

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 25 MARS 2003
(70^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	2327
2 ^e séance	2363
3 ^e séance	2403

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

172^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 25 mars 2003



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES

1. Proclamation de députés (p. 2332).

2. Questions orales sans débat (p. 2332).

PÉNURIE DE STRUCTURES D'ACCUEIL POUR AUTISTES
DANS LE GARD

Question de M. Lachaud (p. 2332)

M. Yvan Lachaud, Mme Marie-Thérèse Boisseau, secrétaire
d'Etat aux personnes handicapées.

CONSÉQUENCES DES RESTRUCTURATIONS HOSPITALIÈRES
EN HAUTE-VIENNE

Question de M. Boisserie (p. 2333)

M. Daniel Boisserie, Mme Marie-Thérèse Boisseau, secré-
taire d'Etat aux personnes handicapées.

SITUATION DES HÔPITAUX EN CÔTE-D'OR

Question de M. Sauvadet (p. 2334)

M. François Sauvadet, Mme Marie-Thérèse Boisseau, secré-
taire d'Etat aux personnes handicapées.

FINANCEMENT DU CENTRE HOSPITALIER GÉNÉRAL
DE MONTLUÇON

Question de M. Goldberg (p. 2335)

M. Pierre Goldberg, Mme Marie-Thérèse Boisseau, secré-
taire d'Etat aux personnes handicapées.

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

Question de M. Roumegoux (p. 2336)

MM. Michel Roumegoux, Dominique Bussereau, secrétaire
d'Etat aux transports et à la mer.

MAINTIEN DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA SNCF

Question de M. Dasseux (p. 2337)

MM. Michel Dasseux, Dominique Bussereau, secrétaire
d'Etat aux transports et à la mer.

HOMOLOGATION DES AUTOCARS DE GRANDE LONGUEUR

Question de M. Reiss (p. 2338)

MM. Frédéric Reiss, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat
aux transports et à la mer.

LIAISONS ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE PAU – CANFRANC

Question de Mme Lignières-Cassou (p. 2339)

MM. David Habib, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat
aux transports et à la mer.

INCIDENCES DE LA LIBÉRALISATION DES SERVICES PORTUAIRES

Question de M. Dutoit (p. 2340)

MM. Frédéric Dutoit, Dominique Bussereau, secrétaire
d'Etat aux transports et à la mer.

PERSPECTIVES DE LA LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN

Question de M. Dord (p. 2342)

MM. Dominique Dord, Dominique Bussereau, secrétaire
d'Etat aux transports et à la mer.

AVENIR DE LA CHÂÎNE DE TÉLÉVISION EURONEWS

Question de M. Queyranne (p. 2343)

MM. Jean-Jack Queyranne, Jean-Jacques Aillagon, ministre
de la culture et de la communication.

ACCÈS AUX SERVICES PUBLICS DANS LES ZONES RURALES

Question de M. Dino Cinieri (p. 2344)

MM. Dino Cinieri, Henri Plagnol, secrétaire d'Etat à la
réforme de l'Etat.

RÉOUVERTURE DE LA LIGNE SNCF NANTES – CHÂTEAUBRIANT

Question de M. Hunault (p. 2345)

MM. Michel Hunault, Henri Plagnol, secrétaire d'Etat à la
réforme de l'Etat.

CONSÉQUENCES DU NAUFRAGE DU *PRESTIGE*
POUR LES CONCHYLICULTEURS CHARENTAIS

Question de M. Quentin (p. 2345)

MM. Didier Quentin, Hervé Gaymard, ministre de l'agri-
culture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires
rurales.

RÉNOVATION DE L'ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE
DE MAISONS-ALFORT

Question de M. Herbillon (p. 2347)

MM. Michel Herbillon, Hervé Gaymard, ministre de l'agri-
culture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires
rurales.

RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE D'ADOPTION
D'ENFANTS SÉNÉGALAIS

Question de M. Priou (p. 2348)

MM. Christophe Priou, Renaud Muselier, secrétaire d'Etat
aux affaires étrangères.

RÉNOVATION DES BÂTIMENTS DE LA GENDARMERIE MOBILE
À ARGENTAN DANS L'ORNE

Question de Mme Bassot (p. 2349)

Mmes Sylvia Bassot, Michèle Alliot-Marie, ministre de la
défense.

EXTENSION DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE STRASBOURG

Question de M. Reymann (p. 2349)

MM. Marc Reymann, Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux
programmes immobiliers de la justice.

M. le président.

MISE EN PLACE DE PLANS DE PRÉVENTION
DES RISQUES D'INONDATION

Question de M. Cardo (p. 2350)

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

PLAN DE RESTAURATION DU LYNX DANS LES ALPES

Question de M. Spagnou (p. 2351)

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

LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ À MONTPELLIER

Question de M. Domergue (p. 2351)

MM. Jacques Domergue, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

COMPENSATION POUR LES COMMUNES
DES PERTES DE REDEVANCE MINIÈRE*Question de M. Kucheida* (p. 2352)

MM. Jean-Pierre Kucheida, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

3. **Ordre du jour de l'Assemblée** (p. 2353).4. **Questions orales sans débat(suïte)** (p. 2353).MAINTENANCE DU PARC INFORMATIQUE
DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES*Question de M. Chossy* (p. 2353)

MM. Jean-François Chossy, Luc Ferry, ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche.

BILAN DES GROUPEMENTS D'INTERVENTION RÉGIONAUX
DANS LE VAL-D'OISE*Question de M. Poniatowski* (p. 2354)

MM. Axel Poniatowski, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

CHARGES FINANCIÈRES ENTRAÎNÉES
PAR LA PRÉSENCE D'UN HÔPITAL DANS UNE COMMUNE*Question de M. Le Bouillonnet* (p. 2355)

MM. Jean-Yves Le Bouillonnet, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

FINANCEMENT DU SERVICE D'ENLÈVEMENT
DES ORDURES MÉNAGÈRES*Question de M. Marty* (p. 2355)

MM. Alain Marty, Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales.

INSUFFISANCE DES EFFECTIFS
DE MAÎTRES NAGEURS SAUVETEURS*Question de M. Bénisti* (p. 2356)

MM. Jacques-Alain Bénisti, Jean-François Lamour, ministre des sports.

STATUT DES ACCUEILLANTS FAMILIAUX
DE PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES*Question de M. André* (p. 2358)

MM. René André, Jean-François Lamour, ministre des sports.

SITUATION DES SALARIÉS DE RIVOIRE-ET-CARRÉ À MARSEILLE

Question de Mme Andrieux-Bacquet (p. 2359)

Mme Sylvie Andrieux-Bacquet, M. Jean-François Lamour, ministre des sports.

5. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2359).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES, vice-président

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

1

PROCLAMATION DE DÉPUTÉS

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 24 mars 2003, de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, une communication faite en application de l'article L.O. 179 du code électoral, l'informant que, le 23 mars 2003, ont été élus députés :

- de la troisième circonscription d'Eure-et-Loir, M. François Huwart ;
- de la septième circonscription de la Seine-Saint-Denis, M. Jean-Pierre Brard ;
- et de la circonscription de Wallis-et-Futuna, M. Victor Brial.

2

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 24 mars 2003.

PÉNURIE DE STRUCTURES D'ACCUEIL POUR AUTISTES DANS LE GARD

M. le président. La parole est à M. Yvan Lachaud, pour exposer sa question, n° 230, relative à la pénurie de structures d'accueil pour autistes dans le Gard.

M. Yvan Lachaud. Madame la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées, ma question concerne les difficultés que rencontrent aujourd'hui les établissements d'accueil spécialisés pour autistes dans le département du Gard.

Le manque de places disponibles et l'insuffisance des budgets de fonctionnement de ces établissements conduisent aujourd'hui à une situation problématique : pour les trois établissements que vous avez visités lors de votre déplacement le 8 février dernier, on déplore dans le budget de 2003 un manque de financement de 6,3 équivalents temps plein pour 25,7 postes.

Je rappelle qu'il n'existe dans le département que deux structures d'accueil spécialisées possédant le statut de « structure expérimentale », qui bénéficient chacune d'un agrément de huit places, les autres établissements étant des instituts médico-éducatifs, lesquels ne peuvent accueillir qu'un nombre très limité d'autistes.

En outre, alors que le plan triennal 2001-2003 définissait un volume prioritaire de besoins à hauteur de 6,09 millions d'euros, volume validé par le centre régional pour l'organisation sanitaire et sociale, seuls 0,76 million d'euros ont été à ce jour débloqués, et le solde de 2003 n'a pas encore été affecté.

Enfin, comment ne pas comprendre l'interrogation des associations devant la gestion de certains crédits ? Prétendant leur nécessaire mutualisation, la direction régionale de l'action sanitaire et sociale ne suit malheureusement que très rarement les conclusions des comités techniques régionaux pour l'autisme, pourtant créés dans le cadre du plan Veil en 1995 pour définir les besoins prioritaires.

A titre d'exemple, le comité technique régional sur l'autisme de Languedoc-Roussillon réuni le 10 septembre 2001, avait inscrit dans les priorités des opérations à financer la transformation du foyer occupationnel du centre d'aide par le travail de La Pradelle, seule structure du département permettant d'accueillir quarante-cinq jeunes adultes autistes en foyer à double tarification. Or les crédits de cette opération de 0,43 million d'euros ont été affectés à la restructuration d'un institut médico-éducatif de l'Aude, sans création de places à la clé et sans même que le dossier soit validé par le CROSS.

Je souhaiterais donc, madame la secrétaire d'Etat, connaître les dispositions qu'entend mettre en œuvre le Gouvernement pour éviter ce type de dysfonctionnement et pour encourager la création de places d'accueil supplémentaires. C'est une de nos missions que de penser à celles et ceux qui souffrent d'un handicap lourd.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Mme Marie-Thérèse Boisseau, secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Monsieur le député, connaissant votre grande sensibilité aux problèmes des personnes handicapées, je ne suis pas surprise par votre question, et je vous en remercie. Elle appelle de ma part trois réponses.

Premièrement, les budgets de fonctionnement des établissements médico-sociaux ont été notifiés par les DDASS début 2003 sur la même base qu'en 2002, dans l'attente de la circulaire budgétaire concernant le financement de la sécurité sociale pour l'année 2003. Cette circulaire a été adressée aux directions départementales le 10 mars dernier. Celles-ci vont donc, dans les semaines qui viennent, étudier avec la plus grande attention les demandes des établissements.

Deuxièmement, la loi de financement de la sécurité sociale de 2003 permettra le doublement des créations de places en maisons d'accueil spécialisées. Dans le cadre de la répartition de cette enveloppe, la région Languedoc-Roussillon, particulièrement dépourvue, a fait l'objet d'une attention particulière : elle bénéficiera de 109 places nouvelles pour un coût de 3,5 millions d'euros.

Lors de ma visite dans le département du Gard, mon attention avait été appelée sur le projet de financement des forfaits soins permettant la transformation du foyer occupationnel de La Pradelle, situé à Saumane et géré par l'association Sésame autisme, en foyer à double tarification. Ce financement contribuera à une extension et à une amélioration de la qualité de la prise en charge d'adultes autistes très lourdement handicapés. J'avais, à l'occasion de ma visite, pu m'assurer que ce projet, prioritaire pour le département du Gard, l'était également pour la région.

Aussi, compte tenu de l'augmentation de l'enveloppe financière que vient de recevoir cette dernière, je ne vois pas ce qui ferait obstacle au financement demandé. Je suivrai de près les décisions qui seront prises.

Vous vous interrogez enfin sur la place des comités techniques régionaux pour l'autisme, les CTRA. Lieux de concertation des différents acteurs concernés par l'autisme, ils sont là pour éclairer les pouvoirs publics et les instances chargées de la planification sur les mesures et les orientations à prendre en la matière. Ils permettent d'aborder les différents volets : prises en charge, accompagnement des familles et des professionnels. C'est pourquoi leurs réflexions sont utiles, même s'ils n'ont pas de pouvoir décisionnaire.

Comme vous, avec Jean-François Mattei, je veux que la situation des autistes s'améliore dans notre pays. C'est pourquoi une mission a été confiée à ce sujet à M. Jean-François Chossy, dont j'attends avec impatience les conclusions et les propositions concrètes.

M. le président. La parole est à M. Yvan Lachaud.

M. Yvan Lachaud. Je vous remercie, madame la secrétaire d'Etat, de ces informations, dont je ferai part aux associations concernées. J'espère que ce grand chantier aboutira. Enfin, j'indique que je suis très sensible à votre engagement sur ce dossier.

CONSÉQUENCES DES RESTRUCTURATIONS HOSPITALIÈRES EN HAUTE-VIENNE

M. le président. La parole est à M. Daniel Boisserie, pour exposer sa question, n° 224, relative aux conséquences des restructurations hospitalières en Haute-Vienne.

M. Daniel Boisserie. Ma question porte sur la déconcentration des moyens hospitaliers en milieu rural.

A l'heure où l'on parle d'une décentralisation accrue au profit des collectivités locales, il est un autre domaine important pour nos concitoyens qui ne doit pas être négligé, celui de la proximité des soins.

Dans ma circonscription, comme dans bien d'autres, nombre de malades souffrent de pathologies graves nécessitant des traitements lourds. Il en est ainsi du traitement des affections cancéreuses par la chimiothérapie ou de l'utilisation d'un rein artificiel pour les insuffisants rénaux. Dans ma région, ceux qui souffrent de telles maladies doivent se rendre à Limoges. Les trajets sont particulièrement longs et éprouvants pour tous ceux et toutes celles qui viennent des zones rurales.

Or la Haute-Vienne compte plusieurs établissements hospitaliers de proximité dont le rayonnement dépasse largement les limites du département : je ne citerai que ceux de Saint-Yrieix et de Saint-Junien. L'octroi de moyens supplémentaires et adéquats à ces établissements pour le traitement des deux pathologies que j'ai citées permettrait non seulement de réduire la fatigue des malades, mais aussi de diminuer les frais engendrés par des trajets longs et dispendieux.

Au lendemain de l'annonce par M. le Président de la République d'un plan ambitieux de lutte contre les différentes formes de cancer, une telle solution, même si elle représente un coût d'investissement de départ non négligeable, permettrait à court terme de réaliser des économies, mais aussi et surtout de rapprocher le patient du centre de soins. De plus, de meilleures conditions de soins devraient assurément favoriser une égalité de traitement entre les patients des zones rurales et ceux des zones urbaines.

Par ailleurs, cette déconcentration des moyens médicaux devrait s'appliquer à tous les établissements de soins en milieu rural, qui assurent, à l'instar de ceux de Saint-Yrieix et de Saint-Junien, un réel service de proximité, au nom de la solidarité nationale.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Mme Marie-Thérèse Boisseau, secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Monsieur le député, vous avez appelé l'attention de M. Mattei sur la problématique des soins de proximité, plus particulièrement dans deux domaines : la cancérologie et l'insuffisance rénale chronique.

S'agissant de la chimiothérapie, le thème de la cancérologie est clairement identifié dans le schéma régional d'organisation sanitaire du Limousin comme objectif prioritaire. Il formule, dans un souci de proximité assurant la qualité et la sécurité, un certain nombre de recommandations relatives aux conditions de prise en charge des patients atteints d'affections cancéreuses.

Aujourd'hui, le développement du réseau régional d'oncologie et d'onco-hématologie permet de répondre pour partie à ces exigences. Ainsi, le centre hospitalier de Saint-Yrieix, site de proximité, bénéficie deux fois par mois, dans le cadre de ce réseau, de consultations avancées réalisées par un praticien hospitalier du service d'onco-hématologie du CHU de Limoges, site de référence. Parallèlement, le médecin du centre hospitalier de Saint-Yrieix, centre qui a la charge des patients d'onco-hématologie, participe aux comités de concertation pluridisciplinaire du réseau qui se tiennent au CHU.

Ce dispositif illustre particulièrement le dynamisme et l'implication du centre hospitalier de Saint-Yrieix dans la participation et le développement des réseaux. Il a par ailleurs permis d'améliorer la formation du personnel, la qualité des soins dispensés aux malades, ainsi que le confort des patients par des consultations, des avis et des soins de proximité.

Les différents partenaires sont pleinement satisfaits de ce fonctionnement en réseau et demandent d'ailleurs que ces actions soient poursuivies et intensifiées.

Il faut toutefois rappeler que la chimiothérapie anticancéreuse nécessite, du fait de la dangerosité des produits, des équipements adaptés ainsi que des médecins, des infirmières et des pharmaciens formés.

En termes de coût et de qualité de la pratique des professionnels, ces investissements ne peuvent être envisagés que si l'activité professionnelle est importante.

Actuellement, le centre hospitalier de Saint-Yrieix n'est pas équipé de hotte à flux laminaire pour la préparation des chimiothérapies. L'installation de ce matériel ou une distribution de produits reconstitués au CHU doit être étudiée au regard de l'activité, de l'évolution des chimiothérapies – je pense notamment à la chimiothérapie orale – et des possibilités d'organisation avec le CHU.

En ce qui concerne la prise en charge de l'insuffisance rénale chronique, l'agence régionale de l'hospitalisation du Limousin est en train de finaliser le deuxième SROS « dialyse ». Ce document rappelle que les prises en charge sont effectuées dans un centre d'hémodialyse, qui, en effet, n'existe qu'à Limoges, ou en « alternative » au centre.

Compte tenu des contraintes de fonctionnement et des conditions réglementaires d'organisation et de moyens existantes, issues des récents décrets relatifs à la dialyse, il n'a pas été jugé opportun de mettre en place, dans le département de la Haute-Vienne, un centre ou une unité de dialyse ailleurs qu'à Limoges.

Par ailleurs, au regard du « profil » des nouveaux patients – âge élevé, polyopathologies –, les prises en charge doivent se faire essentiellement dans des structures ayant un environnement soignant important : plateau technique, néphrologues, infirmières formées, entre autres.

Il faut souligner que ni la conférence sanitaire de secteur de la Haute-Vienne ni le CROSS, récemment consultés sur le projet de SROSS « traitement de l'insuffisance rénale chronique », n'ont émis d'objection à ces principes et à l'organisation proposée dans ce département et dans la région.

Il n'en demeure pas moins vrai que les équipes de la région ont toujours favorisé la proximité et une politique de prise en charge à domicile dont un certain nombre de patients bénéficient. Ces derniers sont en hémodialyse à domicile, mais ils sont de moins en moins nombreux, ou en dialyse péritonéale, modalité thérapeutique bien développée dans la région.

Il faut préciser que ces modalités ne sont utilisables que si l'état du patient le permet et s'il l'accepte ; il faut tenir compte notamment de l'évolution du profil du patient. Les patients traités à domicile sont tous pris en charge par l'ALURAD – l'Association limousine pour l'utilisation du rein artificiel à domicile –, qui est garante de la qualité des prestations, du suivi et du repli éventuel vers un centre lorsque cela s'avère nécessaire.

L'agence régionale de l'hospitalisation est attentive à l'application du principe de proximité, dès lors que les conditions de qualité et de sécurité sont garanties et que les niveaux d'activité se révèlent suffisants pour justifier la mobilisation de moyens supplémentaires. Cette volonté se traduit concrètement dans des décisions récentes qu'elle a été amenée à prendre, notamment avec l'autorisation de l'installation d'une antenne SMUR – service mobile d'urgence et de réanimation –, la transformation de lits de chirurgie en places d'hôpital de jour de médecine et en places de chirurgie ambulatoire, ou encore le renforcement de la filière gériatrique interhospitalière.

Ces orientations confortent l'établissement dans son rôle de pôle de proximité du pays arézien, elles concourent au développement des réseaux, et, par là même, au maintien d'une offre de soins diversifiée.

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

M. Daniel Boisserie. Je vous remercie de cette réponse, tout en regrettant que l'ALURAD ne dispose pas de moyens suffisants et que les patients ne bénéficient pas du même confort de soins en milieu rural qu'en milieu urbain. Je sais que le problème est difficile à résoudre, mais j'espère qu'on s'en donnera les moyens.

SITUATION DES HÔPITAUX EN CÔTE-D'OR

M. le président. La parole est à M. François Sauvadet, pour exposer sa question, n° 231, relative à la situation des hôpitaux en Côte-d'Or.

M. François Sauvadet. Je voudrais ce matin évoquer la situation des hôpitaux de Côte-d'Or, et singulièrement des hôpitaux locaux.

Les quatre hôpitaux locaux de ma circonscription se sont mis en réseau. Malgré cette organisation territoriale, ils sont confrontés à des difficultés de fonctionnement. La pénurie en personnels, aussi bien médicaux qu'infirmiers, est certes générale, mais le phénomène est particulièrement sensible dans les zones rurales, où le recrutement de médecins, surtout pour certaines spécialités, se révèle très difficile ; l'avenir de ces hôpitaux est donc fragilisé.

Le plan Hôpital 2007, qui doit dynamiser les structures, prévoit aussi de nouveaux modes de financement. Je crois savoir que le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées envisage des relations plus fortes entre les pôles, les centres hospitaliers universitaires, et les hôpitaux de proximité, par des mises à disposition de personnel. La décentralisation devrait en outre permettre aux régions de s'impliquer. Vous savez combien, à l'UDF, nous sommes attachés à cette régionalisation.

La question de la présence sur l'ensemble du territoire de médecins spécialistes doit être résolue au plus vite.

Pour cela, il faut favoriser le dialogue, notamment entre les agences régionales de l'hospitalisation et les élus. Il ne sert à rien d'essayer de régler les difficultés techniques pour assurer la gestion du quotidien si, ensuite, nous nous retrouvons confrontés à des décisions aux conséquences préjudiciables pour la population et la prise en charge non seulement des urgences, mais également de la médecine et de la gériatrie.

Je souhaite donc vivement que nous soyons davantage associés à toutes les étapes de la discussion, y compris les étapes préparatoires. Le dialogue avec les élus et les usagers doit être mené de façon dynamique, pour permettre à la population d'être mieux informée, et de ne pas se retrouver devant le fait accompli.

Le Gouvernement envisage-t-il de prendre des mesures fiscales pour encourager la présence de certaines professions médicales, et dans quel délai ?

Je souhaite par ailleurs que l'on respecte les schémas d'organisation des soins. En effet, aujourd'hui, à peine les SROS sont-ils établis qu'ils sont déjà rediscutés. Cette instabilité aggrave la fragilité des hôpitaux et freine l'installation des familles de médecins. Je le répète, il est indispensable d'intégrer la présence hospitalière dans une démarche territoriale.

M. Daniel Boisserie. Absolument !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Mme Marie-Thérèse Boisseau, secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Monsieur le député, la Côte-d'Or se caractérise par une grande hétérogénéité dans la répartition de la population et de l'offre de soins. Cette répartition s'effectue sur un axe Dijon-Beaune, qui concentre à la fois une offre de niveau régional - CHU de Dijon, centre Georges-François-Leclerc - et une offre de niveau intermédiaire, comme celle du centre hospitalier de Beaune.

Dans la partie ouest, la grande dispersion géographique entraîne un éclatement de l'offre sur plusieurs sites de niveau intermédiaire, avec le centre hospitalier de Semur-en-Auxois, voire des centres de proximité, comme le centre hospitalier de Châtillon-Montbard. A ces établissements s'ajoutent sept hôpitaux locaux sur les vingt-cinq de la région Bourgogne. En Côte-d'Or, trente-cinq postes de praticiens hospitaliers sont vacants, dont vingt et un au CHU et quatorze en hôpital général.

Dans ce contexte démographique alarmant, l'ARH de Bourgogne a pris différentes mesures.

Une centaine de postes médicaux dans la région Bourgogne ont été classés postes à recrutement prioritaire en 2002. Plus de trente médecins ont été recrutés par les établissements en situation particulièrement difficile et ont obtenu une incitation financière pour leur installation.

Le développement des postes d'assistants spécialistes dans la région Bourgogne, en partenariat avec le CHU de Dijon, doit permettre de fixer de jeunes médecins hospitaliers dans les établissements de la région.

La transformation des postes de praticiens adjoints contractuels en postes de praticiens a permis de fixer vingt-sept médecins en 2002, auxquels s'ajouteront trente médecins en 2003.

Dès septembre 2003, une allocation territoriale d'études pour les étudiants paramédicaux se mettra en place. Elle doit très rapidement produire des effets en fixant sur le territoire bourguignon, et donc en Côte-d'Or, des jeunes professionnels par un contrat d'exercice avec les établissements de santé. L'ARH de Bourgogne, à l'origine de ce projet, développe un partenariat financier avec les établissements de santé et les collectivités territoriales et locales. Cette mesure concernera plus de 300 étudiants, dont quatre-vingt-dix en Côte-d'Or.

Une augmentation constante des quotas d'admission dans les instituts de formation en soins infirmiers depuis 2000 produira ses effets dès 2003, avec une augmentation de plus de 30 % des jeunes diplômés.

Enfin, le *numerus clausus* des étudiants en médecine a été augmenté de 20 % depuis 2000, ce qui place la région Bourgogne au sixième rang national de ce point de vue.

Une étude régionale menée par l'ARH avec l'ensemble des acteurs de santé et les élus sur les rôles et les missions des hôpitaux locaux a bien mis en évidence l'importance de ceux-ci en ce qui concerne la proximité et la santé publique. Dans ce contexte démographique pénalisant l'accès aux soins de la population, une réflexion est engagée pour leur permettre d'être des supports de maisons médicales, et ainsi offrir aux professionnels de santé de meilleures conditions pour exercer leur métier et les inciter à s'installer dans les zones rurales.

L'élaboration du programme pluriannuel d'investissements fera l'objet d'une concertation régionale début juin 2003 dans le cadre d'une présentation de l'ensemble des axes constituant le plan Hôpital 2007. A cette occasion seront précisées les orientations régionales, particulièrement la définition des différents territoires de santé et de coopération et le plan pluriannuel de travail de l'ARH et de ses partenaires.

En ce qui concerne la démographie médicale et paramédicale, il est envisagé de soutenir l'aide à l'installation de nouveaux personnels. C'est ainsi que 30 % des allocations territoriales d'études seront consacrés au département de la Côte-d'Or.

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

M. François Sauvadet. Je vous remercie, madame la secrétaire d'Etat, de cette réponse très complète, qui témoigne, en dépit des difficultés auxquelles nous sommes tous confrontés, liées à la répartition de la présence hospitalière et à l'application des 35 heures, d'une réelle volonté. Simplement, j'aimerais que le ministre de la santé dise clairement aux ARH que la concertation qui doit s'engager pour préparer le plan Hôpital 2007 ne servira pas à entériner des décisions, mais qu'elle sera effective. Je le dis fermement.

Nous nous sommes trop souvent retrouvés dans le passé placés devant le fait accompli. Je souhaite aujourd'hui que la concertation avec les élus et avec les représentants des usagers soit bien réelle.

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

Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Monsieur Sauvadet, vous avez insisté sur la concertation avec les élus et les représentants des usagers. Je ne peux que vous approuver et je vous promets de faire part de votre souhait à M. Jean-François Mattei.

FINANCEMENT DU CENTRE HOSPITALIER GÉNÉRAL DE MONTLUÇON

M. le président. La parole est à M. Pierre Goldberg, pour exposer sa question n° 233, relative au financement du centre hospitalier général de Montluçon.

M. Pierre Goldberg. Le centre hospitalier général de Montluçon, dans l'Allier, deuxième hôpital public d'Auvergne après le CHU de Clermont-Ferrand, voit son secteur de soins rayonner sur quatre départements outre l'Allier : le Cher, l'Indre, la Creuse et le Puy-de-Dôme. De ce fait, son activité concerne trois régions, l'Auvergne, le Limousin et le Centre.

En 1995-1996, avec l'appui précieux de sa direction, le conseil d'administration, que je présidais alors, a décidé d'entreprendre une rénovation fondamentale. Le CHG a été le premier hôpital d'Auvergne à signer un contrat d'objectifs et de moyens en juillet 2000. Mais des surcoûts sont apparus, qui concernent aussi bien la première tranche, en voie d'achèvement, que la deuxième tranche.

Le plan Hôpital 2007 qu'a présenté M. Mattei prévoit un financement de 6 milliards d'euros de travaux en cinq ans, soit plus de 1,2 milliard d'euros annuellement. Ce plan est réservé aux projets non financés. Celui du CHG de Montluçon est donc éligible pour ses surcoûts, pour la phase I comme pour la phase II, avec une aide financière, absolument nécessaire ; de 1 230 000 euros en 2003-2004, 1 830 000 euros en 2005, 1 114 000 euros en 2006 et 574 000 euros en 2007.

Cette opération de restructuration complète et complexe ambitionne à juste titre de chercher à limiter le plus possible dans le temps la coexistence entre l'ancien hôpital et le futur hôpital, et cela sous trois aspects : l'évolution rapide vers une mise aux normes de sécurité des bâtiments et des installations, absolument indispensable ; l'évolution, pour l'unité fonctionnelle, vers des bâtiments modernes, adaptés aux nouvelles techniques hospitalières, et l'amélioration urgente des accès et des conditions de circulation dans une enceinte très exiguë, aux limites de l'asphyxie.

Le plan directeur a été conçu selon deux phases, insérées dans une logique globale d'enchaînement :

La première concerne le pôle mère et enfant, la première partie du plateau technique, l'accueil général des consultations et l'hospitalisation en chirurgie. Le chantier a commencé en septembre 2000 et se terminera au mois de juin prochain.

La deuxième phase concerne le complément des unités médico-techniques, dont, tout spécialement, la deuxième tranche du plateau technique – c'est en dire l'importance –, le SAMU, le SMUR, la réanimation et l'imagerie, avec une extension greffée sur l'existant. Il est donc indispensable que cette phase II débute en 2004.

L'interruption des travaux – entre les phases I et II –, normalement programmés et acceptés par l'Etat et l'ARH dans le contrat d'objectifs et de moyens, ne pourrait qu'accentuer des risques que nous estimons tous très importants.

En effet, tant que la phase II ne sera pas réalisée, l'éloignement entre, d'une part, la réanimation et les urgences, situées dans l'actuel plateau technique et, d'autre part, les futurs blocs et l'imagerie actuelle fera perdurer une situa-

tion de risques pour les patients, avec des conséquences durables sur l'image même de l'hôpital et, ce qui n'est pas négligeable, des surcoûts de fonctionnement.

Il faut donc tout faire pour éviter les conséquences négatives dans l'esprit des utilisateurs de ce grand service public fondamental. Je tiens à affirmer que personne ne comprendrait que le centre hospitalier général de Montluçon ne soit pas déclaré éligible au titre du plan Hôpital 2007.

J'espère que le Gouvernement ne permettra pas que ces risques soient courus. Ma question est donc très précise : le Gouvernement peut-il m'annoncer aujourd'hui que notre hôpital sera bien aidé dès cette année, comme il est indispensable qu'il le soit, pour la réalisation des études, et dès 2004 pour le financement des travaux ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Mme Marie-Thérèse Boisseau, secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Le centre hospitalier de Montluçon a entrepris depuis 1994 une action de rénovation complète de son patrimoine hospitalier.

Après avoir défini, en 1995-1996, son projet d'établissement, et signé, en 1999, un contrat d'objectifs et de moyens avec l'ARH, il a procédé à la mise en œuvre d'un plan de travaux et d'équipements programmé sur dix ans.

Le programme d'investissements consacré à la restructuration du centre hospitalier de Montluçon se décline en trois phases : la première, avec le plateau technique 1, le pôle mère-enfant et la réalisation d'un pôle logistique ; la deuxième, avec le plateau technique 2 et la médecine ; la troisième, avec la rénovation des autres bâtiments du site central.

A ce jour, on peut considérer que les opérations d'investissement relatives à la première phase seront achevées en 2003. Cette première phase a bénéficié d'une subvention du FIMHO, le Fonds d'investissement pour la modernisation des hôpitaux, de plus de 5 millions d'euros, soit 20 % du coût prévisionnel ; 3,8 millions d'euros de crédits de paiement ont d'ores et déjà été délégués.

La signature, en 1999, du contrat d'objectifs et de moyens entre l'ARH et l'établissement permet de compenser à hauteur de 0,457 million d'euros par an jusqu'en 2007 les surcoûts constatés. Les surcoûts cumulés restant à compenser s'élèvent à 10 millions d'euros, soit une réévaluation du groupe 4 de 2 millions d'euros.

Des discussions sont actuellement en cours entre le centre hospitalier et l'ARH pour définir un nouveau projet d'établissement et aboutir à la signature d'un nouveau contrat d'objectifs et de moyens.

Enfin, dans le cadre d'une procédure régionale en cours, l'ARH définira, d'ici à la fin du mois de juin, les aides financières envisageables pour le centre hospitalier de Montluçon au titre du plan Hôpital 2007.

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

M. Pierre Goldberg. Madame la secrétaire d'Etat, cet exposé historique recoupe le mien.

Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. C'est déjà ça ! (Sourires.)

M. Pierre Goldberg. Ce sont les faits.

Vous ne pouvez ignorer le processus en cours dont vous faites état et qui aboutira au mois de juin. Le Gouvernement doit avoir une position. J'aurais aimé savoir s'il fera tout pour que le processus engagé ne provoque pas d'interruption dans les travaux. Certes, j'en conviens, la décision ne pourra être annoncée aujourd'hui. Mais j'aimerais savoir si la volonté politique existe pour que les

études concernant la deuxième tranche – je ne parle pas de la troisième – aient bien lieu cette année, et que les premiers travaux puissent commencer dès 2004.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées.

Mme la secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. Monsieur le député, j'ai bien compris votre souhait qu'il n'y ait pas d'interruption entre la première et la deuxième tranche de travaux. Je transmettrai votre demande à M. Mattei ; il lui appartiendra de vous répondre.

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

M. le président. La parole est à M. Michel Roumegoux, pour exposer sa question n° 249, relative à l'avenir du projet de train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Michel Roumegoux. Ma question porte sur les infrastructures de transport, et plus particulièrement sur les conséquences que pourrait entraîner la remise en cause du projet de liaison ferroviaire TGV pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, appelée POLT.

Constatant la multiplicité des projets annoncés par le précédent gouvernement, M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a demandé un audit sur les grands projets d'infrastructures de transport. Ce rapport fait le triste constat de la situation laissée par nos prédécesseurs et vient confirmer que bon nombre de promesses n'avaient été garanties par aucun financement.

M. Pierre Goldberg. Ah ! Un peu de politique !

M. Michel Roumegoux. Ce document de travail nous apprend aussi que de nombreux calendriers de réalisation annoncés il y a quelques années sont aujourd'hui remis en cause. Un de ces projets, celui concernant la liaison ferroviaire pendulaire POLT, dont le protocole a été signé en 2001, avec inscription au budget des trois régions concernées, prévoyait une mise en service en 2004. Cette liaison devait entraîner une amélioration de la qualité de la desserte sur l'axe central Paris-Toulouse en réduisant les temps de trajet. Très attendue par nos populations, elle avait vocation à désenclaver les départements du Lot, de l'Aveyron, de la Corrèze et de la Dordogne.

M. Pierre Goldberg. Sans oublier la Haute-Vienne et la Creuse !

M. Michel Roumegoux. En les rapprochant de la capitale, elle devait favoriser leur développement économique et touristique.

Je rappelle que, dès 1970, le Capitole, qui était, à l'époque, le train le plus rapide de France, reliait la ville de Cahors à Paris en quatre heures cinquante. On était en droit d'espérer une amélioration de ces performances, comme partout en France. Malheureusement, le service n'a cessé de se dégrader ces dernières années malgré les nombreuses promesses qui ont été faites : à un moment, il était même officiellement prévu que le trajet Paris-Orléans-Limoges-Toulouse puisse se faire en trois heures.

L'installation d'un TGV en site propre étant coûteuse et difficile, nous avons, nous élus, accepté un projet plus modeste. Validé en décembre 2000, ce projet en était à l'étape de l'avant-projet sommaire.

Alors que les régions françaises bénéficient quasiment toutes aujourd'hui de liaisons ferroviaires, aéroportuaires ou routières qui les mettent à moins de trois heures de la capitale, la remise en cause de cet axe central d'intérêt

national et de ses dessertes territoriales, telles celles de Brive et de Rodez, pourrait compromettre durablement et significativement les chances de relier Paris aux départements précités en près de quatre heures, ce qui est pourtant une ambition raisonnable, voire modeste. Les chances de développement de ces départements seraient ainsi réduites, et l'égalité des citoyens, ambition naturelle de la décentralisation, mise à mal, voire rompue.

J'aimerais donc entendre confirmer les intentions du Gouvernement en ce qui concerne l'amélioration de la qualité des dessertes ferroviaires en général, et tout particulièrement le devenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dont la modernisation, à mon sens, ne peut plus être longtemps différée.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, la liaison Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux-Cahors-Toulouse a en effet été une liaison phare. Je me souviens avoir vu à la télévision, lorsque j'étais enfant, les reportages télévisés consacrés au Capitole qui était le premier train en France à circuler en vitesse commerciale à 200 km/h. Cette ligne a été longtemps en avance, avant de devenir la belle endormie du réseau ferroviaire, en quelque sorte.

L'idée a été émise, dans les années précédentes, de mettre en service un TGV pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse – le POLT, en réutilisant des rames du TGV Sud-Est. Alstom a d'ailleurs travaillé avec Fiat sur des systèmes de pendulation. La vitesse pourrait ainsi être plus élevée dans la partie entre Limoges et Brive, et vers Cahors, la pendulation permettant d'accélérer dans les courbes. Mais, pour faire penduler un train, il ne suffit pas d'avoir des rames pendulaires, encore faut-il avoir des équipements ferroviaires adaptés. L'accélération de la vitesse implique en effet d'annoncer plus tôt les trains aux passages à niveau, donc de moderniser la signalisation, de modifier les voies ferrées, bref de procéder à toute une série d'opérations techniques assez lourdes qui ont un coût.

Des études d'avant-projet sont actuellement en cours. Malheureusement, lors du dernier comité de pilotage, au mois d'octobre dernier, des surcoûts importants ont dû être présentés, et nous en avons d'ailleurs parlé ensemble, monsieur Roumegoux. Ces surcoûts, qui résultent des sommes annoncées par Alstom pour faire penduler les anciennes rames du TGV Paris-Sud-Est et des travaux d'infrastructures nécessaires, pourraient conduire à un problème de financement de l'opération, et donc à modifier son calendrier.

Ensuite, ce projet a fait l'objet d'un audit, non pas pour des raisons politiques – je veux rassurer MM. les députés communistes et républicains –, mais pour chiffrer tous les engagements du gouvernement précédent et connaître l'état d'avancement des procédures. C'est un travail d'analyse comptable. Or cet audit, réalisé par des ingénieurs des ponts et chaussées et par l'inspection générale des finances a conclu à la très faible rentabilité socio-économique du projet. Cela dit, c'est aux politiques de décider en fonction des impératifs d'aménagement du territoire.

Cet audit sera complété par le rapport sur le fret ferroviaire des sénateurs Haenel et Gerbaud rendu public le 11 mars dernier, le rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime, qui doit être prochainement remis, et un très important travail de la DATAR sur l'ensemble de ces liaisons. Notre idée est que ces rapports alimentent le débat au Parlement, à l'Assemblée nationale le 13 mai

et au Sénat le 21 mai. La représentation parlementaire pourra alors exprimer ses prises de position sur les choix d'infrastructures et leur mode de financement. C'est donc à ce moment-là, monsieur le député, que pourront être prises les décisions auxquelles vous avez fait allusion. Pour l'instant, il ne faut pas désespérer de l'audit – c'est un document d'étude –, mais il faut parler vrai : il contient des choses assez désagréables pour les promoteurs du POLT. Cela dit, cette desserte rapide à l'intérieur du Massif central présente un intérêt en termes d'aménagement du territoire. Il ne faut donc pas clore le débat sur ce sujet important.

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

M. Michel Roumegoux. Je ne suis pas spécialement attaché à la technique, monsieur le secrétaire d'Etat : peu importe que la liaison soit pendulaire ou autre ! C'est une question d'aménagement du territoire qui est posée.

M. Michel Dasseux et M. Daniel Boisserie. Tout à fait !

M. Michel Roumegoux. On veut toujours faire grossir les métropoles, qui commencent à être engorgées et sont généralement très bien desservies par le rail, la route et l'avion, alors que certains secteurs ne le sont pratiquement pas. Il serait préférable de favoriser l'émergence de pôles plus petits permettant un véritable aménagement du territoire. C'est cela l'enjeu. De toute façon, il y aura toujours suffisamment de moyens de transport pour aller à Marseille, Toulouse, dans les grandes métropoles. Mais il faudrait privilégier certains pôles secondaires pour éviter le développement concentrique des grandes métropoles et permettre ainsi au tissu interstitiel de survivre, voire de se développer.

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Sur l'analyse, vous avez complètement raison, monsieur le député : il ne faut pas faire de fétichisme sur la technique de transport. On voit bien que Toulouse est intéressée par une desserte TGV via Bordeaux, d'où la mobilisation de Philippe Douste-Blazy et des élus de Midi-Pyrénées. Jusqu'à Orléans cela se passe bien, mais les choses se compliquent à partir de Limoges, et plus on va vers chez vous, plus c'est difficile. D'où l'intérêt d'une desserte cohérente et intelligente de votre région à côté de l'auto-route A 20. Je partage complètement votre préoccupation.

MAINTIEN DES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA SNCF

M. le président. La parole est à M. Michel Dasseux, pour exposer sa question n° 225 relative au maintien des missions de service public de la SNCF.

M. Michel Dasseux. La question de Michel Roumegoux m'a particulièrement intéressé. En effet, la Dordogne, tournée vers Limoges, souhaite ardemment que ce train pendulaire soit mis en service. Nous aurons donc ici un débat intéressant qui transcendera les clivages politiques.

Des inquiétudes légitimes se font jour quant au maintien de la qualité du service public ferroviaire. Dans ma circonscription, de nombreux usagers ainsi que les chemins, très nombreux en Dordogne, m'ont alerté sur la présence de multiples dysfonctionnements dont la cause est de toute évidence le désengagement de ce que nous continuons à appeler la SNCF. Ainsi l'axe Bordeaux-Lyon voit-il sa rénovation menacée parce que la SNCF est réticente à financer le surcoût nécessaire à cette réalisation et cherche notamment à faire subir la charge de la rénovation des rames turbotrain aux régions concernées. Ces

collectivités sont incapables de supporter cette nouvelle charge. L'application du protocole signé par l'Etat, Réseau ferré de France, la SNCF et les quatre régions concernées – Aquitaine, Limousin, Auvergne et Rhône-Alpes – et portant sur la modernisation de cet axe se trouve de fait remise en cause. Cette ligne transversale semble pourtant d'un intérêt majeur pour l'aménagement du territoire.

Ma question est simple : le Gouvernement va-t-il faire en sorte que la modernisation des axes Bordeaux-Lyon et Bordeaux-Paris devienne effective – vous avez répondu en partie tout à l'heure pour le pendulaire, monsieur le secrétaire d'Etat, – ou va-t-il au contraire favoriser le désengagement de la SNCF sur ces lignes, au risque de mettre en cause les missions de ce service public au détriment des usagers et des bassins économiques locaux ? La question se pose tout particulièrement à l'heure où le Gouvernement envisage, d'une part, le gel de 1 000 embauches et le non-remplacement de plus de 1 200 départs à la retraite au sein de la SNCF et, d'autre part, l'abandon de l'objectif de doublement du fret pour 2010, donc de la lutte contre le « tout-camions » engagée par le gouvernement précédent.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Avant de répondre plus directement à votre question, monsieur le député, je voudrais rebondir sur les dernières phrases de votre question. A partir du moment où une entreprise perd beaucoup d'argent, il est normal qu'elle veuille à ne pas trop embaucher. N'importe quel chef d'entreprise dans cette situation aurait la même attitude ! Je ne vois pas pourquoi un président d'entreprise publique dont les comptes sont dans le rouge ne serait pas attentif pour éviter de les plomber un peu plus, d'autant que c'est finalement le contribuable qui paie.

Quant au doublement du fret, c'était un objectif merveilleux que j'ai naturellement approuvé en tant que parlementaire de l'opposition. Cela dit, Gilles de Robien et moi-même avons été obligés de constater en arrivant que, pendant deux années de suite, la SNCF non seulement ne gagnait pas de parts de marché dans ce domaine, mais elle en perdait et que ses performances diminuaient. Le Gouvernement a donc demandé un rapport sur le fret aux sénateurs Haenel et Gerbaud, et le président Gallois, pour son nouveau mandat, doit « mettre le paquet » sur le fret. Cela dit, on peut se fixer une telle priorité sans pour autant avoir des objectifs irréalistes et intenables, même s'ils partent d'un bon sentiment.

J'en reviens à l'axe Bordeaux-Lyon. C'est une affaire compliquée. Vous avez évoqué à juste titre les turbo-trains. Ces trains, dotés d'une turbine à gaz et qui ont maintenant une trentaine d'années, ont été utilisés au départ sur les liaisons avec la Normandie. Ils ont mal vieilli et les régions ainsi que la SNCF se sont penchées sur leur modernisation. De plus se pose un problème de capacité. En fin de semaine, par exemple, la SNCF est obligée de mettre en service des trains Corail sur Bordeaux-Lyon et, comme il y a de nombreux rebroussements, cela implique des manœuvres, donc des temps de parcours allongés à un moment où les voyageurs sont plus nombreux. C'est une difficulté que la SNCF rencontre sur la ligne Bordeaux-Lyon comme sur d'autres grandes transversales, d'ailleurs.

Cette situation est préoccupante. Les principes établis dans la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, qui est un texte de référence pour l'ensemble des partenaires, impliquent en effet que les missions de ser-

vice public assurées par la SNCF s'équilibrent dans le cadre de l'ensemble de son activité grandes lignes. Je précise que cela ne concerne ni les services régionaux de voyageurs, les TER, pour lesquels la région Aquitaine fait un remarquable travail, ni ceux d'Ile-de-France, qui font l'objet de contractualisations très spécifiques. La SNCF examine actuellement au cas par cas la situation de chacune de ces grandes lignes transversales. Il n'est pas question pour elle d'envisager un désengagement, mais il faut trouver des solutions spécifiques.

Quelles sont ces solutions ? Nous en parlerons également le 13 mai, puisque c'est un problème national. Il serait bon d'y intéresser les régions traversées, comme cela avait d'ailleurs été envisagé. Je connais la ligne Bordeaux – Lyon car elle ne passe pas très loin de chez moi. Les clients qui prennent le train à Bordeaux pour aller jusqu'à Lyon sont assez rares. La plupart des passagers vont de Périgueux à Sarlat, font de petits parcours – on peut même parler de « cabotage ferroviaire ». La solution peut passer par une meilleure articulation entre les dessertes TER et grandes lignes. Nous devons veiller à ce que la SNCF réponde aux exigences du service public, puisque c'est bien de cela qu'il s'agit aujourd'hui, et non de gagner de l'argent, et trouver des solutions pour financer le déficit d'exploitation.

S'agissant de la ligne Bordeaux – Lyon, les régions concernées étaient convenues de réaliser des efforts conjoints pour rénover le matériel roulant. Or les coûts de rénovation envisagés sont beaucoup plus élevés que prévu. Il faut donc que les partenaires se réunissent à nouveau pour trouver une solution. Cela dit, je le répète très clairement devant l'Assemblée, on ne peut pas demander en permanence à la SNCF d'exploiter des lignes sur lesquelles elle perd de l'argent. Il faut considérer que c'est un enjeu d'aménagement du territoire. Naturellement, l'Etat peut jouer un rôle par l'intermédiaire d'une contractualisation, mais les régions traversées doivent également faire un effort pour assurer la pérennité de la ligne sans remettre en cause la situation financière de l'entreprise. Je suis ravi de votre question, monsieur le député, car Bordeaux-Lyon est l'exemple type d'une ligne d'aménagement du territoire pour laquelle nous devons trouver ensemble une solution.

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

M. Michel Dasseux. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette réponse. Vous avez parlé d'un audit. Celui qui a été réalisé en Aquitaine montre que le TGV n'est pas prioritaire dans ce secteur, mais nous en discuterons le 13 mai.

Egoïstement, je ne parlerai que des habitants de la Dordogne. Comment font-ils pour se rendre à Lyon ? Ils n'ont que le Bordeaux-Lyon pour cela. Certes, l'A 89 sera opérationnelle en 2005, 2006 ou 2007, mais la rénovation de cette ligne permettrait aux opérateurs économiques qui veulent travailler sur notre secteur de joindre le sillon rhodanien. J'espère donc que ce projet n'est pas enterré.

HOMOLOGATION DES AUTOCARS DE GRANDE LONGUEUR

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss, pour exposer sa question n° 247, relative à l'homologation des autocars de grande longueur.

M. Frédéric Reiss. L'article R. 61 du code de la route limite, à ce jour, la longueur des autocars immatriculés à douze mètres. La France est l'un des derniers pays européens à ne pas avoir mis sa réglementation en harmonie avec la directive européenne, dont l'objectif est de faire

en sorte que tous les véhicules y satisfaisant puissent circuler sans problème dans tous les Etats membres. La Commission a souhaité non seulement harmoniser la longueur des autobus rigides, mais également clarifier la situation des accessoires démontables des autobus et des remorques.

Il fallait officialiser une situation de fait car, même dans les pays où les autocars mesurant entre douze et quinze mètres ne sont pas autorisés officiellement, ils ne sont ni refusés ni renvoyés à la frontière.

L'introduction d'autocars de plus grande dimension avec des places supplémentaires aura un impact économique évident. Les conditions de sécurité sont pratiquement identiques. Quant aux infrastructures, elles ne me semblent pas inadaptées. Les constructeurs et les carrossiers sont prêts. D'ores et déjà, ils sont autorisés à homologuer leurs modèles de plus de douze mètres auprès du service des mines. La difficulté pour eux est de ne connaître ni la date ni les modalités des homologations attendues.

Le marché français de l'autocar de tourisme et de grand tourisme a affiché, en 2002, une régression sensible au niveau des immatriculations. La tendance du tourisme en autocar est à la baisse des prix avec des véhicules les plus polyvalents possible. Dans un marché morose, la nouvelle réglementation pourrait mettre du baume au cœur des professionnels du tourisme. De plus, dans le domaine des transports scolaires, les schémas sont traditionnellement revus au mois de mai pour la rentrée de septembre. Sur les circuits scolaires subventionnés par les conseils généraux, il serait intéressant d'examiner la possibilité de réduire le nombre d'autocars et de chauffeurs. Il sera difficile, voire impossible, aux transporteurs d'acquiescer, aux usines de construire et aux importateurs d'homologuer auprès de la DRIE les véhicules de grande longueur si le texte paraît après le mois de mai.

Une décision rapide pourrait faire gagner du temps à la fois aux constructeurs et aux carrossiers, aux transporteurs et aux collectivités. Où en est l'état d'avancement de ce dossier ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, je vous prie, comme vos collègues qui vous ont précédé, de bien vouloir excuser l'absence de M. de Robien. Je vais essayer de répondre à votre question de manière très claire et très pratique.

Dans ce domaine, nous avons naturellement le souci d'être aussi européens que possible. La France ne sera donc pas l'un des derniers pays européens à transcrire la directive européenne autorisant les cars de quinze mètres. Cette directive du 18 février 2002 entrera en vigueur au plus tard le 9 mars 2004. Le ministre des transports a d'ores et déjà signé le décret interministériel qui modifie l'article R. 61 du code de la route. Il sera publié dans le mois qui vient, après que d'autres ministres l'aient cosigné, donc bien avant le mois de mai. Nous aurons par conséquent un an d'avance sur l'échéance communautaire.

En outre, comme vous l'avez vous-même indiqué, le travail préparatoire du service des mines a été engagé sur les instructions du ministre des transports, en collaboration avec les professionnels concernés. Le décret pourra donc s'appliquer quasiment immédiatement, les précautions préparatoires ayant été prises tant auprès des services de l'Etat que dans les relations avec les entreprises. Vous

aurez donc satisfaction, monsieur le député. Les délais seront tenus. Nous y veillerons et je sais que vous nous le rappelleriez s'il devait y avoir un retard.

M. Dominique Dord. Bravo !

LIAISONS ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

M. le président. La parole est à M. David Habib, suppléant Mme Martine Lignières-Cassou, pour exposer sa question n° 228 relative aux liaisons routière et ferroviaire Pau-Canfranc.

M. David Habib. Je supplée en effet Mme Martine Lignières-Cassou car, suite à un accident sur la ligne, depuis hier il n'y a plus de train entre Pau et Bordeaux. Si je suis ici, c'est parce que j'ai été plus chanceux qu'elle. Je me permettrai donc de poser cette question qui rejoint en partie celle que j'avais déjà évoquée à l'occasion d'une séance similaire.

Le 17 janvier dernier, nous faisons partie, Mme Lignières-Cassou et moi-même, de la poignée d'élus du département présents devant le tunnel du Somport pour célébrer ce qui devait être un événement dans l'histoire des relations entre l'Aquitaine et l'Aragon, et, dans une moindre mesure, entre la France et l'Espagne. Vous n'ignorez pas qu'une grande partie des élus locaux avaient décidé de boycotter cet événement. Si je regrette leur geste, c'est parce que je crois qu'ils ont apporté une mauvaise réponse à de vrais problèmes. Il y a quelques semaines, lorsque Mme Lignières-Cassou a déposé cette question orale, elle avait prévu d'insister sur la nécessité pour le Gouvernement d'accélérer le calendrier des travaux d'aménagement de la route nationale 134 et de s'engager plus fermement en faveur de la réouverture de la liaison ferroviaire entre Pau et Canfranc.

Malheureusement, le rapport d'audit sur les infrastructures a été rendu public depuis, et le scénario est encore plus sombre que je ne l'imaginais pour l'ensemble de la région Aquitaine.

Si le projet de prolongement du TGV Sud-Europe entre Tours et Bordeaux est maintenu, sa mise en service n'est pas préconisée avant 2016, voire 2020. Son achèvement jusqu'à Dax ou Irun est renvoyé aux calendes grecques. La réalisation d'une liaison routière, rapide et sûre, entre Pau et Bordeaux, est, quant à elle, à peine évoquée, malgré la mobilisation de l'ensemble des acteurs aquitains et le début du chantier de la déviation d'Aire-sur-Adour, lancé par le conseil régional d'Aquitaine.

La réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc est pour sa part quasiment abandonnée. Le rapport d'audit méprise de la sorte les engagements financiers pris en commun par la région Aquitaine et le précédent gouvernement dans le cadre du contrat de plan Etat-région.

Par ailleurs, d'autres projets structurants pour l'Aquitaine sont carrément oubliés, sans plus d'explications. Or le trafic marchandises entre la France et l'Espagne est désormais le double de celui entre la France et l'Italie, et il croît deux fois plus vite. Chaque jour, 7 500 poids lourds franchissent la frontière entre Hendaye et Biriou.

Que compte faire le Gouvernement pour répondre très clairement à ce problème, dont les enjeux dépassent largement le seul cadre régional ? Envisage-t-il la réouverture de la voie ferrée entre Pau et Canfranc et, à long terme, la réalisation d'un grand projet de franchissement des Pyrénées ? A-t-il l'intention de lancer enfin l'appel à candidature des sociétés d'autoroute pour la liaison Pau-Bordeaux, épine dorsale de l'Aquitaine ? Va-t-il engager

sur la voie du rééquilibrage entre l'axe européen dit de « la Banane bleue » et l'arc atlantique, autrefois si cher à Jean-Pierre Raffarin ?

Aujourd'hui, je demande non plus d'accélérer les projets en Aquitaine mais bien de respecter les engagements passés et les accords signés, au titre du contrat de plan Etat-région notamment. Il faut sortir notre région du désarroi dans lequel le rapport d'audit l'a plongée, un rapport d'audit qui s'apparente non pas, comme le dit imprudemment M. de Robien, à une photographie de nos insuffisances, mais soit à une habile préparation à des renoncements régionaux, soit à une ingénieuse mise en scène en vue d'alourdir la fiscalité.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Habib, l'audit ne mérite pas cet excès d'indignité. Si je voulais être désagréable avec vous – mais je n'en ai aucune envie, vous le savez bien – je dirais qu'il dresse l'état des lieux des promesses non financées du précédent gouvernement. Derrière les annonces, il n'y a rien, en effet ! Telle est bel et bien la réalité. Mais cela n'empêche pas, à quelques mois des élections régionales en Aquitaine, des personnalités locales de prendre certaines positions. C'est de bonne guerre et cela fait partie du débat démocratique.

Plus sérieusement, et moins politiquement, le sud-Europe atlantique ne fait pas l'objet d'une remise en cause particulière. La photographie obtenue à partir de l'audit montre simplement, le précédent gouvernement n'ayant pas avancé sur le tronçon Angoulême-Tours, que, même en allant très vite sur la liaison Angoulême-Bordeaux, la voie nouvelle entre Tours, Angoulême puis Bordeaux ne pourrait pas être mise en service avant 2016. Voilà pour la photo ! Il nous appartiendra ensuite de travailler ensemble pour améliorer les choses, pour voir si l'on peut passer du noir et blanc à la couleur. Et, comme vous l'avez fort justement indiqué, il conviendra naturellement d'aller au-delà. Il importera de descendre vers Dax puis Hendaye pour rejoindre l'Espagne. Pour l'heure, les Espagnols ont pris un peu de retard de leur côté, mais il faudra bien se relier à leur réseau.

En inaugurant le tunnel du Somport, Gilles de Robien a constaté l'importance des retards en matière d'infrastructures. Comme vous l'aviez souligné au mois de janvier dans cet hémicycle, il convient tout d'abord d'accélérer l'aménagement de la RN 134. Il faudra veiller ainsi au bon avancement des opérations aujourd'hui inscrites au contrat de plan, dont nous nous sommes déjà entretenus. Sachez par exemple que la déviation d'Oloron-Sainte-Marie trouvera un début d'exécution avant la fin du plan. Et d'autres déviations, dont celle d'Urdos, sont en préparation. Au niveau de la sécurité, il faudra également prévoir la rectification du virage du Marbre et l'aménagement du carrefour de Pont-Suzon.

Il est vrai qu'il est dommage que les équipements routiers de l'itinéraire d'accès au tunnel du Somport présentent un tel retard. Mais, très honnêtement, et sans vouloir polémiquer, la responsabilité ne saurait en incomber à l'actuel gouvernement, eu égard aux délais nécessaires à la réalisation de tels équipements routiers.

S'agissant de la réactivation de la liaison ferroviaire Pau-Canfranc, l'exercice est évidemment difficile puisque la liaison est interrompue depuis 1970. Cette ligne présente d'ailleurs des caractéristiques qu'on peut qualifier de médiocres, avec une succession de tunnels hélicoïdaux, des pentes très sévères, pour acheminer les

marchandises, l'emploi de rames courtes, voire de rames avec une locomotive « en pousse ». Il a néanmoins été décidé de lancer une série d'études approfondies. Celles-ci sont conduites par Réseau ferré de France en partenariat avec le conseil régional d'Aquitaine et le ministère des transports, et leur résultats sont attendus pour le milieu de l'année. Ils doivent permettre aux deux gouvernements de définir les conditions d'une réouverture.

Certes, l'audit qui, je le répète, est un travail de hauts fonctionnaires demandé pour éclairer les choix du Gouvernement et du Parlement laisse entrevoir des niveaux de rentabilité économique très faible ; pour information, la liaison en TGV de Tours à Bordeaux, par exemple, atteint un taux de 8 à 9 %. Mais il s'agit là d'un problème d'aménagement du territoire, d'un problème de nature politique, au sens noble du terme. Chacun voit bien que la traversée pyrénéenne constitue une préoccupation majeure pour les années à venir. Si les Italiens peuvent traverser les Alpes, en passant par la Suisse, la Slovanie ou la France, les Espagnols et les Portugais, eux, n'ont pas le choix : ils ne peuvent traverser les Pyrénées qu'à Hendaye et à Perpignan ou en empruntant le petit tunnel routier auquel vous avez fait allusion.

Il faudra donc certainement prévoir une troisième grande liaison pyrénéenne. J'ai récemment évoqué ce sujet avec Jean Glavany, avec le maire de Tarbes, Gérard Trémège, et d'autres élus, dont le maire de Lourdes. Au-delà des étiquettes politiques des uns et des autres, il faut réfléchir ensemble à une grande traversée pyrénéenne dont on voit bien, en raison du développement économique de la péninsule Ibérique qu'elle est absolument nécessaire. En conséquence, il faut replacer l'ensemble des moyens de transport dans cette perspective.

M. le président. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Je me félicite de cette prise de position très claire sur le franchissement des Pyrénées. Cet élément alimentera notre réflexion à l'occasion du débat public sur les infrastructures. Je tiens cependant à rappeler notre impatience quant au lancement de l'appel à candidatures pour l'autoroute Pau-Bordeaux.

INCIDENCES DE LA LIBÉRALISATION DES SERVICES PORTUAIRES

M. le président. La parole est à M. Frédéric Dutoit, pour exposer sa question n° 232 relative aux incidences de la libéralisation des services portuaires.

M. Frédéric Dutoit. Je souhaite ce matin attirer l'attention sur les incidences, en France, du projet de directive européenne relative à l'accès au marché des services portuaires, projet, je le rappelle, que le nouveau gouvernement, à peine installé, s'était empressé de soutenir devant les instances européennes.

L'ouverture à la concurrence de ces services, notamment l'auto-assistance, encouragerait le dumping social, la dégradation des conditions de travail et d'embauche et, dans le même temps, risquerait de favoriser de nouvelles catastrophes environnementales. J'ai la nette impression que l'Europe ne tire aucune leçon de l'histoire récente, marquée par des naufrages à répétition et par la course aux profits effrénée à laquelle se livrent de plus en plus d'armateurs peu scrupuleux.

Au lieu de défendre une nouvelle ambition pour l'Europe, de veiller à harmoniser vers le haut les droits et la qualité des prestations de l'ensemble des entreprises portuaires publiques ou privées, au lieu d'optimiser les garanties internationales dans les eaux territoriales des Etats membres, le projet de libéralisation de l'espace por-

tuaire menace directement les statuts des ouvriers dockers, des marins portuaires et des personnels administratifs ; il menace leurs conventions collectives.

Le projet fait planer les plus grands doutes et provoque les plus grandes inquiétudes quant à la qualification des personnels auxquels pourraient recourir les armateurs, qui ne seraient plus obligés de faire appel aux compétences reconnues dans les ports, et tout particulièrement dans les nôtres.

Les dockers, comme l'ensemble des salariés en activité dans les ports maritimes, pourraient ainsi être remplacés par du personnel navigant régulier, lequel n'a pas les mêmes qualifications professionnelles, le même savoir-faire et, en définitive, n'exerce pas le même métier.

N'ayons pas peur des mots : l'auto-assistance, pierre angulaire du projet de directive européenne, aurait des conséquences dramatiques pour l'ensemble des places portuaires françaises. Ainsi, pour prendre l'exemple des Bouches-du-Rhône, de Marseille à Port-Saint-Louis-du-Rhône, 50 % de la main-d'œuvre docker – soit 500 personnes – se retrouveraient sans activité professionnelle, et 50 % des employés administratifs des entreprises de manutention, soit 200 personnes, seraient au chômage.

Par ailleurs, combien d'entreprises de manutention disparaîtraient purement et simplement ? A l'échelle du pays, des milliers d'emplois sont en jeu.

J'ai la faiblesse de penser que l'exceptionnelle et historique mobilisation, à travers toute l'Europe, des dockers, des personnels des ports autonomes, des chambres de commerce maritime et de pêche, et l'« euro-manifestation » du mardi 11 mars à Bruxelles ont été à l'origine des avancées significatives que présente le texte récemment adopté par le Parlement européen. Je pense en particulier à l'article 13, qui prévoit que « les Etats membres peuvent restreindre l'auto-assistance aux utilisateurs des ports dont les navires battent pavillon d'un Etat membre ».

A l'heure actuelle, la portée du projet de directive européenne est ainsi moins vaste que ne le prévoyait le projet initial, lequel n'envisageait aucune frontière géographique pour son application. Il n'empêche que, sur le fond, le problème reste le même : la libéralisation des services portuaires est extrêmement dangereuse, économiquement, socialement et écologiquement.

Les interrogations, partagées par toute une profession, au-delà des clivages syndicaux traditionnels, portent toujours sur la position et l'attitude politique de l'actuel Gouvernement français.

Je poserai donc deux questions.

J'aimerais tout d'abord savoir si le Gouvernement est prêt, aujourd'hui, à œuvrer en faveur d'une modification de ce projet de directive européenne, qui, en l'état, par le recours à l'auto-assistance, dérègle les métiers et les professions portuaires. Or ceux-ci étaient jusqu'à présent clairement identifiés, en France, par la législation sociale nationale, les conventions et recommandations de l'Organisation internationale du travail.

Par ailleurs, si la directive européenne intègre de nouvelles améliorations majeures et devient officielle, quelles sont les intentions du Gouvernement quant à sa transposition dans le droit français ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.* Monsieur le député, nous avons déjà évoqué ensemble les problèmes de transport dans la région de Marseille. Ce qui nous importe, en réalité, c'est

l'attractivité de nos ports. A cet égard, le projet de FOS 2 XL est très important. Comment faire pour que les armements français, européens, mondiaux, ne quittent pas nos ports ? Telle est la préoccupation du Gouvernement. Le rapport que publiera dans une semaine le sénateur de Richemont sur le pavillon et sur le cabotage devrait précisément nous permettre d'ouvrir le débat et d'accomplir ensemble, je l'espère, de réels progrès.

Venons-en à la directive, qui est en effet discutée depuis plusieurs mois. Elle a été présentée par la Commission européenne en février 2001 et vise à mieux définir les conditions d'accès au marché des services portuaires d'assistance aux navires ainsi que de la manutention portuaire. La notion d'auto-assistance pour certains services portuaires y était également définie. Une position commune avait en effet été prise sur ce plan par le Conseil européen des transports de juin 2002, auquel participait, pour notre gouvernement, Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Comme vous l'avez souligné, monsieur Dutoit, le Parlement européen, lors d'une seconde lecture, le 11 mars dernier, a proposé de nouveaux amendements qui, sans vouloir supprimer purement et simplement l'auto-assistance existant dans les ports, apportent un certain nombre de restrictions à son usage. Il faut signaler néanmoins la reconnaissance et l'introduction de critères liés à la qualification professionnelle, critères qui semblent le plus à même d'assurer la sécurité et la fiabilité des opérations portuaires.

Les amendements actuels du Parlement européen rencontrent l'opposition de la Commission européenne, s'agissant de l'exclusion du pilotage et des restrictions apportées à l'auto-assistance, qui serait réservée au personnel de bord, avec un système d'autorisation obligatoire s'imposant à tous les services, mais avec les conditions sociales applicables dans le pays de chargement ou de déchargement.

En ce qui concerne le pilotage, la position commune avait permis d'établir un compromis tout à fait satisfaisant, reconnaissant les particularités du pilotage et permettant de sauvegarder les principes d'organisation existant en France, dont vous savez d'ailleurs, monsieur Dutoit, qu'ils diffèrent sensiblement selon les ports. Sa suppression pure et simple de la directive peut présenter un inconvénient pour le pilotage lui-même, dans le sens où la reconnaissance de ses missions d'intérêt général n'est plus assurée. Il faut donc prendre garde, au fil des diverses modifications, à ne pas mettre en cause l'existence du pilotage et ses particularités dans notre pays.

En ce qui concerne l'auto-assistance, objet principal de votre question, il convient de veiller à ce qu'un surcroît de réglementation ne vienne pas s'opposer avec ce qui nous paraît un des grands axes de développement durable d'une politique de transport en matière de cabotage maritime. Si l'on veut faire du cabotage, il faut décharger et recharger vite afin que les bateaux puissent faire de vraies liaisons avec une fréquence permettant de limiter la présence des poids lourds sur les routes et d'assurer les liaisons entre la façade méditerranéenne française et l'Italie ou l'Espagne.

Une procédure de conciliation va donc s'engager entre le Conseil et le Parlement européen. Le souci du Gouvernement français sera de veiller, d'une part, à ce que soit maintenue la nécessité de qualification professionnelle, qui reste d'ailleurs à préciser de façon formelle avec les organisations professionnelles et les partenaires sociaux, et, d'autre part, à ce que soient évitées des dispositions

qui bloqueraient le développement du cabotage maritime. En effet, on ne peut à la fois être pour le cabotage maritime, pour le développement durable, et s'opposer à certaines formes d'auto-assistance avec les régulations professionnelles de sécurité sociale que j'ai indiquées. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus de discussion que sera effectuée la transposition de cette directive en droit français, mais nous le ferons en concertation avec les organisations professionnelles concernées.

En résumé, nous sommes favorables à une auto-assistance contrôlée. Nous considérons donc comme intéressants les amendements du Parlement. Le Gouvernement français participera à la procédure de conciliation en dialoguant avec les organisations professionnelles de la manutention et, naturellement, avec les partenaires sociaux.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Dutoit.

M. Frédéric Dutoit. Je prends acte, monsieur le secrétaire d'Etat, de cette réponse. J'attire une fois encore l'attention sur le fait que le sort de nombreux salariés, et notamment des dockers, dépend de cette directive européenne, et, surtout, de son application en France. Je ne serai pas jusqu'au-boutiste et je ne demanderai pas l'abolition pure et simple de la directive. La démonstration vient d'ailleurs d'être faite qu'il est possible de la modifier quelque peu. J'apprécie votre intention de travailler avec l'ensemble des partenaires sociaux, et en particulier avec les partenaires syndicaux, très fortement impliqués dans cette affaire.

PERSPECTIVES DE LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

M. le président. La parole est à M. Dominique Dord, pour exposer sa question n° 241 relative aux perspectives de la liaison ferroviaire Lyon – Turin.

M. Dominique Dord. Il est actuellement de bon ton, voire de bonne guerre, de critiquer l'audit sur les infrastructures qui vient d'être rendu – et plus encore ses auteurs, d'ailleurs – et d'affirmer que le Gouvernement doit prendre ses responsabilités. Je considère quant à moi qu'il n'est pas interdit aux politiques de prendre des décisions éclairées par des réalités objectives. Et, en l'occurrence, des dizaines de milliards d'euros sont en jeu !

De ce point de vue, l'audit apporte des éléments intéressants, même s'ils peuvent être douloureux dans certaines régions de France. Tout d'abord, il met pour la première fois en perspective les projets les uns par rapport aux autres, établissant ainsi une espèce de classement eu égard aux capacités de financement de l'Etat, classement que j'attendais depuis longtemps. S'agissant de la liaison Lyon-Turin, qui intéresse plus directement les élus de la région Rhône-Alpes et de l'autre côté des Alpes, l'audit conclut, et ce n'est pas scandaleux, qu'au vu de l'analyse de ses forces et de ses faiblesses le projet, pour la partie voyageurs, n'occupe pas la première place.

Pour le fret, en revanche, et c'est l'essentiel de ma question, le problème est très différent car il n'existe pas de projets concurrents en France. L'audit reste pourtant très réservé sur ce sujet, renvoyant la réalisation de ce projet à l'horizon 2020.

Que nous dit l'audit ? Il donne trois arguments très importants sur lesquels je voudrais revenir.

Premièrement, depuis plus de dix ans, on constate une stagnation du volume du fret à travers les Alpes, tant routier que ferroviaire. Ce chiffre est d'ailleurs fort contesté, vous le savez, puisque les perspectives font plutôt état d'un doublement. Du reste, je m'étonne que, d'une analyse à l'autre, on passe du simple au double.

Deuxièmement, le fret ferroviaire aurait perdu régulièrement, depuis dix ans, des parts de marché, même lorsque le tunnel routier du Mont-Blanc était fermé. Voilà qui est quelque peu étonnant.

Troisièmement, la tarification fret couvrirait à peine 50 % des coûts marginaux. Au fond, chaque changement supplémentaire déséquilibrerait un peu plus les comptes de RFF, ce qui est un comble ! Dans ces conditions, l'audit estime qu'il est urgent d'attendre.

Inutile de vous dire que tout cela ne nous convient pas beaucoup. Contrairement au projet de transport de voyageurs, notre objectif pour le fret est non un gain de temps mais un gain de sécurité, un meilleur respect de l'environnement et une liaison à caractère international.

Très franchement, il est quelque peu anachronique de vouloir faire passer davantage de camions par le tunnel du Fréjus et celui du Mont-Blanc, et de saturer la ligne ferroviaire historique le long du lac du Bourget, dans les villes d'Aix-les-Bains et de Chambéry.

M. le président. Monsieur Dord, merci de poser votre question.

M. Dominique Dord. Le Gouvernement ne doit-il pas reprendre l'initiative sur ce sujet, non pour se lancer dans un projet hasardeux dont la rentabilité est incertaine, mais pour créer les conditions de son efficacité, c'est-à-dire approuver un nouveau projet de fret ferroviaire Lyon-Turin, à condition, bien sûr, qu'il s'intègre dans une politique de transport de marchandises cohérente, qui dissuade d'utiliser la route et incite à utiliser le chemin de fer, ce qui ne semble malheureusement pas le cas aujourd'hui ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Dord, je vous remercie de votre analyse très fine et objective de l'audit. Il est vrai que le trafic en direction de l'Italie ne progresse pas de la même manière que le trafic transpyrénéen, comme je le disais tout à l'heure en répondant à la question présentée par M. Habib, sans doute parce que nos voisins italiens ont organisé d'autres portes de sortie, les Suisses et les Autrichiens réalisant d'immenses travaux sur leur réseau ferroviaire. Dans le tunnel du Mont-Blanc, l'alternat est maintenant terminé, mais le trafic qui reprend n'a pas l'ampleur prévue.

Vous avez donc raison de dire que l'on peut être dubitatif quant à certaines prévisions dont la valeur scientifique n'est pas évidente. Je crois comme vous qu'il faut « mettre le paquet » sur le fret, ce qui, naturellement, ne remet nullement en cause l'intérêt d'une vraie liaison ferroviaire rapide entre la région Rhône-Alpes et l'Italie.

Les installations existantes, dans la vallée de la Maurienne, font actuellement l'objet, comme vous le savez, de travaux importants de mise au gabarit du tunnel historique, pour permettre le développement du feroutage. Les résultats ne sont cependant pas très bons, parce que les chemins de fer italiens sont toujours des partenaires un peu difficiles pour les chemins de fer français. Chaque jour, dans la région de Chambéry, on compte jusqu'à une dizaine de trains « calés » – comme on dit dans le langage ferroviaire –, c'est-à-dire longuement arrêtés, sans raisons économiques ou techniques, tout simplement parce qu'il n'y a pas de locomotive italienne pour les acheminer, ou que le passage n'est pas possible de l'autre côté de la frontière.

Il faut avant toute chose que la liaison actuelle fonctionne mieux. Une étape intéressante à cet égard, sera celle de la mise en service de l'autoroute ferroviaire qui transportera les camions, à partir d'Aiton, sur des wagons Modalohr construits par un industriel strasbourgeois. Il est indispensable que ce dispositif marche bien. S'il ne fonctionnait pas, tous les grands projets de franchissement ferroviaire alpin et tous les projets auxquels vous êtes attaché seraient remis en cause.

Nous devons avoir une politique d'ensemble en ce qui concerne la traversée des Alpes, en accordant en effet la priorité au fret, en nous attachant à faire fonctionner les liaisons existantes et en donnant les moyens du succès à cette autoroute ferroviaire dont le Président de la République a évoqué l'intérêt à de multiples reprises. Il faudra ensuite, naturellement, replacer l'ensemble dans une perspective générale.

Sans doute, monsieur Dord, vous exprimerez-vous lors du débat qui aura lieu sur ce sujet, le 13 mai, à l'Assemblée nationale. Nous disposerons alors d'un certain nombre d'éléments relatifs à l'audit que vous avez cité. D'abord, le travail intéressant des sénateurs Haenel et Gerbaud qui montre bien les forces et les faiblesses du fret ferroviaire. Nous devons aussi nous intéresser, pour ce qui concerne le trafic entre la France et l'Italie, à la solution alternative que représente le cabotage maritime. Enfin, nous profiterons du travail de la DATAR, qui nous permettra certainement une mise en perspective du trafic futur entre la France et l'Italie, dans une optique d'aménagement du territoire européen.

Je partage tout à fait votre impatience de traiter comme il convient le problème du fret entre la France et l'Italie, et nous allons essayer de procéder d'une manière à la fois déterminée et réaliste, dans l'esprit qui sous-tendait votre question.

M. Michel Hunault. Très bien !

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

M. Dominique Dord. Monsieur le secrétaire d'Etat, je regrette que votre réponse s'inscrive dans la logique qui prévalait jusqu'ici, en proposant en fait de saturer la ligne existante, voire de renforcer le gabarit des tunnels et de saturer les tunnels routiers. Tout cela ne me paraît pas la bonne manière, mais nous aurons en effet l'occasion d'en reparler à l'occasion du débat qui aura lieu dans cette enceinte au mois de mai.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Je veux vous rassurer monsieur Dord ; je préfère au mot : « saturation » l'expression : « bonne utilisation », et je pense que nous pouvons respecter les délais s'agissant des travaux fondamentaux.

Je veux en effet rappeler de manière très solennelle que le nouveau gouvernement a respecté le calendrier prévu pour la liaison Lyon-Turin – les descenderies ont été financées et les financements sont prévus dans le projet de loi de finances actuel – et qu'il n'a donc pris aucun retard par rapport au grand projet de franchissement des massifs tel qu'il a été préparé par le gouvernement précédent.

AVENIR DE LA CHAÎNE DE TÉLÉVISION EURONEWS

M. le président. La parole est à M. Jean-Jack Queyranne, pour exposer sa question n° 222 relative à l'avenir de la chaîne de télévision EuroNews.

M. Jean-Jack Queyranne. Je souhaite interroger M. le ministre de la culture et de la communication, que je remercie d'être présent, sur l'avenir incertain de la société de télévision EuroNews, installée à Ecully, dans le Grand Lyon, depuis dix ans.

Cette chaîne de télévision européenne par satellite, qui émet 24 heures sur 24 en sept langues, et qui est reçue dans 78 pays, se trouve aujourd'hui dans une situation financière difficile.

En effet, plus d'un an après avoir annoncé sa volonté de se retirer, l'actionnaire privé, le groupe britannique ITN, qui détient 49 % du capital, n'a toujours pas trouvé d'acquéreur. Le budget d'EuroNews pour 2003 a été voté, mais les 240 salariés de la chaîne sont légitimement inquiets de leur devenir, ainsi, bien sûr, que de celui d'un outil de diffusion européen performant qui se situe en deuxième position parmi les chaînes européennes d'information internationale.

J'ajoute qu'EuroNews est un instrument de coopération entre les télévisions publiques européennes, qui détiennent 51 % de son capital.

Aussi serait-il regrettable qu'après dix ans de présence sur les écrans cette chaîne soit condamnée pour des raisons économiques alors qu'elle possède un réel potentiel de développement.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur les mesures que le Gouvernement entend prendre pour assurer la pérennité de cette chaîne de télévision qui, outre la crédibilité qu'elle s'est acquise dans le domaine de l'information, est un atout pour le rayonnement de l'agglomération lyonnaise.

Je souhaite aussi que vous nous informiez de la situation d'EuroNews par rapport au projet de chaîne d'information internationale en français, que l'on appelle « CNN à la française ». En effet, l'appel à projets vient d'être lancé et les offres devraient être remises pour le 22 avril dans la perspective d'un éventuel démarrage d'ici à la fin de l'année, voire l'année prochaine. Il serait intéressant de savoir comment EuroNews, qui contribue à la construction européenne, se situe par rapport à ce projet de chaîne de télévision d'information que le Président de la République avait annoncé et que vous êtes chargé, je crois, de mettre en œuvre.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la culture et de la communication.

M. Jean-Jacques Aillagon, ministre de la culture et de la communication. Monsieur le député, je tiens à vous rassurer : le Gouvernement se préoccupe de l'avenir d'EuroNews avec une attention particulière, ainsi que j'ai eu l'occasion de l'indiquer, il y a quelques semaines, lors d'un déplacement à Lyon.

Cet engagement du Gouvernement, de notre pays, est la traduction non seulement de son engagement européen – la base d'EuroNews est européenne – mais aussi de celui de notre société nationale de télévision, France Télévisions, actionnaire à hauteur de 13,2 % du capital d'EuroNews. Il s'agit également d'un engagement – et je sais combien vous y êtes sensible – en faveur de la région lyonnaise, où la chaîne est implantée.

Rappelons qu'EuroNews a été créé en 1992 par un groupement de télévisions publiques européennes. L'Italie, l'Espagne, la Suisse, la France sont au nombre de ses fondateurs, auxquels d'autres pays se sont associés par la suite. Aujourd'hui, ce partenariat est solide. Nous souhaiterions d'ailleurs le voir s'étendre à d'autres pays, notamment à l'Allemagne, et je n'ai pas ménagé mes efforts au cours des derniers mois, même si à ce jour ils sont restés infructueux.

Il est vrai que le partenaire privé d'EuroNews, la société britannique ITN, cherche se retirer. Nous estimons cependant que cette évolution ne devrait pas compromettre l'avenir d'EuroNews. En effet, les fondateurs d'EuroNews, et notamment France Télévisions, ne ménagent pas leurs efforts pour trouver une solution. Plusieurs pistes s'ouvrent à nous.

D'abord, la holding des télévisions publiques s'apprête à négocier le rachat des parts d'ITN aux meilleures conditions. Ensuite, je note les efforts qui ont été faits pour améliorer la gestion de la société EuroNews puisque le budget 2003 que les actionnaires viennent d'adopter est en équilibre. Vous aurez d'ailleurs vous-même remarqué que les pertes de l'exercice 2002 sont inférieures à celles qui avaient été annoncées dans un premier temps.

J'observe également que la télévision publique russe vient d'augmenter sa participation dans le capital d'EuroNews, et de ce fait sa contribution financière.

Sachez enfin que le Parlement européen vient de décider d'attribuer à EuroNews, pour l'exercice 2003, une subvention de 3 millions d'euros. EuroNews peut ainsi conserver son statut de chaîne d'information européenne multilatérale ; cette chaîne est reçue aujourd'hui, rappelons-le, par 148 millions de foyers répartis dans 78 pays. Et on mesure combien il est utile d'avoir le point de vue d'une telle chaîne à un moment de grande tension internationale.

Cet effort pour la pérennité d'EuroNews n'est en rien contradictoire avec l'ambition de la France de créer une chaîne d'information internationale. Comme vous venez de le rappeler, le Président de la République a souhaité que la France soit plus et mieux représentée dans la bataille internationale des images et de l'information. Notre pays a en effet à faire valoir un point de vue original sur le monde, qui mérite d'être porté par un outil spécifique. Dans cette perspective, le Gouvernement vient d'inviter les opérateurs publics et privés de télévision à lui communiquer d'ici au 22 avril prochain leurs réflexions et leurs propositions à ce sujet.

Je suis pour ma part assuré que celles de France Télévisions tiendront compte des atouts que représentent son expérience et sa participation à EuroNews ; il serait tout à fait envisageable d'établir des passerelles, le moment venu, entre EuroNews et la future chaîne francophone d'information.

Je crois que l'existence d'un opérateur international n'est en rien contradictoire avec l'émergence d'un opérateur privé, de la même façon que l'existence de sociétés nationales ou de chaînes nationales de télévision – France 2, France 3, France 5 – n'est pas incompatible avec l'existence de TV 5.

ACCÈS AUX SERVICES PUBLICS DANS LES ZONES RURALES

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri, pour exposer sa question n° 239, relative à l'accès aux services publics dans les zones rurales.

M. Dino Cinieri. Monsieur le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat, je souhaite appeler votre attention sur la nécessité de créer un lieu centralisé pour l'ensemble des démarches administratives et l'accès aux techniques de facilitation, via l'accès aux services en ligne pour tous.

Elu d'une circonscription qui illustre la mixité urbaine et rurale du territoire français, je constate combien, dans les cantons ruraux de Bourg-Argental, de Pélussin et de Saint-Genest-Malifaux, il est difficile de maintenir la présence de l'ensemble des services publics, pour des raisons budgétaires légitimes et fondées. Je constate également qu'à la Cotonne, quartier de Saint-Etienne, une zone

urbaine, des initiatives constructives, concrètes et efficaces sont prises, grâce par exemple aux PIMMS, les points d'information médiation multi-services, ce dont je me réjouis.

Il reste cependant du chemin à parcourir, avec le partage d'informations entre les différents services et entre les différentes administrations, la mise en place de lieux et de permanences administratives uniques pour particuliers et entreprises, en zone rurale, où il convient de maintenir la présence des caisses primaires d'assurance maladie, des bureaux de poste, des cabines téléphoniques et de bien d'autres services encore, aussi bien qu'en zone urbaine.

Si la complexité d'un monde en constante évolution est inévitable dans une société moderne, la complication à vivre et agir en son sein ne doit pas être une fatalité. Monsieur le secrétaire d'Etat, lors de votre visite à Saint-Etienne, vous avez confirmé l'adéquation parfaite entre ce type d'initiatives et la volonté de réforme du Gouvernement, évoquant « un décentrement de l'action administrative autour de l'usager ». De plus, le forum des droits sur Internet, a démontré que la population avait confiance dans le traitement de données personnelles par les services publics.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite connaître les dispositions que le Gouvernement entend prendre afin de permettre aux zones rurales de bénéficier de conditions de proximité, de facilité, de rapidité et d'efficacité identiques à celles des zones urbaines, tant pour les particuliers que pour le monde de l'entreprise.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat.

M. Henri Plagnol, secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat. Monsieur le député, votre circonscription reflète parfaitement l'équilibre entre cantons urbains et cantons ruraux. J'ai eu l'occasion, en me rendant à Saint-Etienne, de constater l'efficacité des PIMMS. Il s'agit de savoir comment maintenir les services publics, en milieu rural, en essayant de traduire la même démarche au travers notamment des maisons de service public.

Le Gouvernement est tout à fait conscient des difficultés liées au maintien des services publics dans les territoires ruraux. Des initiatives ont été identifiées lors du premier comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, le 13 décembre 2002.

L'objectif que Jean-Paul Delevoye et moi-même visons dans ce domaine est d'améliorer l'efficacité du service public et la qualité rendue aux usagers, notamment dans les territoires ruraux. A cette fin, nous souhaitons promouvoir une concertation globale sur l'offre de services publics en partenariat avec les élus territoriaux, en favorisant une démarche de mutualisation des ressources et des compétences.

Quel est le programme d'action ? D'abord, assouplir et simplifier les règles en vigueur, notamment pour la constitution et le fonctionnement des maisons de service public, la pluriactivité et les partenariats public-privé. Ensuite, renforcer la concertation locale. Il faut également nous appuyer fortement, et vous l'avez souligné, sur le levier des nouvelles technologies de l'information et de la communication, dont l'apport est évident, pour préserver un accueil de proximité tout en rendant possible le traitement au fond des dossiers à travers des pôles de compétence apportant toutes les sécurités juridiques et financières. Car la qualité de la réponse administrative est très importante pour le développement de ces territoires.

Ce sera l'une des priorités de l'Agence pour le développement de l'administration électronique, que nous avons créée récemment. C'est dans ce cadre que nous

essaierons de promouvoir la convergence entre le téléphone, Internet et le guichet pour l'accueil du public, notamment dans les territoires les moins bien desservis.

Enfin, nous souhaitons, avec Jean-Paul Delevoye, lancer des expériences pilotes dans trois départements qui seront choisis prochainement, pour promouvoir cette approche globale en essayant de dessiner de façon prospective la carte des services publics pour les dix ans à venir. C'est dans ce cadre que nous appliquerons les recommandations du rapport de Pierre Delacoste pour le développement du service public en ligne, en développant les expérimentations permettant d'aménager nos territoires ruraux en les faisant bénéficier des meilleures technologies. Nous aurons l'occasion d'en discuter prochainement puisque, à l'initiative du président du Sénat, un débat sur l'avenir des services publics sera organisé à la Haute Assemblée dans les prochaines semaines.

RÉOUVERTURE

DE LA LIGNE SNCF NANTES-CHÂTEAUBRIANT

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question n° 243, relative à la réouverture de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant.

M. Michel Hunault. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat que je remercie pour l'action qu'il mène et, surtout, pour sa présence ce matin afin de répondre personnellement.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je veux appeler votre attention sur les procédures administratives nécessaires à la réouverture au service voyageurs de la ligne SNCF Nantes-La Chapelle-sur-Erdre-Châteaubriant. Le conseil régional des Pays de la Loire, autorité organisatrice des transports, la communauté d'agglomération et le conseil général de la Loire-Atlantique ont en effet décidé de rouvrir cette ligne au service voyageurs. Le programme d'investissements avoisine 81 millions d'euros. Le matériel roulant est d'ores et déjà commandé et financé.

Dans ce contexte de consensus et de conséquences positives en matière de développement durable et d'aménagement du territoire, il est indispensable que les procédures administratives ne viennent pas complexifier, ni compromettre, par des délais trop longs, la réalisation et la concrétisation de cette réouverture. C'est pourquoi je vous demande si le Gouvernement peut faciliter la procédure administrative nécessaire à la concrétisation de ce projet.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat.

M. Henri Plagnol, *secrétaire d'Etat à la réforme de l'Etat.* Monsieur le député, nous connaissons votre attachement aux perspectives de réouverture au service voyageurs de la ligne SNCF Nantes-La Chapelle-sur-Erdre-Châteaubriant. Des discussions sont engagées avec l'ensemble des collectivités concernées, l'Etat, la région des Pays de la Loire, le conseil général de la Loire-Atlantique, la communauté d'agglomération. Une étude de faisabilité est en cours, qui devrait aboutir à la fin de 2003 ou au début de 2004. Il s'agit d'un projet essentiel pour les habitants de la région concernée.

Vous souhaitez que des simplifications de procédure interviennent afin de permettre à ce type de projet structurant d'aboutir plus vite. Or vous savez que l'une des préoccupations majeures du Gouvernement est de réduire les délais entre les décisions prises par les pouvoirs publics, les élus, et leur réalisation concrète. En effet, ceux-ci n'ont cessé d'augmenter en raison de la complexification des procédures depuis plusieurs années.

Dans le cas du projet qui nous intéresse, je peux vous rassurer sur le fait que, à la suite des réformes qui seront introduites par la première loi d'habilitation que j'aurai l'honneur de présenter prochainement à l'Assemblée, la procédure d'enquête publique se déroulera désormais à un niveau décentralisé. Nous allons notamment supprimer ce que l'on appelait l'instruction mixte à l'échelon central, en vertu de laquelle, pour ce type de projet, il fallait engager, une fois achevée la procédure préalable entre les acteurs territoriaux, une deuxième instruction au niveau des administrations centrales. En général, cela allongeait la procédure d'un ou deux ans. Cette instruction sera remplacée par une concertation entre les services locaux de l'Etat – sous le contrôle du préfet de région – et les collectivités concernées, en l'espèce la région des Pays de la Loire, le conseil général de la Loire-Atlantique et la communauté d'agglomération. Le délai devrait donc être beaucoup plus court.

Au-delà de cette première mesure, dans le cadre de la préparation de la deuxième loi d'habilitation qui sera présentée lors de la prochaine session parlementaire, nous avons, avec mes collègues Roselyne Bachelot, ministre du développement durable, et Gilles de Robien, ministre des transports, prévu de simplifier autant que faire se peut toutes les procédures en amont en matière d'infrastructures et d'équipement du territoire. Nous essaierons de concilier – ce qui ne sera pas chose facile, comme vous l'avez souligné – les nécessaires garanties d'un bon exercice de la démocratie et la consultation des populations concernées, notamment en ce qui concerne le développement durable, et la préservation des sites, auxquels le Gouvernement est très attaché, avec l'indispensable efficacité, qui nécessite un raccourcissement des délais.

Dans ce cadre, nous tiendrons le plus grand compte de vos suggestions, mais sachez d'ores et déjà que, pour ce projet auquel vous êtes attaché, la procédure sera très simplifiée et se bornera à une concertation avec les acteurs territoriaux.

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

M. Michel Hunault. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de cette réponse qui nous donne des assurances quant à la concrétisation rapide de ce dossier, ainsi que pour l'action que vous menez afin de simplifier les procédures.

CONSÉQUENCES DU NAUFRAGE DU *PRESTIGE* POUR LES CONCHYLICULTEURS CHARENTAIS

M. le président. La parole est à M. Didier Quentin, pour exposer sa question n° 219, relative aux conséquences du naufrage du *Prestige* pour les conchyliculteurs charentais.

M. Didier Quentin. Monsieur le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales, permettez-moi d'appeler votre attention sur les difficultés actuellement rencontrées par les conchyliculteurs, en particulier ceux du bassin de Marennes-Oléron.

Même si la pollution du *Prestige* n'a pas touché directement les zones de production, notamment celles de la Charente-Maritime, les ventes, en volume, ont sensiblement baissé. Les prix subissent également des baisses de l'ordre de 20 à 30 %, dans la grande distribution comme sur les marchés traditionnels.

Par ailleurs, les conchyliculteurs sont très préoccupés par un nouveau projet de règlement sanitaire d'origine communautaire qui devrait être adopté au plus tard à la fin de cette année. Ce projet de règlement propose en effet de retenir un nouvel indicateur de la qualité virale

des produits : le bactériophage. Il semble que cet indicateur soit d'une fiabilité contestable au regard du critère de qualité en vigueur – *E. Coli* – applicable au milieu marin et aux produits de la mer. Cette modification imposerait aux conchyliculteurs une évolution totalement irréaliste des pratiques de purification qui aurait de graves conséquences économiques, et peut-être même écologiques. Ces mesures sanitaires plus contraignantes obligeraient à réaliser de nouveaux bâtiments, en particulier des bassins de stockage, ce qui serait incompatible avec la loi littoral.

Si cette réglementation venait à être adoptée, elle pourrait provoquer la disparition de plus de deux mille entreprises conchylicoles familiales et artisanales, éléments essentiels du tissu économique littoral, au profit d'une hypothétique conchyliculture de type industriel. Celle-ci impliquerait une baisse de la qualité gustative des produits sans garantir pour autant au consommateur une meilleure sécurité alimentaire, puisque la situation actuelle est optimale.

Enfin, dans ce contexte déjà difficile, les entreprises de pêche et de conchyliculture doivent faire face à une hausse du gazole, dont le prix est revenu au niveau d'il y a trois ans. Il est donc urgent de mettre en place un dispositif spécifique permettant un lissage de ce prix, qui serait compris dans une fourchette de 0,20 b à 0,30 b le litre, assurant l'équilibre des comptes des exploitations en difficulté.

C'est pourquoi je vous interroge sur les mesures que vous entendez mettre en œuvre pour aider les conchyliculteurs à franchir cette mauvaise passe de baisse des ventes et des cours consécutive à la pollution médiatisée du *Prestige*.

Je souhaite également que vous précisiez votre position sur ce projet de règlement communautaire qui, dans sa rédaction actuelle, risque d'être dévastateur et de faire disparaître les deux tiers des établissements d'expédition.

Enfin, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de m'indiquer le dispositif que vous entendez mettre en place pour éviter d'excessives hausses du prix du gazole, préjudiciables aux marins-pêcheurs et aux conchyliculteurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales.

M. Hervé Gaymard, ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales. Monsieur le député, les trois préoccupations dont vous avez fait état sont très vives sur tout le littoral, en particulier sur la côte atlantique. Je tiens donc à vous apporter des réponses précises.

En ce qui concerne les conséquences économiques de la pollution consécutive au naufrage du pétrolier *Prestige*, l'Etat a décidé de mettre en place, au bénéfice des conchyliculteurs, un dispositif d'aide qui comporte plusieurs volets.

D'abord, afin de soutenir la trésorerie des entreprises, sont prévus pour les conchyliculteurs et, au cas par cas, pour les pêcheurs, notamment de coquillages, l'exonération de 50 % des cotisations sociales dues au titre du premier trimestre de 2003, l'étalement du paiement du solde sur le reste de l'année, ainsi que l'exonération de la redevance domaniale au titre de cette même année.

Ensuite, un dispositif d'aide aux jeunes chefs d'entreprise, sous forme de rééchelonnement des prêts ou de subventions, sera mis en place par le ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales.

Par ailleurs, en vue de permettre une meilleure commercialisation des produits conchylicoles, l'Etat, sous l'égide de la DGCCRF, va organiser dans les prochains jours avec la grande distribution, les producteurs et les administrations concernées, une table ronde sur les circuits et les conditions de commercialisation des produits conchylicoles, notamment les huîtres.

Enfin, pour répondre à un aspect du problème que vous avez très fortement souligné, une campagne de communication sera organisée sous l'égide du ministère, avec la participation des professionnels et des collectivités locales, afin de restaurer l'image des productions marines, notamment des huîtres. En effet, ce problème d'image pénalise globalement la filière alors qu'il n'y a aucun problème sanitaire ni gustatif.

Ces différentes mesures vont principalement concerner les régions touchées par une fermeture administrative liée à la pollution des zones conchylicoles, mais certaines d'entre elles, auront également un impact positif sur l'ensemble de la filière.

Pour ce qui est du projet d'entrée en vigueur de nouvelles normes communautaires en matière de sécurité alimentaire, lesquelles concernent aussi les coquillages, et les investissements que cela pourrait imposer aux entreprises de la filière, je tiens à vous indiquer que les propositions actuelles de la Commission me semblent très excessives. En effet, elle propose un nouvel indicateur de présence de virus ou autres bactéries pathogènes pour les consommateurs. Cet indicateur serait, selon les études du laboratoire communautaire de référence sur ces questions, un laboratoire britannique, mieux corrélé aux virus. Néanmoins, la conséquence pratique serait de porter de deux jours à une semaine la durée du passage en bassin d'épuration des produits en provenance des zones classées en qualité B.

Les conséquences de l'introduction de ce critère seraient donc que les 1 218 centres de purification concernés, soit environ un tiers des établissements conchylicoles français, devraient réformer leurs pratiques et investir dans des moyens permettant de traiter les coquillages pour une telle durée : augmentation de la capacité des bassins de purification, en taille et en nombre, systèmes de maîtrise de la température et de la qualité de l'eau.

Le ministère de l'agriculture et de la pêche est donc en plein accord avec les professionnels et l'IFREMER pour considérer ces propositions de la commission comme excessives. C'est pourquoi, au vu des arguments scientifiques avancés, notamment par l'IFREMER, la France a finalement décidé de contester la proposition de critères de la commission, et je suis pour ma part fermement décidé à rechercher les éléments d'une stratégie pour que le respect des exigences sanitaires ne se traduise pas par des excès de précautions nuisant à la santé économique de la filière.

S'agissant de votre troisième question, relative au prix du carburant utilisé par les professionnels de la pêche et de la conchyliculture, je suis bien évidemment, comme vous, très attentif à l'évolution qu'il a subie au cours des derniers mois. Je sais en effet qu'il constitue un poste de charge très important dans les comptes de résultats de ces entreprises, et qu'il a un impact direct et immédiat sur le niveau de rémunération des marins-pêcheurs. Toutefois – et les variations de ces derniers jours le démontrent –, nous sommes face à une situation très volatile dans la mesure où l'augmentation récente relève de comportements spéculatifs et n'a pas de justification solide en termes de déséquilibre entre l'offre et la demande.

J'ajoute que les événements que nous déplorons actuellement au Moyen-Orient ne nous donnent guère de visibilité sur ce sujet.

Sachez, monsieur le député, que nous suivons ce dossier jour après jour, en liaison avec les organisations professionnelles concernées. Les 17 et 18 mars derniers, au conseil des ministres de l'agriculture et de la pêche, à Bruxelles, j'ai engagé une démarche auprès de l'Union européenne pour examiner les conséquences d'une telle situation et envisager la mise en œuvre de mesures d'accompagnement des secteurs touchés, en conformité avec le droit communautaire.

Tels sont, monsieur le député, les éléments de réponse que je voulais vous donner.

M. Renaud Muselier, *secrétaire d'Etat aux affaires étrangères*. Très bien ! C'est clair !

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

M. Didier Quentin. Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, de ces réponses très précises.

La conchyliculture est un beau métier, très exigeant, et, surtout, essentiel pour l'activité économique du littoral. Il importe de tout faire, et je sais que vous vous y employez, pour ne pas décourager les conchyliculteurs, ne pas dissuader les jeunes de s'installer, et éviter que de magnifiques paysages ne soient transformés en vastes friches ostréicoles.

Vos propos m'ont rassuré. J'espère qu'ils auront le même effet sur les professionnels de la mer, auxquels j'aurai à cœur de les rapporter lors du prochain salon national de l'ostréiculture, qui se tiendra à La Tremblade, dans ma circonscription.

RÉNOVATION DE L'ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE MAISONS-ALFORT

M. le président. La parole est à M. Michel Herbillon, pour exposer sa question n° 242, relative à la rénovation de l'Ecole nationale vétérinaire de Maisons-Alfort.

M. Michel Herbillon. Monsieur le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales j'ai à maintes reprises alerté le précédent gouvernement sur la nécessité d'engager au plus vite les travaux de rénovation de l'Ecole nationale vétérinaire de Maisons-Alfort. Faute d'entretien de la part de l'Etat depuis des décennies, ce prestigieux établissement d'enseignement et de recherche de renommée mondiale, qui est installé sur ce site depuis 1765, présente en effet aujourd'hui un visage peu digne de sa réputation.

J'ai appelé particulièrement l'attention de votre prédécesseur sur l'état de vétusté et de dégradation inacceptable des bâtiments de l'école inscrits à l'inventaire des monuments historiques. Il s'agit en l'occurrence du bâtiment de l'administration et du bâtiment Blin, qui abrite, outre des amphithéâtres, la bibliothèque de l'école, considérée comme la plus riche du monde vétérinaire, ainsi qu'un remarquable musée, l'un des plus vieux de France : le musée Fragonard.

Malheureusement, malgré les engagements pris par écrit, il y a plus de trois ans et demi, par votre prédécesseur, force est de constater qu'aucun début de rénovation de ces bâtiments n'a été engagé. Cette situation n'est plus tolérable pour les étudiants, les enseignants et les personnels de l'école, qui travaillent et étudient au quotidien dans un cadre dégradé. Je tiens à ce sujet à vous rapporter les propos du président de la commission européenne d'évaluation qui, lors de sa visite à l'école, a déclaré que dans son pays, l'Autriche, cet établissement serait immédiatement fermé.

Cette situation n'est pas acceptable non plus pour l'image que renvoie l'école aux très nombreux visiteurs étrangers – chercheurs, stagiaires, enseignants – et au public. Or 24 000 personnes viennent chaque année de toute l'Ile-de-France et de la France entière à l'école vétérinaire pour des consultations et des soins de leurs animaux.

Cette situation n'est pas davantage tolérable pour les riverains de l'école dont le quartier fait l'objet d'une véritable renaissance. Les propriétaires qui ont consenti de gros efforts pour entretenir et embellir leurs immeubles et leurs maisons constatent aujourd'hui avec dépit que les seuls bâtiments qui n'ont pas fait l'objet de travaux de rénovation sont ceux qui appartiennent à l'Etat.

Enfin, cette situation n'est guère admissible pour la ville de Maisons-Alfort car si, ces dernières années, une nouvelle résidence étudiante a pu être construite sur le campus, si l'ancienne résidence des années 30 a pu être totalement rénovée et si les étudiants bénéficient aujourd'hui d'un restaurant universitaire digne de ce nom, c'est en grande partie parce que ma commune s'est fortement impliquée et qu'elle a accepté d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux, qui relevaient normalement de la responsabilité de l'Etat.

C'est pourquoi je compte vraiment sur vous, monsieur le ministre, pour engager aujourd'hui ce qui a été promis hier et qui n'a pas été tenu. C'est mon souhait et c'est aussi celui du conseil d'administration de l'école, qui s'est clairement exprimé en ce sens à l'unanimité. Vos services disposent depuis plus de deux ans des devis pour les travaux de rénovation de ces bâtiments inscrits à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. J'ai bien entendu conscience que tout ne peut pas être fait tout de suite que tout n'est pas possible immédiatement. Cependant, il faut enfin engager le processus.

Je vous demande donc instamment aujourd'hui si l'Etat va enfin prendre les responsabilités qui lui incombent et engager dès cette année les travaux de rénovation des bâtiments de l'école vétérinaire et de son mur d'enceinte, afin de redonner à cette école un visage plus conforme à sa réputation et à son rôle dans le domaine de l'enseignement, de la recherche et des soins aux animaux.

M. le président. Mes chers collègues, je vous demande d'être plus brefs.

Je ne vous redonnerai pas la parole, monsieur Herbillon, sinon nous n'arriverons pas à terminer dans la matinée.

La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales.

M. Hervé Gaymard, *ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales*. Depuis ma prise de fonctions, vous avez appelé à diverses reprises mon attention, monsieur le député, sur les travaux de maintenance et de réhabilitation à réaliser sur les établissements d'enseignement supérieur rattachés au ministère de l'agriculture, et, plus particulièrement, sur l'Ecole nationale vétérinaire de Maisons-Alfort, située dans votre commune.

Je n'ignore pas l'état du mur d'enceinte et des bâtiments de l'école, d'autant que, depuis l'opération de rénovation du quartier que vous avez engagée, ils contrastent encore plus avec leur environnement.

L'augmentation régulière et progressive des crédits d'investissement destinés à la maintenance et à la sécurité des établissements d'enseignement supérieur constitue une priorité. Les autorisations de programme ont été maintenues dans la loi de finances pour 2003 à plus de 6 mil-

lions d'euros, cela représente un effort significatif mais, compte tenu de l'ampleur des problèmes à traiter à Maisons-Alfort comme ailleurs, nous devons organiser dans la durée la rénovation et la réhabilitation du patrimoine concerné.

Dans le cadre de ces dotations de maintenance et de réhabilitation, l'Ecole nationale vétérinaire de Maisons-Alfort a bénéficié de 198 000 euros en 2000, de 770 000 euros en 2001 et de 1,585 million d'euros en 2002. Cette montée en puissance progressive témoigne de la préoccupation du ministère à rénover le patrimoine de cette école. Il y a en effet, comme vous l'avez indiqué, beaucoup de travaux à faire : mise aux normes du réseau électrique, réparation des toitures, réfection du chauffage, rénovation du mur d'enceinte, remplacement des auto-commutateurs, et j'en passe.

Je mesure comme vous l'importance des rattrapages à réaliser. Il revient désormais à l'école, ainsi dotée de moyens financiers importants – quoique toujours insuffisants – de définir ses priorités et de lancer les travaux. Les crédits alloués l'an dernier doivent permettre le démarrage du chantier de remise en état de l'enceinte le plus rapidement possible. Je m'engage à suivre personnellement ce dossier avec le nouveau directeur de l'école. Par ailleurs, j'ai demandé à mes services de suivre la mise en place de toute la procédure publique préalable au lancement des travaux, que vous connaissez bien : appel d'offres, études de marché. Cet effort de réhabilitation devra se poursuivre dans la durée. Nous établissons un plan pluriannuel de modernisation de l'Ecole nationale vétérinaire, dans lequel seront pris en compte les délais et procédures nécessaires, afin que les crédits budgétaires inscrits à cet effet pour 2002, 2003 et les années suivantes soient employés avec le maximum d'efficacité.

Je déplore comme vous, monsieur le député, la situation que j'ai trouvée. Au cours de la dernière législature, les dépenses de fonctionnement de l'Etat ont explosé, réduisant mécaniquement les budgets d'investissement – et notamment les budgets d'investissement civil –, à la portion congrue. Ce que j'essaie de faire depuis l'année dernière et ce à quoi je compte m'employer dans les prochaines années, c'est précisément de faire en sorte, pour l'enseignement supérieur agricole, que l'Etat puisse remplir les missions qui sont les siennes, et auxquelles il a failli ces dernières années.

Tels sont, monsieur le député, les éléments de réponse que je voulais vous donner.

RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE D'ADOPTION D'ENFANTS SÉNÉGALAIS

M. le président. La parole est à M. Christophe Priou, pour exposer sa question, n° 245, relative à la réglementation en matière d'adoption d'enfants sénégalais.

M. Christophe Priou. Je remercie M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, Renaud Muselier, d'être présent pour me répondre. Je sais que, compte tenu de la situation internationale, son attention ainsi que celle de M. le ministre des affaires étrangères, Dominique de Villepin, est accaparée par le conflit en cours.

Parlant de sa collaboration avec M. de Villepin, M. Muselier a déclaré un jour que M. de Villepin faisait tout, et que lui faisait le reste. (*Sourires*) Le reste, aujourd'hui, sera ma question relative aux dossiers d'adoption et, plus particulièrement, au problème de la délivrance de visas pour de jeunes enfants sénégalais en vue d'une adoption par des foyers français.

Les législations de la France et du Sénégal concernant l'adoption sont contradictoires, ce qui crée des difficultés pour obtenir des visas. Dans ma circonscription – mais je sais que d'autres collègues connaissent des situations identiques dans la leur –, des parents adoptifs attendent depuis le mois de juillet 2002 la venue en France d'un enfant sénégalais abandonné légalement et volontairement par ses parents naturels en janvier 2002. Bon nombre d'enfants du Sénégal et de futurs parents adoptifs sont confrontés à cette situation pénible et humainement invivable. La douleur de ces familles et le placement provisoire en foyer de ces enfants, en attendant qu'une solution soit trouvée à ce problème, doivent faire l'objet d'un regard attentif, compte tenu des conséquences humaines en jeu.

Quelle politique le Gouvernement a-t-il décidé de mettre en œuvre pour répondre à l'attente des familles adoptives et clarifier les relations franco-sénégalaises en matière d'adoption et de délivrance de visas ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères.

M. Renaud Muselier, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. Monsieur le député, vous savez que en tant que médecin je suis très sensible à tout ce qui est humanitaire, et donc, bien entendu, à la situation des enfants.

Compte tenu de la situation internationale, vous l'avez souligné, M. de Villepin et moi-même manquons de disponibilité. Mais la vie continue, et je dirai même : « Vive la vie ! »

Il en est de même de la vie parlementaire et c'est bien volontiers que je vais répondre à votre question.

Vous avez appelé à plusieurs reprises l'attention du ministère des affaires étrangères sur le problème de la délivrance de visas pour de jeunes enfants sénégalais en vue d'une adoption dans un foyer français. L'attente dans laquelle se trouve un couple habitant dans votre circonscription vous préoccupe et nous sensibilise à ce problème : ils attendent depuis le mois de juillet 2002 la venue en France d'un enfant abandonnée par ses parents en janvier 2002. Cette situation particulière a fait l'objet de plusieurs réponses du ministre des affaires étrangères, M. de Villepin.

Comme vous l'avez indiqué, monsieur le député, ces situations conduisent souvent à des drames humains, et je suis particulièrement sensible à vos arguments. Nous souhaiterions tous pouvoir faire sauter les barrières juridiques pour l'amour et le bien-être de ces enfants abandonnés. Néanmoins, la législation sénégalaise en matière d'adoption impose, avant le prononcé de la décision judiciaire d'adoption, une période de vie commune d'un an de l'enfant au sein de la famille à laquelle il est provisoirement confié par une ordonnance de placement. Durant cette période de vie commune, l'enfant ne bénéficie pas encore de la sécurité juridique qui lui conférerait le statut stable et définitif d'enfant adopté.

L'issue de la procédure d'adoption demeure incertaine. Il arrive en effet que les juridictions sénégalaises ne soient pas saisies. Il se peut aussi que le tribunal refuse de prononcer l'adoption. Dans certains cas, des procédures d'adoption engagées au Sénégal n'ont jamais été conduites à leur terme alors que les enfants vivaient en France depuis plusieurs années. Or la délivrance à un enfant d'un visa de long séjour en vue de son adoption ne peut intervenir que lorsque le lien de filiation à l'égard de sa famille adoptive est établi par un jugement définitif d'adoption rendu au Sénégal au terme de cette période. En effet, le lien de filiation de l'enfant à l'égard de sa famille adoptive n'est créé qu'une fois le jugement défini-

tif d'adoption prononcé. Le placement provisoire ne permet pas la délivrance d'un visa de long séjour aux enfants.

Les dispositions de la loi sénégalaise ne favorisent pas l'adoption d'enfants par des candidats étrangers qui ne résident pas au Sénégal. La Mission de l'adoption internationale informe sur son site Internet ou individuellement, par courrier, les familles manifestant leur intention d'adopter des enfants de ce pays des particularités de la procédure et des modalités de délivrance du visa d'adoption. Cette dernière ne peut, je le répète, intervenir qu'à l'issue du prononcé de la décision définitive d'adoption.

Soucieux de préserver l'équilibre de l'enfant, le ministre des affaires étrangères a autorisé, à titre exceptionnel, la délivrance d'un visa de court séjour en faveur de la jeune Caroline, dont vous avez cité le cas, au motif que la période de vie commune était presque arrivée à son terme et que la famille s'était engagée à poursuivre la procédure d'adoption et à saisir le tribunal hors classe de Dakar. Je ne peux que me réjouir de cette décision qui correspond parfaitement à ce que vous souhaitiez.

RÉNOVATION DES BÂTIMENTS DE LA GENDARMERIE MOBILE D'ARGENTAN DANS L'ORNE

M. le président. La parole est à Mme Sylvia Bassot, pour exposer sa question n° 235, relative à la rénovation des bâtiments de la gendarmerie mobile d'Argentan, dans l'Orne.

Mme Sylvia Bassot. Madame la ministre de la défense, j'appelle votre attention sur la vétusté des bâtiments abritant l'escadron de gendarmerie mobile implanté quartier Lescot, à Argentan. Construits en 1938 et en 1959, ils sont dans un état de délabrement avancé.

Un dossier de rénovation de l'ensemble a été élaboré il y a plus de dix ans, avec un début d'exécution de travaux en 1993. Malheureusement, la réhabilitation n'a pas été poursuivie alors que l'essentiel des bâtiments reste à rénover.

La situation engendrée par ce retard inadmissible dans la poursuite des travaux est devenue intolérable. Plus de cent familles vivent dans cette caserne, dans des conditions indignes. La sécurité même des résidents n'est plus assurée. Les corniches des bâtiments sont détériorées au point de se détacher régulièrement, menaçant de blesser quelqu'un.

Les gendarmes mobiles sont en mission une bonne partie de l'année. Leurs femmes et leurs enfants, qui ont déjà à faire face à cette absence, doivent en outre supporter tous les désagréments liés à la vétusté des lieux.

Le sort de la gendarmerie départementale logée aux Trois Croix dans la même ville d'Argentan est à peine plus enviable. Il est difficile dans ces conditions de préserver une vie de famille harmonieuse.

Madame la ministre, je n'ai pas oublié les paroles que vous avez prononcées lors de votre visite de la caserne de Châteauroux. Je sais que vous êtes sensible aux problèmes de manque de confort dans les logements militaires et que le sort des familles vous préoccupe au plus haut point. Ainsi, vous venez de confier à notre excellent collègue Gilbert Meyer, et je vous en remercie, la mission d'évaluer les besoins qualitatifs et quantitatifs en matière de logement du personnel militaire de la défense, afin de mieux répondre à ses attentes légitimes. Comme vous le savez, la poursuite de la rénovation du quartier Lescot n'était pas prévue avant 2008 par le précédent gouvernement. Ce calendrier est inacceptable. Je serais heureuse que vous puissiez m'annoncer une reprise de l'opération

de réhabilitation dans des délais plus rapides, afin que les familles des gendarmes mobiles d'Argentan vivent enfin dans un environnement décent.

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

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense. Madame la députée, le quartier Lescot, à Argentan, qui accueille cent familles de gendarmes mobiles est effectivement ancien et en très mauvais état. Il a fait l'objet d'un début de restructuration entre 1993 et 1995. Dans les années suivantes, en l'absence de crédits budgétaires mis à disposition de la gendarmerie, ce programme de rénovation a été interrompu. Or, comme vous l'indiquez, les locaux de cette caserne sont dans un état inadmissible de délabrement. Cette situation affecte, vous l'avez souligné, la vie des familles concernées. J'ajouterai qu'elle porte également atteinte à l'image de l'Etat et à la dignité même des militaires de la gendarmerie.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au directeur général de la gendarmerie nationale de me présenter sans délai un programme de rénovation. Celui-ci regroupera au quartier Lescot l'ensemble des unités d'Argentan : la gendarmerie mobile et l'unité départementale actuellement logée au quartier des Trois Croix. Les études seront reprises dès cette année et j'ai donné des instructions pour que les travaux commencent au plus tard en 2004, compte tenu des délais de mise en œuvre de diverses procédures administratives et techniques indispensables pour un chantier de cette ampleur. Soyez assurée que ce projet sera, comme il se doit, conduit en étroite collaboration avec les collectivités locales concernées.

Mme Sylvia Bassot. Permettez-moi, monsieur le président, au nom des familles des gendarmes mobiles d'Argentan de remercier du fond du cœur Mme le ministre.

EXTENSION DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE STRASBOURG

M. le président. La parole est à M. Marc Reymann, pour exposer sa question n° 248, relative à l'extension du tribunal de grande instance de Strasbourg.

M. Marc Reymann. Monsieur le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice, la loi d'orientation et de programmation pour la justice, votée le 3 août 2002, donne au ministre de la justice les moyens budgétaires nécessaires à son action, notamment pour la construction et la rénovation des palais de justice, trop souvent inadaptés aux services que les justiciables sont en droit d'attendre. Les bâtiments judiciaires sont confrontés depuis des années à une augmentation constante des contentieux sans disposer pour autant de moyens nouveaux.

En particulier, l'extension du tribunal de grande instance de Strasbourg pose un vrai problème aux avocats de la métropole européenne. Selon les esquisses présentées à ce jour, et à défaut de tout document complémentaire, il apparaît que ces auxiliaires de justice, sans le concours desquels l'institution ne peut fonctionner, se verraient octroyer une surface de 110 mètres carrés à l'intérieur du palais de justice, alors que leur nombre actuel est de 625 et sera de 800 à l'achèvement des travaux.

Ma question est simple : monsieur le secrétaire d'Etat, allez-vous, en qualité de maître d'ouvrage, donner des instructions à la maîtrise d'ouvrage déléguée à la direction départementale de l'équipement pour que s'engage une véritable concertation avec l'Ordre des avocats du barreau de Strasbourg ? La surface prévue est ridicule et porte atteinte à la dignité du barreau de Strasbourg. Evitons,

dans la capitale alsacienne, siège de la Cour européenne des Droits de l'homme, une querelle semblable à celle que connaît actuellement Toulouse.

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, dans le projet actuel, ce ne sont même pas 110 mètres carrés qui sont prévus mais 109 mètres carrés ! Vous voyez que j'abonde dans votre sens ! Cet espace doit permettre d'aménager un bureau pour le bâtonnier et son secrétariat, comme il se doit dans tous les palais de justice. Je précise néanmoins que huit salles d'environ 15 mètres carrés chacune, réparties dans les différents services, sont déjà réservées aux avocats pour consultation. Au total, ce sont donc environ 230 mètres carrés qui sont ouverts aux avocats. Je vous rappelle également qu'il existe une maison de l'avocat, située non loin du palais de justice.

Mais la concertation étant la mère de la démocratie, il me paraît effectivement nécessaire, comme vous l'avez demandé, d'en organiser une avec les avocats du barreau. Je donnerai des instructions en ce sens au maître d'ouvrage délégué.

M. le président. Je constate l'absence de M. Jacques Bascou, qui devait exposer sa question, n° 223, relative aux équipements judiciaires à Narbonne.

MISE EN PLACE DE PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION

M. le président. La parole est à M. Pierre Cardo, pour exposer sa question, n° 237, relative à la mise en place des plans de prévention des risques d'inondation.

M. Pierre Cardo. Madame la ministre de l'écologie et du développement durable, l'organisation de l'ordre du jour de notre assemblée m'amène aujourd'hui à prolonger le débat très intéressant que nous avons eu dans la nuit du 6 au 7 mars, au cours duquel un certain nombre de thèmes majeurs ont été abordés sans que vous ayez pu apporter toutes les réponses et les garanties attendues par nos concitoyens, notamment ceux qui sont confrontés aujourd'hui à un plan de prévention des risques d'inondation, de surcroît rendu opposable par anticipation, sans aucune concertation ni information préalable de l'administration.

Si je peux comprendre l'urgence qu'il y a à agir dans des zones à crues rapides, voire torrentielles, je regrette, comme plusieurs de mes collègues siégeant sur tous les bancs, que les mêmes mesures s'appliquent à l'ensemble du territoire, sans que soient prises en considération les spécificités des zones. Ainsi, au-delà de mes interventions et amendements, Mme Lignières-Cassou a très bien situé le problème : les PPRI concernent directement les habitants. Le classement brutal, administratif, parfois injustifié, et sans concertation aucune en zone rouge a pour conséquence de dévaluer des biens qui représentent souvent le fruit des économies de toute une vie.

Je sais que vous contestez les appellations de « zone rouge, orange et bleue », mais il n'empêche qu'elles sont une réalité dans tous les règlements de PPRI, documents immédiatement opposables, même s'ils sont pris par anticipation.

Au cours du débat et lors de précédentes interventions, vous avez vous-même déploré que l'administration aille parfois trop vite, mais en ne proposant comme remède que les voies de recours classiques. Or, dans ma circonscription, un recours hiérarchique formé par des

communes et des riverains a été rejeté. Les riverains concernés doivent-ils avoir besoin d'estimer en justice pour contrer les excès de zèle de l'administration ?

Vous avez également rappelé que les prescriptions des PPRI ne s'appliquaient qu'aux nouvelles constructions. Mais il faut savoir que cette analyse n'est partagée ni par les assureurs ni par les notaires. En effet, ces prescriptions doivent figurer dans les actes de vente et, en cas de vente, un assureur peut refuser, hélas ! de couvrir un bien.

« Je conçois que des dérapages administratifs sur les limites de zonage peuvent exister et que les zonages précis n'ont pas lieu d'être dans les PPRI pris par anticipation », aviez-vous dit, madame la ministre. Pouvez-vous donner les instructions nécessaires pour que la loi soit appliquée avec discernement et que les références aux zones soient immédiatement supprimées des PPRI, notamment de ceux rendus opposables par anticipation ? Pouvez-vous m'apporter une réponse sur la dévalorisation des biens, notamment sur la façon dont celle-ci est prise en considération sur le plan de la fiscalité ? Pouvez-vous rassurer ceux de nos concitoyens qui sont d'ores et déjà confrontés aux exigences des assureurs, au motif que leur bien est classé en zone rouge ? Enfin, pouvez-vous veiller à ce que des différences de traitement soient prévues selon que les fleuves sont à crue lente, rapide ou torrentielle, afin d'apporter ainsi des réponses plus proches de la réalité ?

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, j'ai été sensible à votre question ; elle me rappelle nos discussions d'il y a quelques semaines, lors de l'examen du projet de loi sur les risques technologiques et naturels, mais également la circonscription dont j'ai été l'élue, elle aussi zone inondable où les crues peuvent causer de grands dommages.

Les dispositions qui conditionnent la mise en œuvre des PPRI seront, vous l'avez noté, profondément remaniées par le projet de loi en cours d'examen. Concertation et réduction des vulnérabilités sont plus que jamais à l'ordre du jour. Et c'est en fonction de ce nouveau contexte que je tiens à vous répondre.

Vous venez de le dire, les crues présentent suivant les régions des caractéristiques différentes : elles ont une cinétique plus rapide dans le sud de la France, dans les régions dites « cévenoles », où elle peuvent être lourdes de conséquences pour la sécurité des populations. A Anduze, dans le Gard, en vingt-quatre heures, ce sont 687 litres d'eau par mètre carré qui sont tombés début septembre 2002. Mais on ne doit pas pour autant minimiser l'impact d'une crue de plaine. Les images des inondations de Prague et de Dresde, l'été dernier, liées à des crues dites lentes, ne sont pas oubliées.

Les crues de la Seine, dont on peut prévoir la survenance quelques jours auparavant, mettent *a priori* relativement peu en péril la vie des populations, qu'il est possible d'évacuer. Mais les dommages qu'elles sont susceptibles d'engendrer – on les estime à plus de 10 milliards d'euros en région parisienne pour une crue analogue à celle de 1910 – sont tels qu'ils justifient un effort collectif pour éviter de nouvelles implantations dans des zones inondables et réduire la vulnérabilité des implantations et infrastructures existantes. Il est par ailleurs souhaitable de ne pas multiplier les implantations de populations qui devraient ensuite être évacuées. Les plans de prévention des risques d'inondation traduisent dans les faits ces exigences par des prescriptions d'urbanisme et de construction. Le législateur a prévu que ces plans puissent

être appliqués par anticipation, afin d'éviter de nouvelles implantations dans les zones inondables dans l'attente de l'approbation définitive des plans.

D'après les études menées, l'incidence de la procédure des PPR sur la valeur des biens déjà construits est généralement faible, alors qu'elle est forte sur celle des terrains non bâtis lorsqu'elle affirme leur non-constructibilité. Ces terrains inondables sont en effet moins valorisables que les terrains ne présentant pas ces risques. Il n'est pas illogique que les prix reflètent cette différence, « objectivée » et non créée par les PPR. Les bases fiscales, lorsqu'elles sont actualisées, ne peuvent que tenir compte des prix pratiqués.

La loi du 13 juillet 1982 sur l'indemnisation des biens assurés en cas de catastrophe naturelle a, en revanche, prévu que les risques de catastrophes naturelles seraient assurés sur la base d'un taux de prime unique. Le PPR n'a donc pas d'incidence sur les tarifs d'assurance correspondants et il n'a pas été observé de modulations fortes des primes de base en fonction de l'exposition au risque d'inondation. S'il en était différemment et si la loi du 13 juillet 1982 n'était pas appliquée, je ne pourrais qu'encourager les assurés victimes de telles pratiques à saisir les pouvoirs publics ou les tribunaux.

Il m'est enfin apparu important – et je parle ici en ma qualité d'élue d'une zone inondable – de revoir les conditions de mise en œuvre des PPR, pour qu'ils soient mieux acceptés.

Depuis mon arrivée, j'ai travaillé à faire progresser le système dans deux directions : améliorer la concertation – c'est ce que vous souhaitez – et obtenir davantage de financements. Le texte sur les risques, actuellement au stade de la « petite loi », prévoit, vous le savez pour avoir été très présent cette nuit-là, une obligation de concertation au niveau départemental entre les représentants de l'Etat et les élus en ce qui concerne les PPR. Cette concertation est à même de dénouer bon nombre des conflits que vous avez à juste titre soulignés. Parallèlement, et toujours afin d'améliorer l'acceptation des PPR, vous avez adopté une disposition permettant au fonds de prévention des risques naturels de financer les travaux de prévention prescrits par les PPR approuvés. Le taux de financement envisagé par le Gouvernement sera de 30 %, et non de 25 %, le Premier ministre ayant récemment accepté de le revoir à la hausse.

M. Pierre Cardo. C'est une bonne nouvelle.

Mme le ministre de l'écologie et du développement durable. Ce cofinancement permettra à des crédits non budgétaires, j'insiste sur ce point, d'intervenir pour réduire la vulnérabilité des biens et mieux protéger les populations les plus exposées. Nous aurons du reste peut-être l'occasion, monsieur le député, au cours des lectures ultérieures, d'améliorer encore ce dispositif.

PLAN DE RESTAURATION DU LYNX DANS LES ALPES

M. le président. La parole est à M. Daniel Spagnou, pour exposer sa question n° 250, relative au plan de restauration du lynx dans les Alpes.

M. Daniel Spagnou. Madame la ministre de l'écologie, le lynx, dont le nom figure sur la liste des espèces vertébrées protégées à cause du risque d'extinction en France, tel que l'a défini un arrêté du 9 juillet 1999, bénéficie à ce titre d'une protection particulière ; c'est le cas, par exemple, dans le massif du Madre et du mont Corona, zone montagneuse du Languedoc-Roussillon, ainsi que dans quelques autres régions de France.

Bien que je n'aie rien de particulier contre cet animal, j'ai été surpris d'apprendre qu'un plan de restauration du lynx serait en cours d'élaboration dans votre ministère, et ce dans la plus grande opacité, semble-t-il. Au moment où je parcours les divers départements français confrontés au problème du retour de certains prédateurs, je suis étonné que ce projet prévoie, de développer l'espèce dans le massif alpin, dont je suis, élu, alors même que la situation ne cesse de se dégrader pour les éleveurs ovins et les bergers. Ces derniers sont en effet de plus en plus souvent victimes des attaques du loup sans que pour l'instant des solutions viables aient été trouvées pour mettre un terme à cette difficile situation.

Ce projet de restauration du lynx, s'il était confirmé, ne manquerait pas de provoquer, une fois encore, l'incompréhension des cultivateurs et des éleveurs des zones de montagne, qui subissent déjà bien des difficultés et se demandent pourquoi ils ne sont jamais consultés. Pouvez-vous, madame la ministre, me confirmer si ce plan existe bel et bien et si vous avez l'intention de le rendre public ? Si tel est le cas, j'aimerais savoir si vous comptez engager le dialogue et la concertation sur le terrain avec les représentants des professions directement concernées qui exercent leur activité dans des zones susceptibles d'être englobées dans ce plan de restauration du lynx.

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 sur un éventuel plan de restauration du lynx, qui viserait à développer l'espèce dans le massif alpin.

Je comprends l'inquiétude que cette information peut susciter parmi les éleveurs qui vivent de façon précaire dans nos alpages, et qui parfois cohabitent déjà difficilement avec le loup.

Ma réponse est sans équivoque : il n'y a pas et il n'y aura pas, tant que je serai là, de projet de restauration du lynx dans les Alpes.

Il y a plus d'un an, le ministère a été saisi d'une demande des autorités allemandes pour mener un travail de coopération sur cette espèce. A cette occasion, un document de travail sur son état de conservation a été réalisé.

Je souhaite redire devant vous, monsieur le député, que mon action en faveur de la nature est organisée autour du principe de transparence. Je veux réunir sur ces questions une majorité de nos concitoyens pour définir ensemble les conditions d'un développement durable.

Je veux, dans les mois à venir, remettre les élus au cœur des décisions concernant la nature et les paysages.

Cette nouvelle gouvernance, appelée de leurs vœux par le Président de la République et par le Premier ministre, faite de proximité, doit s'appuyer sur une démocratie forte incarnée par ses élus et donc par vous-même.

M. Daniel Spagnou. Merci, madame la ministre.

LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ À MONTPELLIER

M. le président. La parole est à M. Jacques Domergue, pour exposer sa question n° 240, relative à la lutte contre l'insécurité à Montpellier.

M. Jacques Domergue. Ma question a trait aux problèmes de sécurité dans les quartiers nord de Montpellier, et plus particulièrement dans le secteur de la Paillade. Depuis quelques années, les effectifs de la police de proximité n'y ont pas augmenté alors que le précédent gouvernement en avait fait un symbole de sa politique de lutte

contre l'insécurité. Aujourd'hui, la police n'a plus les moyens d'assurer la sécurité de nos concitoyens et les événements récents montrent à quel point les dérives se multiplient.

En 2001, par rapport à 2000, la délinquance générale a augmenté et la délinquance sur la voie publique a fortement progressé. Alors que la France a connu une baisse de l'insécurité, la ville de Montpellier reste dans l'œil du cyclone depuis plusieurs mois ; en février, la délinquance publique a augmenté de 9,8 %. Une analyse plus fine montre que les points faibles ne changent pas : les agressions, en progression de 12 % en février, les cambriolages, plus 12 % et les vols de voitures, plus 8,6 % constituent toujours le triptyque de la délinquance.

Ma question est simple. Les effectifs de la police nationale à Montpellier sont de 560 personnes environ. Aucune volonté ne semble se manifester de renforcer la police municipale pour travailler en collaboration avec la police nationale. Or nous avons besoin d'effectifs supplémentaires, de mesures nouvelles. Monsieur le ministre, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour mettre fin à cette insécurité galopante ?

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, cette circonscription de Montpellier est, c'est vrai, un secteur difficile. Nous y avons toutefois, je le dis sans pousser de cocorico, enregistré une toute petite amélioration, puisque le nombre de faits constatés a régressé de 0,59 %. C'est, je le reconnais, peu de chose par rapport à l'année précédente.

Remarquons toutefois que durant la même période, l'activité déployée par les services de police a permis d'accroître de 9,42 % le nombre des faits élucidés. C'est là un élément autrement plus « porteur », et l'on ne peut que s'en féliciter.

Cette tendance a malheureusement connu un léger revers, et cela non plus n'est guère satisfaisant, au cours des deux premiers mois de l'année 2003, puisque cinquante-sept faits supplémentaires ont été relevés par comparaison de la même période 2002. Les services de sécurité publique ont immédiatement réagi, en intensifiant notamment les patrouilles anticriminalité dans les secteurs les plus criminogènes. De surcroît, les investigations et recherches judiciaires ont abouti à l'interpellation de nombreux auteurs de délits et permis d'améliorer de près de 4 % le taux d'élucidation durant la même période. Cet effort sera poursuivi afin d'obtenir un recul significatif et durable de la délinquance, notamment dans le quartier de la Paillade.

En ce qui concerne les effectifs, le renforcement engagé au profit de la circonscription de sécurité publique, qui a permis de porter son potentiel à 572 fonctionnaires contre 547 au 1^{er} janvier 1999, sera poursuivi. C'est là, reconnaissez-le, une amélioration sensible. Cet effort sera poursuivi ; d'ores et déjà, l'arrivée de trois gradés et gardiens supplémentaires, est programmée pour le 1^{er} avril, autrement dit dans les tout prochains jours. Le bureau de police installé à La Paillade-Mosson dispose par sa part de 52 fonctionnaires qui bénéficient du concours permanent des unités du commissariat central, et plus particulièrement de la brigade anti-criminalité et de la brigade anti-cambriolage, de création toute récente, auxquelles s'ajoute un équipage de six fonctionnaires des compagnies républicaines de sécurité.

Ainsi que vous pouvez le constater, monsieur le député, le Gouvernement prend très au sérieux la situation de ce secteur ; et il compte renforcer ses moyens et ne se départit pas de sa vigilance.

COMPENSATION POUR LES COMMUNES DES PERTES DE REDEVANCE MINIÈRE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Kucheida, pour exposer sa question n° 226, relative à la compensation pour les communes des pertes de redevance minière.

M. Jean-Pierre Kucheida. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, et a trait à la situation financière des communes minières.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Ah !

M. Jean-Pierre Kucheida. Vous vous en doutiez bien !

L'article 93 de la loi de finances pour 2002 institue un mécanisme de compensation de la baisse des recettes tirées de la redevance minière par les communes, au même titre que pour la taxe professionnelle. Près de 110 communes seront concernées.

Cette compensation, revendication ancienne des villes minières, vise à améliorer leur situation de communes fiscalement défavorisées.

Malheureusement, ce que nous pouvions considérer comme une avancée n'est finalement qu'une victoire à la Pyrrhus. En effet, alors que cette revendication remonte à maintenant quinze ans, à l'époque de M. Pasqua, nous n'obtenons satisfaction qu'aujourd'hui, au moment où pratiquement plus aucune commune n'est concernée. Une fois de plus, force et de constater que la technocratie et Bercy auront eu raison de la volonté des élus. Je veux le déplorer avec force : les élus d'une façon générale et les principaux responsables de la nation ont eu beau s'impliquer dans cette affaire, personne n'a été capable de la mener à bien avant 2002.

Les modalités de compensation ont été précisées par le décret du 24 décembre 2002. Or cette mesure ne bénéficie malheureusement pas aux communes ayant connu une fermeture de mine antérieure à 2002. Durement marquée par la fin de l'exploitation minière et ses conséquences économiques et sociales, je l'ai rappelé ici même il y a quelques semaines, la situation préoccupante de ces dernières mérite pourtant une attention toute particulière. D'autant que des entreprises plus ou moins directement liées à la mine, le cas de Metaleurop en témoigne continuent à provoquer des séismes colossaux dans nos régions alors que nous nous évertuons à contenir le taux de chômage aux alentours de 25 %, autrement dit à un niveau parfois deux à trois fois supérieur à la moyenne nationale.

Une rétroactivité de cette compensation apparaît indispensable pour ces communes. En outre, une meilleure péréquation, par le biais d'une pondération différenciée des critères de calcul et de redistribution des dotations de l'Etat, permettrait également d'atténuer les disparités financières constatées entre les communes. J'ose espérer que la décentralisation permettra de faire régner une bien meilleure justice que ce que nous connaissons aujourd'hui. En tant que président de l'association des communes minières, je souhaiterais que l'ensemble des communes concernées bénéficient dans les meilleurs délais de la compensation de la perte ou de la baisse de la redevance minière, à laquelle ils conviendrait, par la suite, d'ajouter des mesures de péréquation efficaces et de

nature à rendre justice à toutes les populations qui, durant un siècle, sinon deux, ont été véritablement sacrifiées.

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

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Monsieur Kucheida, je reconnais bien ici le défenseur inlassable des communes minières et je ne suis donc pas du tout surpris de votre question. Vous avez souligné que la première réclamation datait du temps du M. Pasqua, il y a quinze ans, et c'est seulement à l'article 93 de la loi de finances pour 2002 que le problème trouve une relative satisfaction. D'autres gouvernements sont passés...

M. Jean-Pierre Kucheida. Tout à fait !

M. le ministre délégué aux libertés locales. Vous ne les oubliez pas, je pense.

M. Jean-Pierre Kucheida. La loi de finances pour 2002 a été votée par une majorité de gauche.

M. le ministre délégué aux libertés locales. Bien entendu, tout n'est pas mauvais ! (*Rires.*)

Le décret d'application que vous réclamiez a été pris dans des délais raisonnables puisqu'il date du 24 décembre. Aux termes de ce décret sont désormais éligibles les communes ayant subi une perte de ressources de redevance communale des mines supérieure soit à 5 600 euros, soit à 10 % du produit de la redevance perçue l'année précédente, à condition que cette perte représente dans l'un et l'autre cas 1 % du produit de la redevance des mines, de la taxe professionnelle, de la taxe d'habitation et des taxes foncières de l'année.

Vous avez, avec humilité et honnêteté, annoncé que c'était l'une des dernières mesures d'un gouvernement de gauche, tout en la trouvant insuffisante. Elle constitue tout de même un progrès significatif, même si on peut évidemment aller plus loin, mais nous ne sommes pas dans une période de vaches grasses.

Il faut aussi tenir compte du fait que sont également éligibles les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsqu'ils ont enregistré, par rapport à l'année précédente, une perte de ressources de redevance des mines supérieure à 5 % du produit. Il ressort d'un recensement effectué en 2002 que 109 communes et 9 groupements sont éligibles à la compensation de leur perte de redevance des mines par le Fonds national de péréquation de la taxe professionnelle. Les arrêtés de versement correspondants ont été notifiés en début d'année aux communes et groupements, qui ne vont maintenant pas tarder à en bénéficier.

3

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au jeudi 10 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.

La procédure d'examen simplifiée a été engagée pour la discussion de onze projets autorisant l'approbation ou la ratification de conventions internationales, inscrits à l'ordre du jour du jeudi 10 avril.

Par ailleurs, en application de l'article 65-1 du règlement, la Conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi relatif aux assistants d'éducation auraient lieu le mardi 1^{er} avril, après les questions au Gouvernement.

4

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT (suite)

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

MAINTENANCE DU PARC INFORMATIQUE DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Jean-François Chossy, pour exposer sa question n° 238, relative à la maintenance du parc informatique des établissements scolaires.

M. Jean-François Chossy. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, ma question concerne l'absence de postes de technicien pour assurer la maintenance du parc informatique des établissements scolaires, notamment dans les collèges et les lycées. Alors qu'il existe des aides de laboratoire pour les sciences physiques et expérimentales, le référentiel des métiers ne mentionne aucun poste pour la maintenance des équipements informatiques.

Dans l'académie de Lyon, au rectorat, les services assurent la maintenance de l'informatique administrative : assistance à distance par télématique pour les problèmes liés aux logiciels, assistance technique sur place en cas d'intervention sur les matériels. Mais ce service ne concerne qu'un nombre limité de postes.

Dans mon département de la Loire, département très accueillant, le lycée Beauregard, à Montbrison, que je vous invite à visiter, compte vingt postes informatiques pour le secrétariat et l'administration. En revanche, rien n'est prévu pour la maintenance informatique du réseau pédagogique, qui représente quelque 300 postes dans ce lycée.

Ces réseaux complexes connaissent des dysfonctionnements mais aucun service ne peut y faire face. Actuellement, ce sont des enseignants qui sont désignés administrateurs réseau et assurent la maintenance technique des matériels. Les aides éducateurs qui ont des compétences en informatique sont également appelés à intervenir pour la maintenance, mais ils vont être remplacés par des assistants d'éducation, dont la mission sera tout autre.

Monsieur le ministre, ne pourrait-on pas envisager de créer un service académique décentralisé au service des bassins de formation, permettant de répondre à ce besoin bien réel de maintenance informatique dans les collèges et les lycées ? Cette carence est en effet durement ressentie par l'ensemble des chefs d'établissement et des enseignants de la Loire et du Montbrisonnais, en particulier au lycée Beauregard, mais aussi au collège Mario-Meunier également, situé à Montbrison et qui, avec 1 220 élèves, est un des plus grands collèges de l'académie de Lyon, et peut-être même un des plus grands collèges de France pour les effectifs.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche.

M. Luc Ferry, ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche. Monsieur le député, votre question préoccupe mon ministère depuis déjà un certain temps et nous y travaillons. Ce sujet m'intéresse tout particulièrement puisque j'ai participé à la mise en place du B2I, brevet informatique et Internet, qui constitue un progrès puisqu'il assure en quelque sorte l'égalité entre les élèves qui possèdent chez eux un ordinateur et ceux qui n'en possèdent pas. Et je crois que c'est une des missions de l'école d'égaliser les conditions entre les élèves, sur ce sujet comme sur les autres.

Nous avons défini un plan qui nous permettra de parvenir à la fin de l'année à un ordinateur pour vingt élèves dans le primaire, un ordinateur pour dix élèves dans les collèges et un ordinateur pour cinq élèves dans les lycées. Avec 750 000 ordinateurs, la question de la maintenance se pose, et vous avez raison : on a mis en place ces machines sans s'assurer que les dispositifs de maintenance et d'aide à l'usage étaient véritablement en place.

Nous avons donc prévu deux actions au sein du ministère, l'une pour développer des plates-formes d'assistance technique au sein des académies et l'autre pour repérer les missions et les métiers des personnels qui participent au développement de ces technologies nouvelles au sein des établissements.

Pour la première mission, l'assistance aux utilisateurs de TIC dans les établissements scolaires, nous mettons en place des plates-formes d'assistance dans les académies, qui permettront de résoudre tous les problèmes, quels que soient leur origine, le lieu ou le moment d'utilisation de ces technologies. Les académies sont mobilisées sur ce sujet, plus ou moins parce que tout cela prend évidemment un peu de temps, mais le dispositif est en route. Le principe, c'est d'essayer de mutualiser le plus possible ce qui existe déjà dans les établissements, les académies ou les collectivités territoriales, avec lesquelles nous travaillons puisqu'elles ont participé dans une grande mesure à l'équipement des établissements.

Je tiens aussi à vous rassurer quant à cette première mission sur un point important : en dehors des fonctions de surveillance et d'aide au handicap, la formation principale des assistants d'éducation, à propos desquels nous allons d'ailleurs nous retrouver cet après-midi, sera l'assistance et la maintenance des nouvelles technologies dans les établissements, comme c'était le cas pour les emplois-jeunes lorsqu'ils s'occupaient, par exemple, des CDI.

S'agissant des missions et des métiers des personnels amenés à intervenir dans les établissements, nous avons déjà effectué un repérage tout au long de cette année qui nous permet de savoir quelles activités il faut mettre en place pour pouvoir généraliser l'usage de ces technologies nouvelles. Nous avons également prévu de définir les divers métiers permettant de faire face à ce défi, qu'il s'agisse des personnels techniques, des enseignants, des personnels de direction ou, évidemment, comme je le rappelais à l'instant, des assistants d'éducation. Encore aujourd'hui, un certain nombre de scénarios d'évolution de ces métiers et de ces statuts sont en cours d'élaboration. L'un d'entre eux sera arrêté et proposé dans les établissements et les académies avant le mois de juin. Vous aurez alors la réponse à votre question.

BILAN DES GROUPEMENTS D'INTERVENTION RÉGIONAUX DANS LE VAL-D'OISE

M. le président. La parole est à M. Axel Poniatowski, pour exposer sa question n° 246, relative au bilan des groupements d'intervention régionaux dans le Val-d'Oise.

M. Axel Poniatowski. Le dispositif ambitieux que représentent les GIR, fondé sur une coopération entre les services de l'Etat, et qui a pour mission de lutter, en milieu urbain comme en milieu rural, contre l'économie souterraine et les différentes formes de délinquance organisée, a mobilisé de nombreux fonctionnaires et militaires.

Créés le 22 mai 2002, les vingt-huit GIR sont devenus opérationnels dès la fin du mois de juin dernier. Dans ma circonscription de Cergy-Pontoise et de la vallée de l'Oise, la plus peuplée de France, l'insécurité demeure

toujours aujourd'hui la première préoccupation de mes concitoyens. L'heure d'un premier bilan s'annonce et la mise en perspective de nouvelles mesures également. Quels sont les premiers résultats du GIR de Cergy-Pontoise, en particulier pour le trafic de drogue, les atteintes aux biens et le trafic de véhicules volés ?

Par ailleurs, la situation des effectifs de police et de gendarmerie reste particulièrement préoccupante dans ma circonscription. Le Val-d'Oise connaît aujourd'hui encore de sérieuses difficultés en matière de sécurité, qu'il s'agisse de la petite délinquance quotidienne et insupportable, de l'existence de réseaux mafieux et de trafic de drogue ou encore de vols et de cambriolages, liés malheureusement, entre autres, à l'augmentation exponentielle de la population des gens du voyage.

Or si le Val-d'Oise a bénéficié depuis septembre 2002 d'un renfort total de soixante-cinq personnels des forces mobiles pour sécuriser les zones sensibles du département, dans la ville nouvelle et la vallée de l'Oise, le compte n'y est cependant toujours pas, loin de là, notamment en comparaison des départements de la petite couronne parisienne. Les effectifs mis en place de jour comme de nuit restent encore très insuffisants. Je souhaite donc savoir quelles dispositions compte prendre le Gouvernement pour pallier cette carence.

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

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. Comme vous le savez, monsieur le député, les groupements d'intervention régionaux ont été créés le 22 mai 2002, et ils ont eu depuis une activité extrêmement soutenue.

Le GIR du Val-d'Oise a notamment prêté son concours à divers services de police et d'unités de gendarmerie du département dans des affaires visant à démanteler des réseaux de trafic de stupéfiants actifs au sein des quartiers de Marcouville, à Cergy, des Plateaux à Fosses et des quartiers sensibles de Garges-lès-Gonesse. Ces opérations ont permis la découverte de 37,7 kilogrammes de résine de cannabis, de 172 grammes de cocaïne, de 23 cachets d'ecstasy, et de 14 armes à feu et de 43 000 euros.

A la suite de ces actions, il a été mis un terme aux agissements de plusieurs équipes de délinquants participant à un trafic de véhicules volés. Ces interventions ont conduit à la saisie de 35 véhicules, la plupart de haut de gamme, de faux documents administratifs et d'une somme de 46 000 euros.

Pour l'ensemble des actions du groupe d'intervention régional du Val-d'Oise, 158 personnes ont été placées en garde à vue, 62 d'entre elles ont été écrouées et 10 placées sous contrôle judiciaire.

Quant aux effectifs des forces de l'ordre, deuxième aspect évoqué dans votre question, les services de sécurité publique du Val-d'Oise disposent actuellement de 2 021 fonctionnaires assistés de 208 adjoints de sécurité, ce qui représente un gain de 90 fonctionnaires par rapport au 1^{er} janvier 2000.

Je suis heureux de vous annoncer d'ores et déjà que huit nouvelles affectations seront réalisées le 1^{er} avril prochain, donc incessamment, comme à Montpellier. C'est un mouvement général : progressivement, avec les recrutements et la formation, nous renforçons dans toute la France les effectifs existants, mais il faut naturellement un certain temps pour la montée en charge de la LOPSI. Aux effectifs de la police nationale viennent s'ajouter 639 militaires de la gendarmerie nationale, qui sont présents sur l'ensemble du département. Cet effectif, en progres-

sion régulière, évolue notamment en fonction de la croissance démographique en zone de gendarmerie. Le *statu quo* décidé en matière de redéploiement police-gendarmerie ne fait nullement obstacle à ce que des ajustements soient réalisés grâce aux créations d'emplois prévues dans la LOPSI.

Pour la circonscription de sécurité publique de Cergy, l'évolution est similaire, puisqu'elle compte 627 fonctionnaires, alors qu'il n'y en avait que 615 en 2001. Les dispositions prises ont d'ores et déjà permis une amélioration sensible de la sécurité puisque, au cours des huit derniers mois de l'année 2002, les faits constatés ont régressé de 8,12 %, et que cette tendance s'est poursuivie au cours des deux premiers mois de 2003, avec une nouvelle diminution de 4,43 % de la délinquance enregistrée. Ce sont donc des résultats encourageants.

En outre, on continuera à renforcer ponctuellement les effectifs des compagnies républicaines de sécurité pour réaliser des missions de sécurisation dans le Val-d'Oise. J'ai bien noté que vous étiez heureux d'une telle action. Croyez, monsieur le député, qu'elle sera amplifiée.

CHARGES FINANCIÈRES ENTRAÎNÉES PAR LA PRÉSENCE D'UN HÔPITAL DANS UNE COMMUNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Bouillonnet, pour exposer sa question n° 227, relative aux charges financières entraînées par la présence d'un hôpital dans une commune.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. J'appelle l'attention sur les difficultés financières des villes qu'on appelle « hospitalières », c'est-à-dire celles qui accueillent des institutions hospitalières sur leur territoire.

La présence d'un hôpital sur le territoire d'une commune entraîne en effet pour celle-ci de nombreuses dépenses supplémentaires pour assurer une parfaite qualité des services. Ces charges sont naturellement aggravées lorsque la commune accueille plusieurs centres hospitaliers importants, comme c'est le cas pour la commune de Villejuif, dans la onzième circonscription du Val-de-Marne, où se trouvent les hôpitaux Paul-Brousse et Paul-Guiraud, ainsi que l'institut Gustave-Roussy.

Les charges supplémentaires sont multiples : augmentation des demandes de logement pour héberger le personnel soignant ; renforcement du service d'état civil, à cause des décès et des naissances ; problèmes particuliers d'aménagement du réseau routier et des transports, avec notamment la nécessité de surdimensionner les voies publiques, d'aménager les dessertes par les transports publics et de créer de nombreuses places de stationnement dans l'environnement immédiat des sites hospitaliers ; dépenses liées à la sécurité, notamment le traitement des déchets d'activités de soins à risque infectieux et le contrôle de la sécurité des bâtiments par la commission technique de contrôle des structures hospitalières ; enfin, alourdissement des charges de la gestion communale courante, en particulier à cause de l'intégration des déchets d'activités de soins sans risque et des autres déchets courants à la collecte des ordures ménagères.

Or ces communes ne reçoivent aucune dotation supplémentaire de l'Etat, la taxe professionnelle sur les salaires ou sa compensation, par exemple, étant directement versées à l'Etat.

En outre, le mode de calcul du nombre de personnes hospitalisées adopté lors du recensement de 1999 a minoré arbitrairement la population de ces communes en ne prenant pas en compte les personnes hospitalisées en cours séjour ou à domicile. En conséquence, leur dotation de fonctionnement a subi une baisse sensible.

Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour compenser les lourdes charges qu'assument les villes hospitalières ?

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, il est vrai que, en tant qu'établissements publics à caractère sanitaire, les hôpitaux bénéficient d'une exonération de plein droit de la taxe professionnelle, mais ce n'est pas une exception. Cette exonération a un champ extrêmement large. Elle concerne de la même manière tous les établissements publics ayant une activité sociale, culturelle ou éducative. Il n'existe donc pas, au regard de la fiscalité locale, un traitement de défaveur qui pèserait en particulier sur les villes accueillant sur leur territoire des structures hospitalières.

Par ailleurs, si l'établissement public est exonéré de taxe professionnelle, il constitue de toute évidence un pôle de développement urbain important attirant à la fois des habitants et des activités commerciales. Cela se traduit inévitablement pour la collectivité par des recettes supplémentaires pour l'ensemble des impôts locaux, en particulier pour la taxe d'habitation et la taxe professionnelle. C'est tellement évident, monsieur Le Bouillonnet, que, lorsque la carte sanitaire est modifiée et que l'on envisage la fermeture d'un établissement, les élus locaux protestent immédiatement. Il faut donc croire, et c'est bien le cas, que la présence d'un tel établissement apporte quelque chose.

Quant aux modalités de calcul, la DGF est une dotation de fonctionnement globalisée, libre d'emploi, que l'on utilise comme on veut. Elle n'est donc pas destinée à couvrir des charges déterminées, notamment liées à la présence d'un établissement public hospitalier, culturel ou éducatif. Toutefois, les charges représentées par la présence d'un tel établissement dans une commune sont prises en compte dans la DGF de deux manières : d'une part, au travers du critère de population, puisque sont comptabilisés dans la population de la commune les patients des hôpitaux séjournant en moyen et long séjour – le recensement de 1999 n'a pas modifié cette comptabilisation – et, d'autre part, par le critère d'effort fiscal, paramètre tout à fait déterminant dans l'attribution de l'ensemble des dotations de péréquation. La réforme constitutionnelle accroîtra en outre la dotation de péréquation qui est majorée du montant des exonérations dont bénéficient les établissements publics de santé. Donc, d'une certaine manière, la présence d'un établissement public exonéré est prise en compte.

Enfin, je souhaite souligner que l'évolution à la baisse de la population constatée lors du recensement général de 1999, n'a pas eu d'impact sur la dotation forfaitaire versée aux communes. Par conséquent, celles-ci ont la garantie de percevoir le même montant qu'en 1999.

Telle est, monsieur le député, la réponse technique que je pouvais vous donner.

FINANCEMENT DU SERVICE D'ENLÈVEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES

M. le président. La parole est à M. Alain Marty, pour exposer sa question n° 244, relative au financement du service d'enlèvement des ordures ménagères.

M. Alain Marty. Plusieurs structures intercommunales et des usagers m'ont saisi du problème du financement des services d'enlèvement et de traitement des ordures ménagères.

Nous savons tous que les contraintes réglementaires qui pèsent sur les collectivités les ont amenées à réaliser des investissements très lourds ces dernières années pour créer ou pour moderniser des centres d'enfouissement technique, des plates-formes de compostage, des déchetteries, ou pour mettre en œuvre le tri ; et, demain, elles devront probablement financer l'installation d'incinérateurs. Du reste, pour faire face à ces dépenses, elles ont toutes choisi de se regrouper dans des structures intercommunales.

Pour assurer le service d'enlèvement et de traitement des ordures ménagères, les collectivités disposent de deux modes de financement : la taxe ou la redevance. Cette fiscalité, qui a augmenté de 120 % en dix ans, pèse lourdement sur les ménages, puisqu'elle représentait environ 5 milliards de francs en 2000. Aussi, étant donné l'importance des enjeux auxquels elles sont confrontées, les collectivités ont besoin de disposer d'un mode de financement clair.

J'évoquerai brièvement les avantages et les inconvénients des deux systèmes.

La redevance apparaît sans doute comme le moyen le plus équitable, mais il n'est pas sans inconvénients. En effet, son recouvrement suppose l'élaboration d'un rôle. Quant à son produit, il est partiellement aléatoire, puisqu'il y a forcément des impayés. C'est pourquoi nombre de collectivités préfèrent recourir à la taxe, qui a un rendement assuré. Celle-ci est d'ailleurs devenue le quatrième impôt local, puisqu'en 2000 elle représentait 21 % du montant de la taxe foncière sur les propriétés bâties.

Toutefois, la taxe présente elle aussi un inconvénient car elle est assise sur une base qui n'a pas forcément de lien direct avec le service rendu : la valeur cadastrale. En revanche, elle présente un avantage pour les collectivités : étant donné que le service rendu ne relève pas d'un service public à caractère commercial et industriel, ce service n'a pas à être financé intégralement par la taxe. Ainsi, certaines collectivités ont recours à la fiscalité, dans le cadre du budget général, pour lisser le coût de la réalisation de divers investissements.

Compte tenu de l'existence de deux modes de financement différents, n'aurions-nous pas intérêt à envisager une seule forme de contribution, qui soit la plus égalitaire possible et corresponde exactement au service rendu ? D'où la lettre que j'ai adressée le 17 décembre dernier à M. Alain Lambert pour lui demander que s'engage une réflexion sur l'évolution des deux systèmes.

S'agissant de la taxe, ne serait-il pas possible de tenir compte de la qualité du service rendu, car ce n'est pas le même partout ? De même, l'assiette de la taxe, qui repose uniquement sur la valeur cadastrale, ne pourrait-elle pas prendre en compte le nombre de personnes par foyer ? Si de telles modifications étaient adoptées, la taxe aurait tendance à se rapprocher de la redevance.

Quant à cette dernière, ne pourrait-elle pas bénéficier d'un dispositif de recouvrement similaire à celui applicable à la taxe ?

Mais, dès lors, les deux systèmes seraient si proches l'un de l'autre que l'on pourrait envisager de les fusionner. Aussi, plutôt que de les modifier, ne pourrait-on pas créer un nouveau système permettant aux collectivités de faire face à leurs charges très lourdes en matière d'enlèvement et de traitement des ordures ménagères.

Je demande donc s'il n'est pas possible d'engager une réflexion sur la fusion des deux systèmes. Je me tiens d'ailleurs à la disposition de M. le ministre délégué au budget. De même, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire est tout à fait

prête à participer à cette réflexion et à faire des propositions pour tenter d'harmoniser le système de recouvrement des prélèvements opérés pour financer les services d'enlèvement et de traitement des ordures ménagères.

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

M. Patrick Devedjian, ministre délégué aux libertés locales. En effet, monsieur le député, l'élimination des déchets ménagers est financée par deux recettes spécifiques : la taxe ou la redevance. Vous avez parfaitement décrit le système.

La taxe est un impôt additionnel à la taxe foncière dont le produit est librement déterminé par la commune ou par l'EPCI qui bénéficie de l'ensemble de la compétence en matière d'élimination et de valorisation des déchets et qui assure au moins la collecte. Elle ne prend en considération, comme vous l'avez indiqué, ni la capacité contributive du propriétaire redevable ni le volume des déchets produits. Toutefois, elle présente l'avantage d'assurer, d'une part, une certaine solidarité entre les administrés et, d'autre part, une stabilité du produit perçu à ce titre par les collectivités.

Par ailleurs, s'il existe une différence dans l'importance du service rendu sur le territoire communal ou intercommunal, la commune ou l'EPCI peuvent définir des zones de perception de taxe avec des taux différents, en application d'un arrêt ancien du Conseil d'Etat, l'arrêt *Sieur Chêze*, du 28 février 1934.

La redevance, quant à elle, est calculée en fonction du service rendu, et son montant global doit être déterminé de telle sorte qu'il couvre le coût total de la gestion des ordures ménagères. De plus, elle doit permettre de facturer à l'usager, et non au contribuable, ce que coûtent réellement la collecte et l'élimination de ses déchets, selon le principe pollueur-payeur.

La redevance apparaît plus équitable que la taxe, mais son coût de gestion et plus élevé, car la commune, ou l'EPCI compétent, doit établir le fichier des assujettis et supporter la charge des impayés, sans bénéficier, évidemment, des services du Trésor.

Le dispositif actuel de financement du service d'élimination des déchets permet de faire face à l'augmentation très sensible du coût du service et offre par ailleurs aux élus la possibilité de choisir le modèle de financement le plus approprié aux situations locales.

Cependant, comme vous l'avez souligné avec raison, il n'est pas exempt de critiques. Le report de trois ans du régime transitoire, prévu par la loi de finances de 2003, doit être l'occasion de moderniser les modes de financement de la collecte et du traitement des ordures ménagères, ainsi que d'étudier, notamment, la personnalisation de la taxe, les modalités de fixation des tarifs de la redevance et son mode de recouvrement.

Cette réforme, qui doit impérativement intervenir dans le délai de trois ans fixé par la loi de finances, se fera, comme il se doit, en concertation avec les élus locaux, qui sont les principaux acteurs en ce domaine.

M. le président. La parole est à M. Alain Marty.

M. Alain Marty. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces précisions. Les collectivités territoriales expriment une forte attente et les pistes que vous esquissez me paraissent aller dans le bon sens.

INSUFFISANCE DES EFFECTIFS DE MAÎTRES NAGEURS SAUVETEURS

M. le président. La parole est à M. Jacques-Alain Bénisti, pour exposer sa question, n° 236, relative à l'insuffisance des effectifs de maîtres nageurs sauveteurs.

M. Jacques-Alain Bénisti. Monsieur le ministre des sports, ma question est liée à la situation alarmante à laquelle je dois faire face, en tant que maire de Villiers-sur-Marne, commune de 28 000 habitants, pour assurer le fonctionnement de la piscine municipale, faute de disposer de personnels qualifiés pour enseigner la natation et y surveiller les bassins. Cette situation alarmante se rencontre d'ailleurs dans d'autres villes du Val-de-Marne et sur l'ensemble du territoire national.

Vous n'êtes pas sans savoir que les établissements publics souffrent d'une pénurie d'effectifs qualifiés de maîtres nageurs sauveteurs, les MNS, diplômés du brevet d'Etat d'éducateur sportif des activités nautiques, le BEESAN, ce qui a pour conséquence de ne pas permettre d'assurer une parfaite sécurité du public et des classes scolaires qui fréquentent les piscines municipales. En ce qui me concerne, cela m'oblige, en tant que maire, à fermer de plus en plus fréquemment la piscine municipale, ma responsabilité pouvant être recherchée non seulement devant la justice administrative, mais aussi, le cas échéant, devant la justice pénale.

Cela dit, il est très regrettable que, pour des problèmes d'équivalence de diplômes et de reconnaissance des capacités professionnelles, notre piscine municipale soit contrainte de modifier ses prestations et de réduire de moitié la fréquentation des enfants scolarisés de la ville, et ce à des âges où l'enseignement sportif est si important, et alors que nous sommes dotés des infrastructures suffisantes pour les accueillir.

J'appelle votre attention sur le fait que ce problème semble assez général. En effet, j'ai fait réaliser une étude dans quelques villes de ma circonscription d'où il ressort que plus de 40 % d'entre elles connaissent les mêmes difficultés, au point d'être obligées de réduire les créneaux horaires d'ouverture des piscines municipales au public, notamment les week-ends et lors des vacances scolaires, périodes durant lesquelles ces établissements sont particulièrement fréquentés. Un centre nautique est même dans l'obligation de fermer complètement entre le 1^{er} février et le 30 juin.

A l'heure de la décentralisation et de la réforme de l'Etat, et alors que plusieurs ministres du Gouvernement prônent le retour à la qualité du service public et la simplification des procédures administratives, il est urgent de trouver des modalités simples permettant d'intégrer des personnels diplômés d'Etat dans la fonction publique territoriale et de mettre fin à la précarité de la profession en question, notamment en modernisant le recrutement, le dispositif de titularisation et le système d'évolution de carrière des maîtres nageurs sauveteurs.

Aussi, monsieur le ministre, face à cette situation alarmante qui ne fait qu'empirer depuis plusieurs années, permettez-moi de vous poser les trois questions suivantes.

Premièrement, comment comptez-vous redonner un peu d'attrait à la profession de maître nageur sauveteur et mettre fin à la précarité qui la caractérise ? Vous n'ignorez pas que les MNS sont très fréquemment employés comme contractuels. Pour bénéficier du statut d'agent des collectivités territoriales, ils doivent, en plus du diplôme dont ils sont titulaires, passer un concours de la fonction publique territoriale, ce qui est difficile à faire comprendre et décourage nombre de candidats.

En outre, les quotas qu'instaure la loi sur la filière sportive limitent leurs évolutions de carrière, ce qui n'incite pas à s'engager dans cette filière. Notre enquête a d'ailleurs révélé que, pour pallier les manques réguliers ou occasionnels, 73 % des établissements interrogés font appel de façon régulière à des contractuels ou à des per-

sonnels titulaires du brevet national de secourisme et de sauvetage aquatique, lesquels ne peuvent enseigner. C'est bien la preuve, s'il fallait encore la faire, du malaise que nous vivons.

M. le président. Mon cher collègue, veuillez conclure.

M. Jacques-Alain Bénisti. Deuxièmement, que comptez-vous faire pour supprimer la discrimination qui existe, à qualification égale, entre les trois catégories de la fonction publique ? Il semble injuste de refuser à un maître nageur sauveteur titulaire d'un BEESAN l'agrément pour enseigner parce qu'il est titularisé en catégorie C, alors qu'on le permet aux personnels des catégories A et B. Ne faudrait-il pas modifier l'article L. 363-1 du code de l'éducation, qui fixe les critères de qualification des personnes chargées d'enseigner et d'encadrer les activités physiques et sportives, afin de supprimer cette discrimination ?

Troisièmement, enfin, pourriez-vous nous informer de l'évolution des réflexions menées ces dernières années par votre ministère pour aménager la loi du 24 mai 1951 – notamment les dispositions relatives aux épreuves et aux programmes des concours, ainsi qu'aux mécanismes de recrutement –, afin de rendre plus cohérentes et plus facilement empruntables les passerelles qui permettent aux personnels diplômés du ministère de la jeunesse et des sports d'avoir accès à la fonction publique territoriale ?

M. le président. Permettez-moi, mon cher collègue, de faire une remarque de pure forme pour l'avenir : on peut dire la même chose avec moins de mots. Si chaque orateur s'exprimait aussi longuement, nous ne pourrions pas examiner dans la matinée les trente questions inscrites à l'ordre du jour.

M. Jacques-Alain Bénisti. Je suis d'accord, monsieur le président, mais chaque mot compte.

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

M. Jean-François Lamour, ministre des sports. Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation difficile à laquelle vous devez faire face, en tant que maire de Villiers-sur-Marne, s'agissant du fonctionnement de la piscine municipale de votre ville, du fait du manque de personnels propres à assurer l'enseignement de la natation et la surveillance des bassins.

Conscient de ce problème que rencontrent un très grand nombre de maires en matière de surveillance des plans d'eau et des baignades, j'ai engagé, dès ma prise de fonction, une concertation sur cette question avec le ministère de l'intérieur, dont vous savez qu'il est également chargé de la filière sportive territoriale.

Sur la base des conclusions rendues par un groupe de travail, mes services organiseront le 27 mars prochain une réunion – j'ai d'ores et déjà reçu les représentants des organisations syndicales qui y participeront – consacrée à la rénovation de l'ensemble de la filière des activités aquatiques. Cette réunion rassemblera les acteurs concernés : fédérations sportives, organisations professionnelles, Association des maires de France, ministère de l'intérieur, ministère de l'éducation nationale, et, bien évidemment, ministère des sports.

Elle devrait permettre de préciser les besoins des collectivités locales en matière de surveillance des bassins et d'enseignement des activités de natation, et ainsi de mieux définir les qualifications nécessaires à leur encadrement.

A cette occasion, nous étudierons la révision de la loi du 24 mai 1951 et de l'ensemble du cadre réglementaire relatif aux activités aquatiques, ainsi que les modalités de

mise en œuvre de la validation des acquis de l'expérience, dont vous savez qu'elle est de plus en plus demandée au sein des directions régionales et départementales de la jeunesse et des sports.

Je ne manquerai pas, à l'issue de cette réunion, de vous faire part des décisions qui auront été prises dans ce cadre.

En ce qui concerne la situation particulière de votre commune, la direction départementale de la jeunesse et des sports du Val-de-Marne est en relation avec les services communaux de Villiers-sur-Marne pour évoquer les difficultés rencontrées et pour envisager les éventuelles dérogations qui pourraient être accordées aux titulaires du brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique, le BNSSA, afin que la surveillance des bassins soit assurée pendant la période estivale.

Depuis trois ans une formation au brevet d'Etat d'éducateur sportif des activités de la natation, le fameux

BEESSAN, a été mise en place par la DDJS pour mieux répondre aux besoins des maires de votre département en matière de surveillance des baignades.

Il est à noter, monsieur le député-maire, que des éducateurs sportifs territoriaux de Villiers-sur-Marne participent d'ores et déjà à cette formation et que plusieurs stagiaires ont suivi leur stage pratique à la piscine de votre commune.

M. Jacques-Alain Bénisti. Merci, monsieur le ministre.

STATUT DES ACCUEILLANTS FAMILIAUX DE PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES

M. le président. La parole est à M. René André, pour exposer sa question, n° 234, relative au statut des accueillants familiaux de personnes âgées ou handicapées.

M. René André. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat aux personnes âgées et porte sur la situation des accueillants familiaux, qui, depuis la loi du 17 janvier 2002, dite loi de modernisation sociale, sont soumis à une nouvelle réglementation.

L'accueil familial, essentiellement des personnes âgées, mais aussi des handicapés, majeurs ou mineurs, s'inscrit à la croisée de deux courants : le maintien à domicile ou l'orientation vers de petites structures d'hébergement. Le contrat qui lie les accueillants aux accueillis est, depuis 2002, un contrat type, ce qui a pour conséquence de réduire les disparités constatées entre les départements et d'assurer une meilleure garantie. Il y a donc eu, incontestablement, une amélioration.

Cependant, le statut des accueillants comporte encore de nombreuses lacunes, notamment en ce qui concerne la retraite, la retraite complémentaire et l'indemnisation en cas de perte d'emploi. Il m'a été indiqué que différents décrets d'application étaient en attente : j'aimerais savoir ce qu'il en est.

Ma question est simple : quels sont, à l'heure actuelle, les projets du Gouvernement pour améliorer le statut de ces personnes extrêmement dévouées ?

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

M. Jean-François Lamour, ministre des sports. Monsieur le député, permettez-moi d'abord de vous prier de bien vouloir excuser l'absence d'Hubert Falco, retenu à l'inauguration du salon Gerontexpo.

Vous avez bien voulu appeler son attention sur la situation des accueillants familiaux agréés, dont vous avez salué à juste titre le dévouement et la disponibilité. Comme vous l'avez souligné, il est nécessaire de soutenir et de promouvoir ce type d'accueil qui offre aux per-

sonnes âgées et aux personnes handicapées un cadre familial sécurisant et leur permet ainsi de demeurer dans leur environnement habituel et familial.

Il importait donc de remédier aux difficultés et aux conditions de travail précaires auxquelles sont confrontés les accueillants familiaux, d'améliorer leur statut et de rénover en profondeur le dispositif créé par la loi du 10 juillet 1989 relative à l'accueil des personnes âgées ou handicapées adultes par des particuliers à leur domicile à titre onéreux.

C'est chose faite avec l'article 51 de la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002 qui, d'une part, renforce les droits réciproques des accueillants et des accueillis, favorisant par là même une meilleure qualité du service ; et, d'autre part, améliore les conditions de travail et la professionnalisation des accueillants familiaux tenus désormais de s'engager à suivre une formation, condition de l'octroi de l'agrément.

Pour rendre le nouveau dispositif opérationnel et harmoniser les modalités de l'accueil, deux projets de décret d'application et un projet d'arrêté fixant le contrat type national viennent d'être préparés par la direction générale de l'action sociale.

Le premier décret, à caractère financier, précise le montant de la rémunération journalière de base des accueillants familiaux, calculé de telle sorte qu'il leur permette de valider quatre trimestres par an au titre de l'assurance vieillesse et des droits à la retraite, tandis qu'est garanti le principe du versement d'une indemnité de congés payés égale au dixième de cette rémunération journalière des services rendus, désormais déterminée par référence au SMIC horaire.

S'agissant du statut et de la rémunération des accueillants familiaux, l'article L. 443-12, que l'article 51 de la loi de modernisation sociale a introduit dans le code de l'action sociale et des familles, donne à présent la possibilité aux accueillants familiaux d'être, avec l'accord du président du conseil général, salariés par des personnes morales de droit public ou de droit privé qui gèrent des établissements et services pour personnes âgées ou adultes handicapés.

Le second décret, en Conseil d'Etat celui-là, permet de clarifier les procédures et les conditions de l'agrément, les modalités de contrôle et de suivi du dispositif, la composition de la commission consultative de retrait d'agrément ainsi que les modalités spécifiques d'accueil concernant les adultes handicapés relevant des dispositions de l'article L. 343-1 du code de l'action sociale et des familles qui n'ont pu acquérir un minimum d'autonomie et dont l'état nécessite une surveillance médicale et des soins constants.

L'arrêté ministériel enfin, troisième volet de votre question, fixe le contrat type d'accueil qui décline les obligations respectives matérielles et morales des accueillants et des accueillis.

Ces projets de textes vont être communiqués très prochainement pour concertation et afin de recueillir leur avis aux organismes et fédérations concernés. Leur publication devrait intervenir d'ici à l'été.

M. le président. La parole est à M. René André.

M. René André. Je veux d'abord simplement remercier M. le ministre, ensuite me féliciter des textes qui sont en préparation, enfin souhaiter que la concertation intervienne rapidement et que la publication des textes intervienne réellement avant le début de l'été.

SITUATION DES SALARIÉS
DE RIVOIRE ET CARRET À MARSEILLE

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Andrieux-Bacquet, pour exposer sa question n° 229, relative à la situation des salariés de Rivoire et Carret à Marseille.

Mme Sylvie Andrieux-Bacquet. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

Je voudrais attirer l'attention du Gouvernement sur un plan social annoncé au siège social de Rivoire et Carret, à Marseille, qui place depuis plusieurs mois les salariés dans une situation dramatique.

En effet, 185 emplois sont directement menacés par un plan social amorcé en 2002 à la suite du rachat de Rivoire et Carret par Panzani, filiale de Paribas. Pourtant, aucune difficulté particulière ne peut être avancée, bien au contraire, l'une comme l'autre des entreprises jouissant d'une excellente santé financière : 15 millions d'euros de résultat en 2002 pour Panzani, 12 millions d'euros pour le groupe Skalli, maison mère de Rivoire et Carret.

L'annonce de ce plan social paraît d'autant plus incroyable que la direction s'est montrée dès le départ fermée au dialogue avec les partenaires sociaux, en refusant notamment d'analyser les contre-propositions du comité d'entreprise.

Les procédures de reclassement, quant à elles, ne présentent pas toutes les garanties requises. Ainsi, à l'heure actuelle, seules 12 % des personnes touchées par ce plan social ont été reclassées. Cela signifie qu'environ 140 licenciements secs devraient intervenir, situation inadmissible face au drame que vivent les salariés de cette entreprise. Les filiales de Paribas, sollicitées, ne semblent pas non plus collaborer de manière efficace. En effet, il semble qu'elles pratiquent plus des opérations de recrutement que de reclassement, en appliquant des critères plus stricts, ôtant ainsi aux salariés de Rivoire et Carret toute perspective d'embauche.

Il est déjà intolérable qu'une entreprise bénéficiaire puisse aujourd'hui, dans notre pays, pratiquer de tels licenciements ; au moins pourrait-elle avoir la décence d'accompagner loyalement les salariés licenciés, car il ne s'agit pas de marchandises, mais bien d'être humains.

Si des dispositions n'ont pas déjà été prises, je souhaite savoir quelle mesures le Gouvernement compte prendre pour répondre aux attentes plus que légitimes des salariés de Rivoire et Carret ?

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

M. Jean-François Lamour, ministre des sports. Madame la députée, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de François Fillon, qui m'a chargé de vous transmettre sa réponse.

Vous avez attiré son attention sur le plan social annoncé chez Rivoire et Carret à Marseille, et notamment sur les difficultés du dialogue social et l'absence de garanties en matière de reclassement.

Ce plan de sauvegarde de l'emploi est une conséquence de la vente par le groupe Skalli de l'entreprise Rivoire et Carret Lustucru au groupe Panzani pour une partie de son activité et à Pasta Corp pour ce qui concerne l'activité pâtes sèches. Cette vente a entraîné la décision de fermer le siège social de Rivoire et Carret, qui faisait double emploi avec celui de Panzani.

Un plan de sauvegarde de l'emploi a donc été élaboré et présenté aux représentants du personnel pour les 185 personnes employées au siège situé à Marseille. La der-

nière réunion de consultation s'est déroulée le 21 février 2003 et les premiers licenciements devraient être notifiés le 5 avril prochain.

Ce plan de sauvegarde de l'emploi a fait l'objet d'une attention particulière et de plusieurs interventions de la part des services du ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité, notamment sur les deux points que vous évoquez : d'une part, le dialogue social, et en particulier le respect de la procédure de consultation du comité d'entreprise ; d'autre part, les procédures de reclassement, et plus particulièrement les critères d'ordre des licenciements et l'amélioration du contenu du plan de sauvegarde de l'emploi pour les salariés pour lesquels un reclassement interne dans le groupe n'est pas possible.

Les services déconcentrés du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle continuent d'être vigilants sur ce dossier afin que les engagements pris dans le plan de sauvegarde de l'emploi, en termes d'offres de reclassement au sein des entreprises Panzani et Pasta Corp et d'aide au reclassement externe, soient tenus.

Un courrier a été envoyé à l'entreprise le 20 mars dernier dans ce sens. L'Etat conditionnera son aide financière à la qualité des procédures de reclassement prévues et mises en œuvre effectivement par l'entreprise.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Andrieux-Bacquet.

Mme Sylvie Andrieux-Bacquet. Monsieur le ministre, je vous remercie bien sûr de votre présence, mais je souhaite que vous vous fassiez l'interprète de mes propos auprès de votre collègue pour que, au-delà du constat d'une situation et de la volonté d'être vigilant, les actes suivent. Nous assistons actuellement à une succession de plans sociaux et nous devons tout faire pour qu'il ne s'y en rajoute pas un autre, d'autant qu'il ne reste que quelques jours avant l'échéance.

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

5

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

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

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi, n° 640, relatif aux assistants d'éducation :

M. Jean-Marie Gevaux, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 694).

À 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.)

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 25 mars 2003)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 25 mars 2003 au jeudi 10 avril 2003 inclus a été ainsi fixé :

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^{os} 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^{os} 613, 698) ;

Suite de la discussion du projet de loi relatif aux assistants d'éducation (n^{os} 640, 694).

Jeudi 27 mars 2003 :

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

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, 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 (n^o 700) ;

Suite de la discussion du projet de loi relatif aux assistants d'éducation (n^{os} 640, 694).

Eventuellement, 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 (n^{os} 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 :

Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi relatif aux assistants d'éducation (n^{os} 640, 694) ;

Discussion du projet de loi relatif au mécénat et aux fondations (n^{os} 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^{os} 583, 706) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant ratification de l'ordonnance n^o 2000-549 du 15 juin 2000 relative à la partie législative du code de l'éducation (n^o 570 rectifié, 704) ;

(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^{os} 248, 703) ;

Eventuellement, suite de la discussion du projet de loi relatif au mécénat et aux fondations (n^{os} 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 (n^{os} 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^{os} 641, 717) ;

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^o 560) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la protection de l'environnement en Antarctique (n^o 699).

Mardi 8 avril 2003 :

Le matin, à 9 heures :

Débat sur la maîtrise des dépenses publiques : contrôle et suivi par le Parlement. – Amélioration des performances de l'Etat.

(Séance d'initiative parlementaire.)

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

Discussion du projet de loi portant habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures de simplification et de codification du droit (n^o 710).

Mercredi 9 avril 2003 :

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

Eventuellement, suite de la discussion du projet de loi portant habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures de simplification et de codification du droit (n^o 710) ;

Discussion du projet de loi portant transposition de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (n^o 611).

Jeudi 10 avril 2003 :

Le matin, à 9 heures :

Débat sur la participation à l'aide au retour en Afrique.

(Séance d'initiative parlementaire.)

L'après-midi, à 15 heures :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (n^{os} 554-675) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues (n^{os} 555-675) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Guinée en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance réciproque en matière d'impôts sur le revenu, la fortune, les successions et les donations (n^{os} 16-672) ;

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République gabonaise (n^o 520) ;

Discussion du projet de loi autorisant l'adhésion à la convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques (n^o 336)

(Ces cinq textes faisant l'objet d'une procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 107 du règlement.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté à Montréal le 17 septembre 1997 (n^o 552) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté à Pékin le 3 décembre 1999 (n^o 553)

(Ces deux textes faisant l'objet d'une procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 106 du règlement, et d'une discussion générale commune.)

Discussion du projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume d'Espagne relatif à la coopération transfrontalière en matière policière et douanière (n^{os} 338-674) ;

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres) (n^{os} 342-676) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du protocole additionnel à l'accord entre la France, la Communauté européenne de l'énergie atomique et l'Agence internationale de l'énergie atomique relatif à l'application de garanties en France (n^{os} 272-637) ;

Discussion du projet de loi autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail (n^o 163) concernant le bien-être des gens de mer, (n^o 178) concernant

l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, (n^o 179) concernant le recrutement et le placement des gens de mer, (n^o 180) concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, et du protocole relatif à la convention (n^o 147) concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (n^o 453)

(Ces quatre textes faisant l'objet d'une procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 106 du règlement.)