics apportés à cette entreprise ». La représentation nationale aura à se prononcer en fin d'après-midi, sur le projet de création de cette commission, comme l'a indiqué, il y a quelques instants, le président de séance.

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

M. Paul Giacobbi. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurai au moins appris que la compagnie Ait Littoral doit 50 millions d'euros !

Je ne comprends pas que l'on ne prenne jamais en considération un tel élément. Ainsi, en cas d'appel d'offres dans un petit département comme le mien, les entreprises qui ne sont pas à jour de leurs charges fiscales et sociales ne peuvent pas concourir, en principe. Si elles le pouvaient, il y aurait distorsion de concurrence en défaveur de celles qui paient leurs charges. Il est en effet évident que ces dernières ne peuvent pas s'aligner sur les tarifs proposés par celles qui ne paient pas leurs changes.

Dans le secteur aérien, une compagnie qui doit 50 millions d'euros qu'elle ne peut pas rembourser et qui va probablement obtenir un prêt peut se permettre de proposer des tarifs très bas dans les appels d'offres. Il est en effet très facile, quand on ne paie pas ses charges, de réduire ses prix de 20 %, de 30 %, de 40 %, mais cela est terriblement déstabilisant pour les autres compagnies et même pour l'ensemble du service public, parce que, tôt ou tard, elle se cassera la figure et l'utilisateur n'en sortira pas gagnant.

Je tenais donc à insister sur le caractère anormal de cette situation et sur les risques de déstabilisation pour le service public du transport aérien. Elle est très dangereuse tant pour les usagers que pour les salariés, qui peuvent se retrouver, du jour au lendemain, dans les situations tragiques que l'on connaît.

AMÉNAGEMENT DU TRONÇON AUTOROUTIER LES ÉCHETS-LA BOISSE DANS L'AIN

M. le président. La parole est à M. Michel Voisin, pour poser sa question n° 221, relative à l'aménagement du tronçon autoroutier Les Echets-La Boisse dans l'Ain.

M. Michel Voisin. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, ma question porte sur l'aménagement du barreau autoroutier Les Echets-La Boisse, dont le projet remonte à 1989 et qui avait été déclaré d'intérêt général en 1991. Il a pour objet d'offrir une liaison entre le sud du val de Saône et les Alpes, et d'améliorer la desserte de l'aéroport Saint-Exupéry en réduisant le nombre des véhicules qui y accèdent par les voies périurbaines de l'agglomération lyonnaise.

Son tracé, long de treize kilomètres, n'a pas été actualisé depuis 1991. Il est donc nécessaire de revoir ce projet, mais bien des problèmes sont nés du fait que la déclaration d'utilité publique n'a pas encore été prise par l'Etat. Il doit être conçu de manière générale et non dans le seul but de réduire la circulation de transit dans l'agglomération lyonnaise, et comporter des mesures liées à l'environnement paysager et à la lutte contre le bruit. Il faudrait que, comme le souhaitent les populations et les élus locaux, les deux échangeurs soient gratuits pour les résidents locaux.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quel calendrier le Gouvernement envisage-t-il et quelles mesures compte-t-il prendre pour faire en sorte que ce projet soit mis en œuvre en liaison avec la réalisation du contournement Ouest de Lyon. Dissocier les deux serait aberrant et impardonnable.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, les études d'avant-projet sommaire du barreau autoroutier Les Echets – La Boisse sont activement conduites par la direction régionale de l'équipement sous l'autorité du préfet de région. Gilles de Robien est en effet convaincu de l'intérêt d'une liaison plus performante entre le Val-de-Saône et les Alpes autorisant une desserte de l'aéroport Saint-Exupéry.

Ces études permettront, en particulier, d'approfondir le système d'échanges de ce barreau de liaison, sans oublier la problématique de la RN 83, d'examiner les modalités de perception du péage et de définir les conditions d'une bonne intégration du projet dans l'environnement. Sur ce dernier point, une attention particulière sera portée aux nuisances phoniques ainsi qu'à l'intégration paysagère du futur ouvrage surplombant la RN 84 à La Boisse.

Par ailleurs, sachez que l'hypothèse de son intégration dans la concession de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône fait l'objet d'une analyse approfondie.

Le projet du contournement Ouest de Lyon a été intégré dans l'audit des grands projets d'infrastructure. Les auditeurs ont reconnu l'intérêt de cette opération, tout en constatant la difficulté, dans un environnement très contraint, de sa mise en œuvre. Ils suggèrent aux pouvoirs publics « de faire tout leur possible pour mener à bien ce projet dans les délais les plus rapides ».

Le Gouvernement dispose ainsi d'un élément complémentaire lui permettant d'arrêter une position dans les prochaines semaines.

M. le président. La parole est à M. Michel Voisin.

M. Michel Voisin. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour ces précisions, surtout celle par laquelle vous m'avez indiqué que la position de l'Etat serait connue dans les prochaines semaines.

Néanmoins, j'aurais aimé obtenir le calendrier relatif à la déclaration d'utilité publique, car sa mise en œuvre permettrait d'avancer, en particulier dans les procédures de remembrement qui sont actuellement bloquées à cause de cela.

Monsieur le secrétaire d'Etat, votre réponse rassurera quelque peu les élus et les populations du sud du département de l'Ain.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 17 ENTRE THÉLUS ET VIMY DANS LE PAS-DE-CALAIS

M. le président. La parole est à Mme Catherine Génisson, pour exposer sa question n° 194 relative à l'aménagement de la RN 17 entre Thélus et Vimy dans le Pas-de-Calais.

Mme Catherine Génisson. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet de déviation de la route nationale 17 entre Thélus et Vimy dans le Pas-de-Calais.

Cette route nationale reliant Arras à Lens est très fréquemment utilisée. Pourtant, et malgré le passage de 17 000 véhicules par jour dont 1 800 camions, cette route n'est qu'à deux voies entre ces deux communes.

Je veux donc appeler plus particulièrement l'attention sur les risques que fait courir cette situation aux riverains. En effet, la vitesse des véhicules sur cette route nationale est souvent très élevée et la limitation n'est pas respectée dans la traversée des villages, malgré la vigilance des forces de gendarmerie. De plus, cette route étant à quatre voies en amont et en aval de la portion comprise entre les communes de Thélus et Vimy, le passage à deux voies de circulation sur cette portion entraîne un effet de goulet d'étranglement et génère des nuisances et des risques supplémentaires pour les riverains. Et je ne parle pas des embouteillages quand il y a des matchs à Lens !

Cette route nationale 17 est donc presque quotidiennement le triste théâtre de nombreux accidents. En 2002, on a déploré trois morts. Je ne veux certes pas exploiter les décès ou les blessés provoqués par des accidents sur cette portion de route, mais je n'oublie pas que, derrière ces chiffres, ce sont des familles et des vies qui sont brisées. Pour que nous ne connaissions plus ces drames, il est obligatoire et important d'agir.

Après de nombreuses années d'expertise, une déviation a été prévue, et dans un lieu hautement symbolique : le bois de Vimy. A la suite de la mobilisation des associations et des élus, le projet de déviation entre Thélus et Vimy a finalement été inscrit dans le XII^e contrat de Plan Etat-région. Tous les partenaires sont d'accord sur le projet, le préfet du Pas-de-Calais a clôturé l'instruction mixte à l'échelon local le 26 juin 2001, et aucune instruction mixte à l'échelon central n'a été prévue.

Le récent rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport qui vous a été transmis n'a pas remis en cause ce projet. J'espère pouvoir en conclure que le dossier est suffisamment avancé.

Aujourd'hui, je le répète, les riverains sont toujours en attente de la réalisation de cet aménagement. Après des années d'études et d'enquêtes, il est temps pour les usagers et les riverains de cet axe, ainsi que pour le développement des deux grandes agglomérations que sont Arras et Lens, que les travaux commencent.

La sécurité routière est l'affaire de tous et, comme vous l'avez souligné à cette même tribune, il reste encore, malgré les progrès constatés ces derniers mois, beaucoup d'efforts à réaliser. Dès lors, ma question sera très précise : pouvez-vous me préciser la date du début des travaux et la durée du chantier ? Et je ne vous demande pas celle de l'inauguration ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Comme vous l'avez souligné, madame la députée, le taux d'accidents constaté sur la RN 17 est préoccupant et son rôle de liaison entre Arras et Lens fait supporter à cet axe routier un trafic très important. C'est pourquoi, en raison de ces forts enjeux de sécurité et de la nécessité d'augmenter les capacités d'écoulement du trafic, le projet de déviation de Thélus-Vimy a été inscrit au contrat de plan Etat-région, pour un montant de 32 millions d'euros.

L'aménagement de cette déviation permettra, à cette occasion, de réduire sensiblement les nuisances sonores pour les riverains de la RN 17.

Depuis la déclaration d'utilité publique, en juin 2001, les services du ministère de l'équipement réalisent les études de détail du projet, dont l'approbation est prévue pour l'été. Les premiers appels d'offres seront lancés de manière que les travaux puissent commencer au début de 2004. D'un point de vue technique, la mise en service pourrait intervenir à partir de 2007.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Génisson.

Mme Catherine Génisson. Monsieur le ministre, je vous remercie de la précision de ces informations. Les riverains et les usagers seront enchantés d'apprendre cette nouvelle.

AVENIR DU PROJET DE TRAIN PENDULAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, pour exposer sa question n° 196, relative à l'avenir du projet de train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement et des transports sur la réalisation du train pendulaire POLT, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, sur laquelle l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transports rendu à M. le Premier ministre le 4 mars dernier émet des réserves qui suscitent en Limousin les plus vives inquiétudes.

Afin de favoriser le désenclavement des principales agglomérations et de renforcer les structures pour un développement dynamique des territoires, tous les partenaires publics et socio-économiques se sont mobilisés depuis 1992 autour de ce projet, dont le partenariat financier a été acté dans les documents annexes au contrat de plan 2000-2006 selon les modalités suivantes : l'Etat pour 95 millions d'euros, RFF pour 22,9 millions d'euros, la SNCF pour 42,7 millions d'euros, la région Centre pour 29 millions d'euros, la région Midi-Pyrénées pour 15 millions d'euros et la région Limousin pour 35,7 millions d'euros.

Dans ces conditions, vous comprendrez que l'ajournement de ce projet essentiel pour l'avenir d'une région, dont la desserte ferroviaire est notoirement insuffisante, serait totalement incompréhensible et contraire à toute notion d'aménagement du territoire.

Il existe quatre raisons majeures d'invalider les conclusions de l'audit. En effet, quoi qu'en disent certains, le POLT induira un gain de temps appréciable ; il offrira un meilleur confort aux usagers ; il apportera une sécurité accrue, notamment avec la suppression d'une quarantaine de passages à niveau, ce qui n'est pas négligeable ; enfin, il permettra la mise en interconnexion avec le réseau européen, ce qui, dans la perspective d'élargissement de l'Union, n'est pas non plus négligeable, vous en conviendrez.

Aussi, je demande à M. le ministre de l'équipement d'examiner avec la plus grande prudence ce rapport pour lequel on n'a recueilli l'avis ni des élus locaux ni des autres acteurs locaux concernés, et d'engager dans les meilleurs délais les travaux d'aménagement du POLT, conformément aux engagements pris par l'Etat. Je précise, monsieur le secrétaire d'Etat, que les collègues de mon groupe, élus des départements concernés par le tracé s'associent à ma question. Ils partagent cette légitime inquiétude et m'ont demandé de vous en faire part.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Madame la députée, le projet de liaison ferroviaire entre Paris, Orléans, Limoges et Toulouse, dit « POLT », devrait notamment permettre un gain total de temps d'une vingtaine de minutes vers Limoges, grâce à l'utilisation de trains pendulaires.

Les études d'avant-projet détaillé concernent les suppressions de passages à niveau, les aménagements de l'infrastructure et le matériel roulant.

Lors du comité de pilotage du projet du 11 octobre dernier, des surcoûts importants, sur tous les postes du projet, ont été présentés, ce qui pourrait conduire à un problème de financement de l'opération amenant à modifier son calendrier.

Ce projet, comme vous l'avez rappelé, a fait l'objet d'un examen par la mission d'audit sur les grandes infrastructures de transport. Celui-ci a conclu à sa très faible rentabilité socio-économique, qui devrait être dégradée du fait des hausses de coût que je viens d'évoquer.

Je précise cependant que cet audit sera complété par le rapport sur le fret ferroviaire des sénateurs Haenel et Gerbaud rendu public le 11 mars dernier, par le rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime qui doit être prochainement remis, et par une étude prospective pilotée par la DATAR.

L'objectif du Gouvernement est de faire en sorte que ces rapports alimentent le débat qui se tiendra au Parlement en mai prochain. L'audit, qui conclut à l'intérêt économique limité du projet, ne correspond pas à ce stade à la position du Gouvernement. C'est un document d'étude, à la disposition du Gouvernement et des élus, qui doit servir de base aux débats qui vont s'ouvrir.

M. le président. La parole est à Mme Marie-François Pérol-Dumont.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Votre réponse ne me rassure pas totalement, monsieur le secrétaire d'Etat, et, à l'évidence, elle ne rassurera pas davantage les élus et autres acteurs locaux concernés. Pour nous, la seule question recevable est actuellement de savoir quand les travaux vont commencer.

Un audit, c'est un audit. N'oublions pas les forces vives, la parole de l'Etat et les engagements actés en annexe du contrat de Plan. Il me semblerait curieux que la parole de l'Etat puisse être ainsi remise en cause. Il en va de sa crédibilité et, surtout, de l'aménagement du territoire. Aussi ne puis-je que vous renouveler mes inquiétudes et demander à nouveau à M. le ministre de l'équipement d'étudier cet audit et les prochains rapports avec la plus grande prudence, pour ne pas dire la plus grande circonspection. En tout état de cause, nous serons particulièrement vigilants lors du débat qui se tiendra prochainement au Parlement.

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS DANS L'HÉRAULT

M. le président. La parole est à M. François Liberti, pour exposer sa question n° 198, relative aux transports ferroviaires et routiers dans l'Hérault.

M. François Liberti. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, ma question concerne la modernisation et la redynamisation de la ligne SNCF Béziers-Neussargues - Clermont-Paris, communément appelée « ligne de la Montagne » et sur la création de la desserte routière entre l'autoroute A 75, le bassin de Thau, et le port de Sète.

Après sept ans de lutte acharnée, l'ensemble des partenaires, - Etat, Réseau ferré de France, les régions Auvergne Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon - tous

concernés avec la SNCF par la « ligne de la Montagne », signaient, le 13 mai 2002, une convention de modernisation comportant pour chacun des engagements financiers très précis. De son côté, la direction nationale de la SNCF s'engageait à développer le trafic dès lors que la ligne serait modernisée. Au niveau européen, elle a été reconnue d'un intérêt majeur pour le trafic des marchandises et a été inscrite, en décembre 1999, au schéma européen fret. Des premiers travaux ont été effectués par anticipation dans les départements de la Lozère, de l'Aveyron et de l'Hérault en 2000 à 2001. Or, depuis 2002, aucun chantier n'a été réalisé et rien n'est programmé en 2003. Pourquoi ? S'agit-il d'un simple retard sur le calendrier établi ou d'une remise en cause du projet lui-même ? Je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous m'apportiez des éclaircissements sur le calendrier des travaux à venir.

Par ailleurs, pour mener à bien une politique de développement des moyens de transports cohérente et adaptée aux nouveaux besoins de communication en complémentarité avec le transport ferroviaire et pour palier le désintérêt qu'à subi le nord du bassin de Thau et le port de Sète dans sa desserte portuaire, il avait été décidé la création d'une liaison entre l'autoroute A 75, et Pézenas. Parmi plusieurs variantes, il a été retenu la réutilisation de la RN 113 actuelle, par la réalisation d'une double voie, la création de la déviation de Montagnac et d'un échangeur sur la RN 113 se raccordant à une bifurcation, concédée à péage vers l'autoroute A 9. Cette orientation devait être confirmée par des investigations complémentaires en 2002 et l'inscription des crédits d'étude, destinés à l'avancement des procédures, devait être programmée en 2003 à l'occasion du bilan intermédiaire du contrat. Tout dernièrement, le préfet de région m'a confirmé qu'à ce jour aucune inscription ne figure à cet effet. S'agit-il d'une restriction financière ou d'une remise en cause pure et simple de ce projet ? Je souhaiterais également des éclaircissements sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, le CIADT du 23 juillet 1999 avait retenu, au titre des grands projets ferroviaires interrégionaux, le projet de modernisation de la ligne Clermont-Ferrand-Neussargues-Béziers. Un programme de renforcement de la voie et l'électrification en 25 000 volts de l'ensemble de la ligne a été évalué par Réseau ferré de France à 360 millions d'euros. Une première phase d'un montant légèrement supérieur à 100 millions d'euros a été identifiée par RFF, qui a réalisé et financé des travaux d'aménagement et de modernisation sur cet axe en 2001 et 2002.

Monsieur le député, je vous ferai la même réponse concernant l'audit que celle que j'ai faite à l'orateur précédent, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.

Ce projet fait partie de l'audit qui a été confié par le Gouvernement à l'inspection générale des finances et au Conseil général des ponts et chaussées. Les conclusions en ont été rendues publiques le 4 mars dernier. Cet audit sera complété par le rapport sur le fret ferroviaire des sénateurs Haenel et Gerbaud rendu public le 11 mars dernier par le rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime qui doit être prochainement remis et par une étude prospective pilotée par la Datar.

L'objectif du Gouvernement est de faire en sorte que ces rapports alimentent le débat qui aura lieu au Parlement en mai prochain. L'audit qui conclut à l'intérêt

économique limité du projet ne correspond pas à ce stade à la position du Gouvernement. C'est un document d'étude, à la disposition du Gouvernement et des élus, qui doit servir de base aux débats qui vont s'ouvrir.

Je confirme ce qui a été dit il y a quelques instants. Un audit est simplement un document qui fait la photographie d'une situation à un moment donné en tenant compte d'indications économiques. Il appartiendra bien entendu au Parlement et au Gouvernement de définir sa volonté politique en matière de transport.

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

M. François Liberti. Monsieur le ministre, j'ai pris bonne note de votre réponse. Permettez-moi toutefois de manifester mon étonnement que l'audit ait pu conclure à un intérêt limité de cette opération. Parrainée par plusieurs régions françaises, la modernisation de cette voie a été reconnue à l'échelon national et européen d'intérêt stratégique, notamment pour le transport de marchandises. J'espère que le débat permettra de lever les ambiguïtés que cet audit est venu introduire.

Je note par ailleurs que vous n'avez apporté aucune réponse à ma seconde question relative au financement des études concernant la liaison A 75 au bassin de Thau. Le préfet de région m'a confirmé que les crédits d'étude n'étaient toujours pas inscrits. J'aurais souhaité savoir pour quelle raison.

M. le président. Avant d'en venir à la dernière question, je vais faire deux communications.

4

NOMINATION D'UN DÉPUTÉ EN MISSION TEMPORAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre m'informant de sa décision de charger M. Gilbert Meyer, député de première circonscription du Haut-Rhin, d'une mission temporaire, dans le cadre des dispositions de l'article LO 144 du code électoral, auprès de Mme la ministre de la défense.

Cette décision a fait l'objet d'un décret publié au *Journal officiel* du 15 mars 2003.

5

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. 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 l'élection des conseillers régionaux et des représentants au Parlement européen ainsi qu'à l'aide publique aux partis politiques.

6

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT (suite)

M. le président. Nous en arrivons à la dernière des questions orales sans débat.

RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE BOIS SUR ROUTE

M. le président. La parole est à M. Jean Proriol, pour exposer sa question n° 198, relative à la réglementation du transport de bois sur route.

M. Jean Proriol. Je souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur les règles applicables aux transports de bois sur route. On connaît les difficultés rencontrées par l'ensemble de la profession des transports routiers : la croissance très forte du secteur, les difficultés de recrutement qu'elle implique et surtout les incidences de la mondialisation qui font que le marché est tributaire des règles juridiques et sociales des pays voisins : les charges y sont bien inférieures aux nôtres et nous souhaitons une harmonie le plus rapidement possible.

Ces facteurs menacent la survie des petites et même, dorénavant, des grandes entreprises de transport françaises.

Or, s'agissant plus spécifiquement du transport de bois, s'ajoute à ces difficultés une réglementation fondée sur un respect et un souci de protection de la voirie bien légitime, mais qui contraint fortement les entreprises et met en péril leur économie. Ce dossier comporte deux volets, celui relatif aux transports de bois ronds – les billons – et celui relatif aux transports de bois en grumes : les grands troncs non coupés, pour les non-spécialistes.

En ce qui concerne le transport de bois ronds, les choses sont très claires. Lors de l'adoption de la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001, l'article 17 a donné satisfaction aux transporteurs de bois ronds puisqu'il autorise pour une durée de cinq ans le transport desdits bois sur des itinéraires identifiés avec un poids total roulant jusqu'à 52 tonnes pour des ensembles de véhicules à cinq essieux et jusqu'à 57 tonnes pour six essieux. Cet article répondait aux souhaits de la profession en permettant un transport supérieur à 40 tonnes pour une garantie de rentabilité, tout en respectant l'intérêt général puisque le surplus de tonnage octroyé est raisonnable en termes de sécurité et que la définition des itinéraires autorisés est renvoyée aux « autorités publiques compétentes » sur le terrain. Cependant, la loi a nécessité un décret d'application : ce projet de décret a été présenté au Conseil d'Etat et a obtenu en décembre 2002 un avis favorable. Or, il n'est toujours pas publié. Le temps presse car l'autorisation de cinq ans, faute d'une prise de décision rapide par le gouvernement de la gauche plurielle, ne porte donc déjà plus que sur trois ans.

En ce qui concerne le transport des bois en grumes, leur grande longueur les classe dans la catégorie des transports exceptionnels. Le poids n'est donc pas le critère déterminant. Ainsi, si le dépassement de la longueur normale est bien autorisé, le dépassement d'un chargement de 40 tonnes, lui, ne concerne pas l'ensemble des transports de bois en grumes. Seule une augmentation à 44 et 48 tonnes est accordée pour cinq et six essieux.

Une telle différence de traitement entre bois ronds et bois en grumes semble pour le moins injustifiée puisque le matériel utilisé pour le transport du bois en grumes est identique à celui servant au transport du bois rond. Je souhaiterais savoir où en est la mise en œuvre du dispositif autorisant l'augmentation du tonnage pour le transport de bois ronds et quand une harmonisation entre transport de bois ronds et en grumes sera établie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001 prévoit dans son article 17, pour une durée de cinq ans, le transport de bois ronds avec des véhicules dont le poids total roulant peut aller jusqu'à 50 tonnes ou 72 tonnes selon les itinéraires arrêtés par les autorités compétentes.

Un décret réglementant cette circulation par dérogation au code de la route et de façon temporaire a été établi en concertation avec les professionnels du transport du bois. Ce décret a reçu l'avis favorable du Conseil d'Etat ainsi que le visa de M. Bussereau. Il est actuellement en cours de signature et sera publié prochainement. Les contraintes particulières qu'engendre la fréquence de ces transports sur les ouvrages d'art et sur les chaussées fait qu'une généralisation plus favorable ne peut être envisagée de façon permanente.

Par ailleurs, le transport de bois en grumes de grande longueur reste, quant à lui, soumis à la réglementation des transports exceptionnels qui prévoit la possibilité de convois allant jusqu'à 48 tonnes sur un itinéraire donné, sous réserve de l'obtention des autorisations correspondantes.

Ce type particulier de transport n'a pas été intégré dans le cadre de l'application de la loi sur la forêt pour prendre en compte les dispositions européennes fixant les dimensions maximales en trafic national et international, et les poids maximaux autorisés en trafic international.

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

M. Jean Proriol. Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, confirmé à la représentation nationale que la signature du décret aurait lieu incessamment. Je vous en remercie.

Je constate par contre que, concernant le transport des bois en grumes, il n'y a pas d'avancée. Je le déplore et me réserve le soin de revenir sur cette question lors de l'examen du projet de loi sur le développement rural que prépare M. le ministre de l'agriculture.

En tout cas, j'invite M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, M. Bussereau, à travailler à l'harmonisation de la législation concernant ces deux types de transport : utilisant les mêmes véhicules et les mêmes itinéraires, ils devraient avoir les mêmes autorisations de tonnage.

M. le président. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

7

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

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

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France ;

Explications de vote et vote, par scrutin public, sur l'ensemble de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, portant modification de la loi n° 2001-647 du 20 juillet 2001 relative à la prise en charge de la perte d'autonomie des personnes âgées et à l'allocation personnalisée d'autonomie.

Discussion de la proposition de résolution n° 684 de MM. Patrick Ollier et Jacques Barrot tendant à la création d'une commission d'enquête sur les conditions de gestion d'Air Lib et sur l'utilisation des fonds publics par cette compagnie aérienne :

M. Patrick Ollier, rapporteur, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire (rapport n° 688) ;

Discussion du projet de loi, n° 677, modifiant l'article 1-1 de la loi n° 90-568 du 2 juillet 1990 relative à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications :

M. Jean Proriol, rapporteur au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire (rapport n° 691).

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 trente-cinq.)

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

JEAN PINCHOT

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 18 mars 2003)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 18 mars 2003 au jeudi 3 avril 2003 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 18 mars 2003 :

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, adopté par le Sénat, relatif aux entreprises de transport aérien, et notamment à la société Air France (n°s 632-654-655) ;

– explications de vote et vote par scrutin public sur la proposition de loi, adoptée par le Sénat, portant modification de la loi n° 2001-647 du 20 janvier 2001 relative à la prise en charge de la perte d'autonomie des personnes âgées et à l'allocation personnalisée d'autonomie (n°s 642-685) ;

– discussion de la proposition de résolution de MM. Patrick Ollier et Jacques Barrot tendant à la création d'une commission d'enquête sur les causes économiques et financières de la disparition d'Air Lib (n°s 684-688) ;

– discussion du projet de loi modifiant l'article 1-1 de la loi n° 90-568 du 2 juillet 1990 relative à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n°s 677-691).

Mercredi 19 mars 2003 :

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

– discussion du projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière (n°s 638-689).

Jeudi 20 mars 2003 :

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 renforçant la lutte contre la violence routière (n°s 638-689) ;

– discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à étendre aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo* le régime de garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération issues d'une transformation (n° 696).

Mardi 25 mars 2003 :

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 :

– discussion du projet de loi relatif aux assistants d'éducation (n°s 640-694).

Mercredi 26 mars 2003 :

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

- discussion de la proposition de résolution de MM. Jean-Louis Debré, Jacques Barrot, Jean-Marc Ayrault, Hervé Morin et Alain Bocquet tendant à compléter le règlement de l'Assemblée nationale et à modifier ses articles 14, 50, 65, 91, 104 et 128 (n° 613) ;
- suite de la discussion du projet de loi relatif aux assistants d'éducation (nos 640-694).

Jeudi 27 mars 2003 :

Le matin, à 9 heures, l'après-midi, à 15 heures, et le soir, à 21 heures :

- sous réserve de sa transmission par le Sénat, discussion de la proposition de loi tendant à autoriser le vote par correspondance électronique des Français établis hors de France pour les élections du Conseil supérieur des Français de l'étranger ;
- suite de la discussion du projet de loi relatif aux assistants d'éducation (nos 640-694).

Éventuellement, vendredi 28 mars 2003 :

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 aux assistants d'éducation (nos 640-694).

Mardi 1^{er} avril 2003 :

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 :

- discussion du projet de loi relatif au mécénat et aux fondations (nos 678-690).

Mercredi 2 avril 2003 :

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

- discussion de la proposition de loi de MM. Jean Michel et Jean-Marc Ayrault visant à jumeler chaque école française avec une école de l'Union européenne (n° 583) ;
- discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant ratification de l'ordonnance n° 2000-549 du 15 juin 2000 relative à la partie législative du code de l'éducation (n° 570 rectifié) (*ce texte faisant l'objet d'une procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 106 du règlement*) ;
- discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la rémunération au titre du prêt en bibliothèque et renforçant la protection sociale des auteurs (n° 248) ;
- éventuellement, suite de la discussion du projet de loi relatif au mécénat et aux fondations (nos 678-690).

Jeudi 3 avril 2003 :

Le matin, à 9 heures, l'après-midi, à 15 heures, et, éventuellement, le soir, à 21 heures :

- discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la répression de l'activité de mercenaire (nos 607-671) ;
- discussion, en deuxième lecture, du projet de loi portant diverses dispositions relatives à l'urbanisme, à l'habitat et à la construction (n° 641) ;
- discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la création d'une zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République (n° 560).