

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006



Compte rendu intégral

des séances du mardi 21 mars 2006

(75^e jour de séance de la session)

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint


JOURNAUX
OFFICIELS

<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance.....	2057
2 ^e séance.....	2087
3 ^e séance.....	2123

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

176^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 21 mars 2006

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MAURICE LEROY

1. Questions orales sans débat (p. 2060).

CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA FERMETURE DE L'ÉTANG DE THAU DANS L'HÉRAULT

Question de M. François Liberti (p. 2060)

MM. François Liberti, Dominique Bussereau, ministre de l'agriculture et de la pêche.

STATUT DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE RECHERCHE DE NÎMES

Question de M. Yvan Lachaud (p. 2061)

MM. Yvan Lachaud, Gilles de Robien, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

SITUATION DES PERSONNELS NON TITULAIRES DE L'ÉDUCATION NATIONALE EN HAUTE-GARONNE

Question de M. Pierre Cohen (p. 2062)

MM. Pierre Cohen, Gilles de Robien, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

QUALITÉ DES MANUELS SCOLAIRES

Question de M. Jean-Marc Roubaud (p. 2063)

MM. Jean-Marc Roubaud, Gilles de Robien, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE CASERNE DE GENDARMERIE À MAUBEUGE

Question de M. Jean-Claude Decagny (p. 2064)

M. Jean-Claude Decagny, Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense.

Suspension et reprise de la séance (p. 2064)

PERSPECTIVES DE RESTRUCTURATION DES HÔPITAUX DE CHÂTELLERAULT ET LOUDUN DANS LA VIENNE

Question de M. Jean-Pierre Abelin (p. 2065)

MM. Jean-Pierre Abelin, Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

POLITIQUE EN FAVEUR DU THERMALISME

Question de M. Jean-Pierre Dufau (p. 2066)

MM. Jean-Pierre Dufau, Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

RÉGIME JURIDIQUE DE LA PROTECTION SOCIALE COMPLÉMENTAIRE DES AGENTS PUBLICS

Question de M. Louis-Joseph Manscour (p. 2067)

MM. Louis-Joseph Manscour, Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

RÉFORME DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ

Question de M. Damien Meslot (p. 2068)

MM. Damien Meslot, François Loos, ministre délégué à l'industrie.

RÉFORME DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ

Question de M. Dominique Le Mèner (p. 2069)

MM. Dominique Le Mèner, François Loos, ministre délégué à l'industrie.

SITUATION DE L'EMPLOI DANS L'ENTREPRISE WAGON À LA SOUTERRAINE DANS LA CREUSE

Question de M. Michel Vergnier (p. 2069)

MM. Michel Vergnier, François Loos, ministre délégué à l'industrie.

DIFFICULTÉS DE RÉCEPTION DE LA BANDE FM EN SEINE-SAINT-DENIS

Question de M. Claude Bartolone (p. 2071)

MM. Claude Bartolone, François Loos, ministre délégué à l'industrie.

DISTRIBUTION DU COURRIER EN ZONE RURALE

Question de M. Francis Saint-Léger (p. 2072)

MM. Francis Saint-Léger, Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire.

EFFECTIFS DE POLICE À NOISIEL EN SEINE-ET-MARNE

Question de Mme Chantal Brunel (p. 2073)

Mme Chantal Brunel, M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire.

TRANSPORTS URBAINS À MONTFERMEIL
ET À CLICHY-SOUS-BOIS EN SEINE-SAINT-DENIS

Question de M. Éric Raoult (p. 2075)

MM. Éric Raoult, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DANS L'ALLIER

Question de M. Gérard Charasse (p. 2076)

MM. Gérard Charasse, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

AVANCEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION
DU TRAMWAY DE MARSEILLE

Question de M. Frédéric Dutoit (p. 2077)

MM. Frédéric Dutoit, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

PERSPECTIVES DE LA LIAISON AÉRIENNE
PARIS-GRENOBLE

Question de M. Georges Colombier (p. 2078)

MM. Georges Colombier, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT
DE LA RN 19 ET DE LA RN 57

Question de M. Michel Raison (p. 2079)

MM. Michel Raison, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

RÉNOVATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE
PARIS-USSEL

Question de M. Louis Cosyns (p. 2080)

MM. Louis Cosyns, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE
EN VAUCLUSE

Question de M. Thierry Mariani (p. 2081)

MM. Thierry Mariani, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

SÉCURITÉ DE LA LIGNE FERROVIAIRE À VALLORCINE
EN HAUTE-SAVOIE

Question de M. Martial Saddier (p. 2083)

MM. Martial Saddier, Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

FINANCEMENT DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION
EN FRANCHE-COMTÉ

Question de Mme Françoise Branget (p. 2084)

Mme Françoise Branget, M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2085).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. MAURICE LEROY, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

Le texte de ces questions a été publié au *Journal officiel* (Débats parlementaires, Questions, du 21 mars 2006).

CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA FERMETURE DE L'ÉTANG DE THAU DANS L'HÉRAULT

M. le président. La parole est à M. François Liberti, pour exposer sa question, n° 1498, relative aux conséquences économiques de la fermeture de l'étang de Thau dans l'Hérault.

M. François Liberti. Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, la nouvelle fermeture sanitaire de l'étang de Thau depuis le 1^{er} mars, fermeture périodiquement renouvelée malgré une situation microbiologique normale et des niveaux de rejets très satisfaisants, et par conséquent le retrait de la vente des coquillages qui en résulte, placent l'ensemble de la profession conchylicole dans un état de stupéfaction totale et jettent le discrédit sur la production de l'étang de Thau. Pourtant, tout le monde a pu constater, depuis des mois et notamment pendant les fêtes de fin d'année, la qualité de ces coquillages avec une année 2005 exceptionnelle.

L'arrêt préfectoral de fermeture fait état de la présence dans les coquillages du virus de la gastro-entérite, certainement dû au rejet et au débordement des stations d'épuration après les grosses pluies survenues à la fin du mois de janvier, mais ne concerne que de 2 % à 3 % des cas recensés dans l'Hérault. Pourquoi donc stigmatiser les coquillages comme seuls vecteurs de propagation des gastro-entérites, alors que 98 % des personnes atteintes n'en ont pas consommé ? Voilà une question à laquelle personne n'apporte de réponse satisfaisante.

Les professionnels de la pêche et de la conchyliculture ont toujours fait preuve de responsabilité en matière de prévention des risques sanitaires liés aux problèmes de la lagune de Thau. À la suite du déclassement de l'étang en catégorie B, contre leur avis et ceux de la plupart des élus, ils ont accepté d'engager la construction de bassins de purification, qu'ils ont, pour l'essentiel, eux-mêmes financés. Pour les promoteurs du déclassement en catégorie B, le préfet de l'époque, Francis Idrac, et le président de la communauté d'agglomération de Sète et du Bassin de Thau, François Commeinhes,

c'était la panacée à toute fermeture intempestive de l'étang. Les faits, hélas ! les ont démentis, comme ont été démenties leurs affirmations selon lesquelles le troisième contrat de lagune disposerait d'un engagement financier supérieur aux deux premiers. Aujourd'hui, nous savons que ce n'était pas vrai. Les seuls investissements tangibles ont porté sur lesdits bassins purificateurs et la réalisation de travaux d'assainissement relevant du contrat de baie précédent.

Selon le rapport d'étape sur l'exécution du contrat de lagune, présenté le mardi 14 mars, 19,7 % seulement des crédits et des actions sont engagés à ce jour, alors que la fin d'exécution est prévue en 2008. En outre, sur les crédits engagés, la part de l'État est à ce jour nulle et celle des fonds européens garantis par l'État de 7 % seulement. Enfin, sur l'enveloppe globale du contrat, qui s'élève à 73 millions d'euros, les fonds FEDER sont inscrits pour 27 millions d'euros. Or seuls 3 millions d'euros sont à ce jour assurés et en partie déjà consommés.

En conclusion, le financement des actions assurant la qualité du milieu n'est plus garanti. Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour que l'État, pilote dans l'élaboration de ce contrat, honore sa signature et les engagements financiers qui en découlent, et tout particulièrement ceux de la Communauté économique européenne ?

De plus, le schéma de mise en valeur de la mer, garantissant l'activité prioritaire de la pêche et de la conchyliculture sur le bassin de Thau, est de plus en plus soumis à la pression d'un urbanisme croissant qui portera atteinte à l'équilibre écologique du milieu. Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour que ce schéma soit respecté ?

Enfin, une interruption d'un mois étant très pénalisante, je vous demande d'examiner les possibilités d'une aide financière pour aider les pêcheurs et les conchyliculteurs à faire face à cette crise.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Dominique Bussereau, ministre de l'agriculture et de la pêche. Monsieur Liberti, cette crise est en effet malheureuse, et ce n'est pas la première fois que de tels événements se produisent puisque, comme vous le savez, nous avons connu, l'an passé, des soucis de même nature dans le bassin d'Arcachon.

L'étang de Thau, dans lequel trois cent cinquante entreprises ostréicoles élèvent une huître de grande qualité, est souvent agressé par des pollutions microbiologiques provenant de dysfonctionnements de stations d'épuration à la suite de pluies importantes – dans votre région, un épisode pluviométrique est toujours lourd de conséquences –, et en raison de réseaux d'assainissement et pluviaux encore défectueux.

Les coquillages, qui filtrent et concentrent la matière, sont de ce fait contaminés. C'est la raison des fermetures de pêche et de commercialisation. La décontamination peut être longue, comme nous le montre l'épisode actuel, où nous sommes en présence de virus entériques.

En juin 2004, l'État a dû déclasser la lagune. Avec les collectivités territoriales, il a accompagné les entreprises de pêche ou de conchyliculture afin qu'elles puissent se mettre aux normes « purificateurs ». Cet agrément ne signifie pas pour autant qu'elles sont protégées de toute pollution. C'est pourquoi j'ai demandé au préfet de dresser un état précis de la situation, tant en matière de travaux que sur le plan financier, avec l'ensemble des élus concernés dans le cadre du « contrat qualité », afin que l'étang soit mieux préservé des pollutions, l'objectif prioritaire étant l'assainissement.

Les élus du bassin de Thau ont été reçus la semaine dernière par le préfet de région, ainsi que par le directeur du syndicat mixte du bassin de Thau, afin d'étudier cette crise virale.

La recherche des virus a été motivée par deux éléments conjugués : les fortes pluies de fin janvier 2006 et la contamination effective de l'épidémie de gastro-entérite.

Concernant le contrat qualité, sur les 10 millions d'euros d'investissement prévus, 2 millions d'euros du FEDER ont été engagés à 95 %. Nous avons également demandé au préfet d'assouplir les obligations découlant du classement actuel car il convient de préserver suffisamment d'apports en nutriments pour permettre aux coquillages de se développer dans des conditions satisfaisantes.

Le préfet va signer le protocole qui permettra la poursuite de la commercialisation en cas de crise microbiologique ou phytoplanctonique. Ce protocole est fondé sur un système d'avertissement précoce qui permet aux professionnels de sortir du milieu les produits à commercialiser, avant le déclenchement de la crise.

Enfin, monsieur Liberti, je m'engage naturellement à prendre les mesures nécessaires pour aider les conchyliculteurs qui subiraient des pertes de revenus à la suite de la fermeture de l'étang. Il est en effet tout à fait normal que la solidarité nationale joue en la matière.

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

M. François Liberti. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les aides éventuelles et les indemnités en faveur des conchyliculteurs et des pêcheurs, ainsi que pour les indications relatives au protocole.

Cela étant, l'essentiel reste la stratégie retenue au titre du troisième contrat qualité qui a été adossé au déclassement sanitaire de l'étang en catégorie B. Il faut aujourd'hui redresser la barre en réajustant les priorités des travaux à effectuer. Hier soir, l'ensemble des élus du bassin de Thau et des structures professionnelles étaient réunis pour réclamer des mesures, dans le cadre des travaux programmés pour 2006, afin d'éviter que la « surverse » des stations d'épuration causée par les fortes pluies ne soit perturbée par les eaux de ruissellement. Il est important que tous les acteurs du contrat retiennent cette priorité.

Par ailleurs, les financements du contrat qualité ne sont pas garantis. Vous avez indiqué, monsieur le ministre, que le FEDER était engagé à hauteur de 2 millions d'euros, au lieu des 3 qui étaient garantis. Je rappelle qu'à la signature du contrat, 26 millions de crédits européens étaient prévus. Il faut que les choses bougent, car nous n'avons pour le moment aucune visibilité, pas même à très court terme, sur l'issue du contrat.

Enfin, je regrette que vous ne m'ayez pas répondu sur le schéma de mise en valeur de la mer.

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Je vous répondrai par écrit à ce sujet, monsieur le député.

M. François Liberti. Ce serait une bonne chose car l'État a été pilote dans cette opération. Tout le monde connaît les pressions démographiques et urbanistiques qui s'exercent autour de l'étang. Il faut garantir le schéma jusqu'au bout, et rien que le schéma. C'est absolument essentiel.

STATUT DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE RECHERCHE DE NÎMES

M. le président. La parole est à M. Yvan Lachaud, pour exposer sa question, n° 1496, relative au statut du centre universitaire de recherche de Nîmes.

M. Yvan Lachaud. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, l'évolution du statut du centre universitaire de Nîmes est devenue une nécessité au regard tant de l'offre de formation que de l'aménagement du territoire, sans compter l'atout que ce pôle d'excellence pourrait constituer pour la région Languedoc-Roussillon, dernière des régions métropolitaines en termes de PIB par habitant.

Doté d'un nouveau statut, le centre universitaire de Nîmes proposerait des formations à vocation professionnalisante, dont les étudiants de la région profiteraient assurément. Le projet est très activement soutenu, non seulement par le personnel enseignant, administratif et technique, mais aussi par plusieurs entreprises de renom et des établissements publics à caractère scientifique et technologique, ainsi que par l'ensemble des institutions.

Enfin, le centre universitaire est le centre géographique et un acteur de poids de quatre pôles de compétitivité : Qualimed, Orphème, Trimatec, Sciences du risque. Le nouveau statut lui permettrait de participer pleinement, au côté des autres établissements régionaux, à la mise en place du pôle de recherche et d'enseignement supérieur régional, en application de la récente loi sur la recherche.

Vous avez déjà exprimé votre soutien à cette évolution statutaire, monsieur le ministre. Considérant l'importance des enjeux, comment comptez-vous faire avancer ce projet le plus rapidement possible ?

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

M. Gilles de Robien, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Comme vous l'avez rappelé, monsieur Lachaud, j'ai déjà exprimé mon soutien à l'évolution du statut du centre universitaire de formation et de recherche de Nîmes. C'est à votre demande que j'ai souhaité, le 15 décembre 2005, que soit engagé un travail de réflexion et de concertation, afin de donner au centre universitaire nîmois plus d'ampleur et davantage d'autonomie.

L'enjeu, pour la ville de Nîmes, est très important, comme pour l'État : nous devons proposer aux étudiants de la ville et de la région un lieu de formation et de recherche d'une grande qualité. La priorité doit être en effet d'élaborer un projet scientifique d'excellence, en s'appuyant sur les forces et les compétences du centre universitaire de Nîmes, et en complémentarité avec les offres de formation existant dans son environnement immédiat, que ce soit à Montpellier ou à Avignon. C'est dans cette logique que j'ai demandé au directeur du centre universitaire de travailler à un projet scientifique et de formation avec l'ensemble de la communauté universitaire de Nîmes et de me remettre une proposition issue de cette concertation, formalisée en mars 2006.

Une première version de ce document vient de m'être adressée. J'ai aussitôt demandé à mes services de l'expertiser. Il conviendra ensuite de déterminer la structure juridique la plus adaptée pour mettre en œuvre le projet. C'est dans ces conditions que nous pourrions donner à Nîmes une véritable identité et une véritable légitimité dans le paysage universitaire national, lesquelles pourraient aller jusqu'à s'incarner dans la création d'une nouvelle université technologique, si le projet présenté répond, comme je le souhaite, aux exigences d'une telle ambition en termes de périmètre de formation et de recherche.

J'espère que la qualité des propositions qui me seront faites permettra qu'une décision intervienne au plus tard au début de l'année 2007. Vous le constatez, monsieur le député, nous partageons le même souhait.

M. Yvan Lachaud. Merci, monsieur le ministre.

SITUATION DES PERSONNELS NON TITULAIRES DE L'ÉDUCATION NATIONALE EN HAUTE-GARONNE

M. le président. La parole est à M. Pierre Cohen, pour exposer sa question, n° 1491, relative à la situation des personnels non titulaires de l'éducation nationale en Haute-Garonne.

M. Pierre Cohen. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, alors que tout le monde vous demande de retirer le CPE, l'État n'est pas le dernier à abuser de l'utilisation des emplois précaires. Ainsi, des collectifs de non titulaires se sont créés dans différentes académies pour alerter leurs rectorats respectifs sur la situation particulièrement critique des vacataires de l'éducation nationale.

Dans le département de Haute-Garonne, deuxième académie après Créteil pour le nombre de non titulaires, le mouvement est très suivi car ce département fait partie des zones les plus sinistrées. Lors de la dernière rentrée scolaire, 851 contractuels ont déposé un dossier de chômage. La politique du rectorat consiste à ne recruter que des vacataires dont le coût est de 480 euros par mois, à condition d'atteindre 200 heures. Le mode de gestion des remplacements, la multiplication des contrats précaires, les retards de paiement de la cellule chômage, la non-prise en compte de l'ancienneté pour les cotisations retraites sont à l'origine d'un malaise profond. Le niveau de rémunération du personnel contractuel et les retards enregistrés pour les paiements fragilisent donc beaucoup cette catégorie d'enseignants que leur statut précaire maintient souvent dans une situation personnelle et professionnelle très inconfortable.

D'autre part, tous les personnels enseignants – professeurs de lycée professionnel et certifiés stagiaires de l'académie de Toulouse – qui ont effectué des services en tant que professeurs contractuels ne bénéficient d'aucune prise en compte de leur ancienneté lors de leur reclassement. Les stagiaires n'avaient pas été informés de ce nouveau mode de calcul et ne l'ont découvert que fin décembre.

L'État ne donne pas l'exemple en matière de résorption de la précarité de l'emploi public. La faiblesse de sa politique de gestion prévisionnelle de l'emploi le conduit à recruter au coup par coup, en fonction des besoins. L'utilisation des vacataires est un moyen non seulement de diminuer les effectifs – vous le savez bien car tel est votre objectif – mais surtout de remettre en cause le métier d'enseignant.

La communauté éducative, en particulier les non titulaires, connaît un véritable malaise et l'ensemble du service public de l'éducation se trouve ainsi mis à mal. Dans un contexte

aussi lourd, quelles sont les mesures que vous comptez prendre, monsieur le ministre, pour lutter contre la précarisation de cette profession et revaloriser le métier d'enseignant afin de mieux préparer l'avenir de notre jeunesse ?

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

M. Gilles de Robien, *ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.* Monsieur Cohen, je ne répondrai pas aux aspects polémiques de votre question.

M. Pierre Cohen. S'agit-il du CPE ?

M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Notamment.

M. Pierre Cohen. Ce n'est pas de la polémique, c'est l'actualité !

M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Vous avez également déclaré que nous cherchions à diminuer les effectifs. Or c'est le contraire qui se passe.

Si je reste très attentif à la situation des personnels contractuels, je tiens tout d'abord à vous rappeler les raisons qui conduisent l'éducation nationale à moins recourir à eux, en Haute-Garonne comme partout ailleurs.

Premièrement, le nombre des enseignants titulaires a augmenté – plus 10 000 d'octobre 2002 à octobre 2005 dans le second degré – du fait de départs à la retraite moins importants que prévu, les enseignants choisissant de prolonger leur vie professionnelle, et du maintien à un niveau élevé du nombre des postes offerts aux concours ces dernières années.

Deuxièmement, notre politique vise à mieux utiliser les enseignants en poste dans les académies alors que les effectifs scolaires sont en baisse. Ainsi, le jour de la rentrée, 98,5 % des postes étaient pourvus par des enseignants titulaires. Telle est notre façon de répondre à la précarité que vous dénoncez. Si elle correspondait à la réalité il y a quelques années, elle est désormais de moins en moins vraie.

Cela dit, le recrutement d'enseignants non titulaires demeure indispensable : dans certaines disciplines, nous n'arrivons pas à recruter par concours, et il faut assurer des remplacements, de longue durée notamment, tout au long de l'année.

Je suis évidemment conscient de la nécessité d'offrir des perspectives aux agents non titulaires. Et nous nous y employons.

En effet, le ministère de l'éducation nationale leur propose d'intégrer les corps de l'enseignement par la voie des concours statutaires, en particulier des concours internes ou réservés, qui sont notamment conçus pour stabiliser la situation d'agents non titulaires et dont les épreuves ont été adaptées afin de faire davantage appel aux compétences pédagogiques des candidats. Ainsi, plus de 14 500 agents non titulaires ont intégré un corps de personnels de l'enseignement du second degré et plus de 10 450 ont réussi les concours externes et internes. Voilà les résultats de notre politique de lutte contre la précarité.

Pour les agents non titulaires n'ayant pas réussi les concours réservés organisés de 2001 à 2005, le ministère de l'éducation nationale a ouvert, à leur intention, une nouvelle possibilité d'accès aux concours internes. En effet, à compter de la session de 2006, les agents non titulaires non

réemployés pourront postuler aux concours internes, sous réserve d'avoir eu la qualité d'enseignant non titulaire d'un établissement d'enseignement public relevant du ministère de l'éducation pendant une certaine période, et de remplir un certain nombre de conditions de diplômes et d'ancienneté dans le service public.

Ces dispositifs en faveur de la résorption de l'emploi précaire sont mis en œuvre dans l'académie de Toulouse, comme sur l'ensemble du territoire national. Ils répondent aux souhaits de titularisation des agents concernés et assurent, par la même occasion, la qualité de l'enseignement, car c'est cela aussi notre projet.

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

M. Pierre Cohen. Nous aurons l'occasion cet après-midi de revenir sur le mépris que vous exprimez envers tous les Français à propos du CPE. Si votre réponse m'a choqué, monsieur le ministre, ma question ne portait pas sur ce point.

Sachez tout de même que la Haute-Garonne accueille chaque année 18 000 personnes supplémentaires environ et que les quelques créations de postes supplémentaires, qui correspondent d'ailleurs à des transferts puisque le nombre de postes a diminué sur le plan national, sont loin d'être suffisantes au regard des besoins, compte tenu du flux migratoire.

Ensuite, vous ne répondez pas à la question cruciale du sort des vacataires...

M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. C'est vous qui posez les questions, et c'est moi qui réponds !

M. Pierre Cohen. Vous manifestez ici le même mépris qu'envers les Français ! Il est inutile que je prenne la peine d'aller plus loin puisque vous n'écoutez pas.

QUALITÉ DES MANUELS SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Roubaud, pour exposer sa question, n° 1508, relative à la qualité des manuels scolaires.

M. Jean-Marc Roubaud. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, des voix s'élèvent depuis bientôt dix ans pour dénoncer la piètre qualité de certains manuels scolaires, sans que ni le ministère de l'éducation nationale, ni les éditeurs en aient tenu compte et revoient leur stratégie.

En juin 1998 déjà, les inspecteurs généraux, sous la direction de Dominique Borne, avaient manifesté leur inquiétude à ce sujet dans un rapport intitulé « Le manuel scolaire ». Ils déploraient que « le manuel, en multipliant rubriques et entrées, en développant la pédagogie au détriment de l'exposé des connaissances, n'est plus une référence mais un puzzle, dont seul le maître a les clés d'assemblage. Loin de favoriser la lecture suivie, il renforce une culture du *zapping* ». Ils demandaient que le manuel redevienne un livre assurant la cohérence des apprentissages, et non un outil luxueux, complexe et commercial, privilégiant la forme par rapport au fond.

Le mois dernier, plusieurs milliers de parents et professeurs rassemblés par l'association SOS Éducation ont manifesté directement aux éditeurs scolaires leur désapprobation, leur demandant symboliquement de retirer immédiatement de la vente les cinq plus mauvais livres de classe, désignés par un comité indépendant de parents et de professeurs.

Actuellement, la plupart des manuels sont inutilisables, et d'ailleurs peu utilisés par les enseignants, qui préfèrent distribuer des photocopies à leurs élèves. Pourtant, nous continuons à dépenser des sommes considérables chaque année pour équiper chacun de nos élèves en manuels.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour prendre en considération les conclusions de cet édifiant rapport des inspecteurs généraux ? Comment allez-vous répondre à l'inquiétude des parents qui se sont manifestés auprès de vous pour vous demander le retrait immédiat des cinq plus mauvais livres de classe ? Ne pensez-vous pas qu'il soit urgent d'engager une large réflexion sur la place, le rôle et les budgets consacrés aux manuels scolaires ?

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

M. Gilles de Robien, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Monsieur Roubaud, l'inspection générale de l'éducation nationale a effectivement évalué en 1998 près de 200 manuels de l'école primaire, du collège et du lycée et les conclusions de son rapport – auquel vous faites référence – sont en effet critiques : si les manuels sont, dans l'ensemble, conformes aux programmes, la présentation des savoirs n'est pas toujours suffisamment cohérente et structurée. On y déplore également une incapacité de certains éditeurs à transformer un produit éprouvé, même quand un nouvel esprit des programmes nécessite une approche fondamentalement différente.

L'inspection générale proposait donc que les manuels redeviennent pour les élèves des livres de référence et de lecture moins épais et moins luxueux et qu'une place soit réservée à d'autres supports comme les documents, les textes, les images et les banques d'exercice. Elle proposait également que soient redéfinies les relations entre le ministère et les éditeurs que, du reste, j'ai déjà rencontrés par deux fois.

Il me paraît donc plus que jamais opportun que les propositions de l'inspection générale fassent l'objet d'une étude conjointe entre le ministère et les éditeurs des manuels scolaires, en profitant de l'occasion qu'offre la première définition d'un socle commun des connaissances et des compétences pour la scolarité obligatoire, actuellement à l'étude au Haut conseil de l'éducation, dont je recevrai les propositions dans les tout prochains jours.

En ce qui concerne le retrait de ce que vous avez appelé « les plus mauvais livres de classe », le ministère de l'éducation nationale a, comme vous le savez, la charge de définir les contenus des enseignements et d'élaborer les textes des programmes scolaires. Ces programmes fixent, pour chaque niveau, les objectifs des enseignements reçus par les élèves et précisent les connaissances essentielles qui doivent être acquises, ainsi que les méthodes qui doivent être assimilées par les élèves. Pour mettre en œuvre ces programmes, les enseignants choisissent la pédagogie qui leur paraît le mieux convenir aux élèves.

À cette fin, le manuel scolaire n'est qu'un auxiliaire important et la liberté des éditeurs, ainsi que leur responsabilité, en matière de conception, de production, de financement et de diffusion des manuels scolaires sont entières. En raison de cette liberté éditoriale, les manuels scolaires ne reçoivent aucune certification – ni préalable ni postérieure – des autorités éducatives.

Le choix, quant à lui, des manuels scolaires appartient aux enseignantes et aux enseignants. La conformité aux programmes nationaux officiels, la rigueur scientifique et le respect scrupuleux des diverses opinions sont des critères qui doivent retenir leur attention lorsqu'ils effectuent, sous la responsabilité du chef d'établissement, ou du conseil des maîtres dans le premier degré, le choix des manuels scolaires avant d'en proposer l'adoption.

Cette sélection, j'en suis convaincu, est le meilleur rempart contre les livres indésirables en milieu scolaire.

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

M. Jean-Marc Roubaud. J'ai bien compris votre argument relatif à la liberté d'édition. Il s'agit cependant d'un enjeu majeur. Je vous demande d'intervenir auprès des chefs d'établissement afin que les enseignants se montrent très vigilants sur les choix qu'ils opèrent.

PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE CASERNE DE GENDARMERIE À MAUBEUGE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Decagny, pour exposer sa question, n° 1503, relative au projet de construction d'une caserne de gendarmerie à Maubeuge.

M. Jean-Claude Decagny. Madame la ministre de la défense, je me permets d'intervenir de nouveau sur le dossier de la construction de la nouvelle caserne de gendarmerie de Maubeuge, qui n'a, à l'heure actuelle, pas encore trouvé de solution alors qu'il s'agit d'une question particulièrement importante pour la ville de Maubeuge et son agglomération.

Les premières ébauches de cette construction remontent à 1990 et l'avancement du projet a été considérablement engagé dès janvier 1996, lorsque le conseil municipal a modifié le POS en R+2.

En dépit des efforts de la municipalité de l'époque, dont j'étais le maire, le programme de construction de la caserne de gendarmerie sur le terrain lieu-dit Les Prés de Minuit, route d'Assevent à Maubeuge, n'a malheureusement pas abouti.

En réponse à la question que je vous avais posée sur le sujet dans l'hémicycle le 26 mai 2003, vous m'aviez détaillé un échéancier. Or l'actuel préfet de police de la région Nord-Pas-de-Calais, M. Marion, étudie actuellement une nouvelle implantation et répartition des services de police et de gendarmerie dans le département. En ce qui concerne l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, je dois vous faire part de mon désaccord sur le nouveau projet du préfet de police. En effet, le centre vital de l'arrondissement se trouve dans l'agglomération maubeugeoise aux abords de la frontière belge.

Par courrier en date du 28 février 2006, vous m'avez informé que le projet de construction de la gendarmerie n'est pas remis en cause. Permettez-moi, madame la ministre, de vous dire que cette réponse ne me satisfait pas et qu'il serait opportun que vous puissiez au contraire m'annoncer la réalisation toute prochaine de cette caserne de gendarmerie.

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

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense. Monsieur le député, je voudrais d'abord vous remercier de l'intérêt, que je sais constant, que vous portez aux conditions de vie et de travail des gendarmes, qui sont en effet tenus, de par

leur statut, de résider en caserne. Cette contrainte, qui pèse sur eux, a une contrepartie : il est de la responsabilité de l'État de leur assurer un logement convenable.

Il est vrai que les unités de gendarmerie de Maubeuge sont mal logées depuis fort longtemps, occupant un casernement exigu qui ne satisfait plus aux normes techniques et de confort modernes. Du reste, celui-ci ne permet même plus de loger l'ensemble des gendarmes, puisque l'État est contraint de prendre vingt-trois logements en dehors de la caserne.

Ce problème, comme vous l'avez rappelé, ne date pas d'hier et, lorsque vous étiez maire, un projet a été effectivement élaboré, auquel la gendarmerie a participé en acquérant un terrain de 25 000 mètres carrés en vue de construire une nouvelle caserne.

Ce projet n'a pas abouti pour deux raisons. En premier lieu, la dissolution de la brigade motorisée a conduit à redéfinir le périmètre du projet. En second lieu, à partir de 1997, les crédits consacrés au logement de la gendarmerie ont baissé. De ce fait, le projet a été suspendu.

Sur votre demande, j'ai souhaité le reprendre. C'est ainsi qu'en 2003 je vous ai présenté un calendrier. Toutefois, entre-temps, des projets relatifs à la nouvelle organisation des zones de gendarmerie et de police, destinée à assurer à l'ensemble de nos concitoyens une meilleure sécurité, ont conduit à redéfinir les périmètres de responsabilité. C'est dans ce cadre que le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais a voulu étudier, depuis le début de l'année 2005, la possibilité d'améliorer la cohérence de l'implantation des services de police et des unités de gendarmerie dans le département du Nord-Valenciennes.

Telle est la raison pour laquelle le transfert vers la gendarmerie de la circonscription de sécurité publique de Fourmies et la dissolution corrélative de la compagnie de Maubeuge ont été évoqués. Je tiens cependant à préciser immédiatement que, bien que formulée dans un document écrit, cette proposition n'est qu'une hypothèse de travail et que, en tout état de cause, il ne saurait être question d'avancer dans un nouveau découpage des zones de responsabilité sans que les élus, notamment les maires concernés, soient prioritairement consultés. Cette concertation, je vous le répète, est un préalable à toute décision ministérielle.

C'est pourquoi vous comprendrez aisément, monsieur le député, que, pour l'heure, la construction de la nouvelle caserne ne puisse être entreprise. Elle est liée aux décisions qui seront prises après l'étude des projets et des résultats de la consultation.

Je peux néanmoins vous confirmer que, dès que ces études et ces consultations auront été conduites à leur terme, la mise en œuvre du projet immobilier, qui n'est pas abandonné parce qu'il est nécessaire, sera immédiatement reprogrammée.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures dix, est reprise à dix heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

PERSPECTIVES DE RESTRUCTURATION
DES HÔPITAUX DE CHÂTELLERAULT ET LOUDUN
DANS LA VIENNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Abelin, pour exposer sa question, n° 1497, relative aux perspectives de restructuration des hôpitaux de Châtellerault et Loudun dans la Vienne.

M. Jean-Pierre Abelin. Monsieur le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille, ma question concerne l'avenir des deux établissements hospitaliers situés dans le nord du département de la Vienne : celui de Châtellerault et celui de Loudun.

À Châtellerault, grâce à la décision prise en 1995 par le Premier ministre de l'époque, M. Alain Juppé, et grâce au travail remarquable des équipes administratives et du personnel médical et soignant, nous disposons aujourd'hui d'un hôpital neuf : outil performant dont la situation financière est bonne, établissement qui marche bien, au point que des projets d'extension sont envisagés et que des discussions sont en cours avec le secteur privé, confirmées d'ailleurs dans le projet de SROS de la troisième génération.

Depuis le départ du directeur de l'établissement en début d'année, nous sommes dans l'attente de la publication du poste le remplaçant. Alors même qu'il n'en avait jamais été question ni dans les réunions préparatoires du SROS, ni dans le cadre de la conférence départementale sanitaire, nous avons appris par la presse, sans aucune concertation ni aucune préparation, la volonté du président du conseil d'administration de l'hôpital d'instituer une direction commune entre le CHU de Poitiers et l'hôpital de Châtellerault, devant très rapidement déboucher sur la fusion des deux établissements.

Les médecins se sont exprimés contre ce projet par 28 voix contre 7, à l'instar de la très grande majorité du personnel puisque près de 600 agents ont signé une pétition en moins de trente-six heures. Ces derniers expriment en effet leur hostilité totale à une direction commune et à une fusion, et souhaitent la publication du poste de direction.

À dire vrai, nous ne sommes pas contre l'approfondissement d'une coopération entre le CHU de Poitiers et l'hôpital de Châtellerault. D'ailleurs, ces coopérations existent déjà et il est certainement intéressant de les renforcer. Mais nous sommes contre un projet de fusion-absorption à la hussarde, convenu entre trois ou quatre personnes, imposé dans la précipitation, sans aucune garantie de prise en compte des intérêts des Châtelleraudais et des personnels.

Aussi, monsieur le ministre, afin de rassurer la population et les acteurs de la santé, de calmer le jeu, mais aussi de prendre le temps de la réflexion et de la négociation, je vous demande la publication du poste, ce qui garantira des discussions avec le CHU de Poitiers plus équilibrées.

À Loudun, par ailleurs, l'hôpital de proximité a perdu sa maternité en 2001 lorsque Bernard Kouchner était ministre de la santé. Le secteur de la chirurgie est très fragilisé depuis des années, notamment à cause de la difficulté de recruter des chirurgiens de qualité en nombre suffisant et de manière stable. Ce secteur subit une forte baisse d'activité depuis le départ d'un chirurgien non remplacé et l'hôpital enregistre des résultats financiers négatifs que n'améliore pas la réforme de la tarification.

Face à cette situation difficile qui doit, d'après le SROS, aboutir à la fermeture du service de chirurgie dans les deux ans voire, après amendement, dans les trois ans, je vous

demande, monsieur le ministre, de réaffirmer votre volonté de maintenir un hôpital de proximité à Loudun, votre soutien pour permettre, grâce à des moyens et à des délais suffisants, la consolidation de ce rôle de proximité vital dans une région de 25 000 habitants autour d'un projet d'établissement sur lequel travaillent actuellement direction, médecins et personnel de l'établissement, pour améliorer la réponse aux besoins sanitaires de la population et pour maintenir et reconverter les emplois existants.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

M. Philippe Bas, *ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.* Monsieur Abelin, je voudrais vous rassurer. La ville de Châtellerault – belle ville, ville de paix et d'équilibre, où aurait pu, d'ailleurs, être signé, vous aimez à le rappeler, ce qui deviendrait l'édit de Nantes –, dispose actuellement de deux établissements de santé : un centre hospitalier récemment reconstruit et un établissement privé de médecine, de chirurgie et d'obstétrique, issu de la fusion, en octobre 2005, de deux cliniques.

L'établissement privé cherchant à regrouper ses installations sur un site unique, l'Agence régionale de l'hospitalisation a confié à la direction départementale des affaires sanitaires et sociales de la Vienne le soin d'engager et de suivre les négociations entre cet établissement et le centre hospitalier pour que le regroupement envisagé aboutisse à l'utilisation du seul plateau technique du centre hospitalier et à la mise en commun d'un certain nombre d'activités, dont la garde assurée par des praticiens.

Le schéma régional d'organisation sanitaire de la troisième génération a classé Châtellerault comme site de plateau technique de base, recommandant en outre l'existence, à terme, d'une maternité unique. Ce schéma régional propose que les rapprochements et coopérations se développent fortement aussi bien entre établissements du secteur public qu'entre établissements publics et privés, afin de mutualiser les ressources dans le but de garantir un meilleur service de la population.

Pour la mise en œuvre de ce schéma, l'Agence régionale de l'hospitalisation restera attentive à toutes les propositions cohérentes qui lui seront faites, comme celle qui semble se dessiner entre le centre hospitalier universitaire de Poitiers et le centre hospitalier de Châtellerault. Toutefois, ces opérations de coopération et de complémentarité, même si elles peuvent être jugées indispensables par leurs promoteurs, ne pourront se concrétiser sans l'assentiment ni l'engagement de tous les partenaires concernés – en particulier des élus – sous l'égide de l'Agence régionale de l'hospitalisation.

Entre le centre hospitalo-universitaire et le centre hospitalier, la question d'une éventuelle convention de cogestion a été évoquée afin de soutenir les projets de coopération. Il appartient maintenant aux conseils d'administration des établissements concernés de se prononcer sur ce projet. En fonction des positions arrêtées par ces instances, la question de la direction du centre hospitalier de Châtellerault pourra être tranchée.

Les inquiétudes exprimées quant au maintien de l'hôpital de proximité de Loudun n'ont, pour leur part, pas de raison d'être. Comme pour un certain nombre d'hôpitaux de cette région, mais c'est aussi le cas au niveau national, l'activité de chirurgie est marquée par un certain nombre de fragilités,

relatives en particulier au personnel médical, qui conduisent à la reconversion de cette activité au bout de deux ou trois ans.

Ainsi, le conseil d'administration du centre hospitalier et la communauté hospitalière ont eu le courage et la lucidité d'accepter d'établir des pistes de reconversion certaines et réalistes, qui permettront non seulement de résoudre la question de l'activité chirurgicale, mais aussi de renforcer le centre hospitalier et d'assurer par là même sa pérennité.

Aussi, la reconversion de la chirurgie doit-elle entraîner le développement d'activités de médecine et de soins de suite plus adaptées aux besoins de la population que celles actuellement desservies par ce centre. Le maintien de l'activité d'accueil, de traitement ou d'orientation des urgences, inscrite dans le schéma régional, parachève ce dispositif qui se veut fondé sur les nécessités de sécurité et de proximité en termes de recours aux soins dans l'intérêt des patients.

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

M. Jean-Pierre Abelin. Votre réponse, monsieur le ministre, apporte un peu de clarté dans le débat local sur le projet de convention concernant Châtelleraut.

J'ai compris qu'il fallait l'accord des deux conseils d'administration, notamment de celui de Châtelleraut. Si celui-ci donne son accord, on aura une direction commune ; s'il refuse, vous serez amené à publier le poste de directeur aujourd'hui vacant.

À propos de Loudun, les urgences, le SMUR, l'imagerie médicale et les soins continus doivent être impérativement préservés. Le redéploiement et l'ouverture d'activités médicales nouvelles ainsi que le développement d'une véritable filière gériatrique doivent répondre à l'impératif du maintien de l'emploi, et je vous serai reconnaissant, monsieur le ministre, de nous y aider.

POLITIQUE EN FAVEUR DU THERMALISME

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Dufau, pour exposer sa question, n° 1492, relative à la politique en faveur du thermalisme.

M. Jean-Pierre Dufau. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur la situation du thermalisme et du climatisme en France.

Dans l'une de mes précédentes questions, j'ai souligné que le thermalisme se posait de plus en plus en alternative – qu'il s'agisse d'accompagnement ou de remplacement – à une médication lourde, parfois longue et surtout très coûteuse. J'ai mis également l'accent sur l'impact économique que thermalisme et climatisme pouvaient avoir sur les villes concernées, notamment en termes d'emplois et d'aménagement du territoire.

Ce secteur représente 270 millions d'euros de chiffre d'affaires, dont plus des trois quarts correspondent à des cures thermales, et 110 000 emplois directs ou indirects. Des études scientifiques sérieuses sont en cours pour démontrer le service médical rendu par les cures thermales et climatiques.

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

M. Jean-Pierre Dufau. Nous savons que des pourparlers sont en cours entre la Caisse nationale d'assurance maladie et le Conseil national des exploitants thermaux, visant à régler le problème litigieux de la facturation de frais de dossier et à remédier à l'absence de revalorisation tarifaire significative imposée aux exploitants thermaux depuis plusieurs années.

Le ministre de la santé et des solidarités, M. Xavier Bertrand, a récemment indiqué que le Gouvernement avait décidé d'avaliser une augmentation de ces tarifs de 3 %, qui avait été conventionnellement actée en 2003. Monsieur le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille, pourriez-vous préciser quand l'arrêté fixant cette revalorisation a été publié et à partir de quelle date il prend effet ?

Je rappelle que les demandes de revalorisation exprimées par les établissements thermaux vont au-delà de ces 3 %. Pour mémoire, les tarifs conventionnels des soins thermaux étaient gelés depuis 2002. L'inflation ayant été, sur la même période, supérieure à 6,5 %, ces 3 % sont insuffisants pour rattraper le retard et permettre la modernisation des établissements.

Enfin, le Gouvernement peut-il assurer les exploitants thermaux de l'effectivité de cette revalorisation, sachant que, depuis 2003, une réforme de l'assurance maladie a eu lieu ? La CNAMTS sera-t-elle tenue d'appliquer cette revalorisation ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

M. Philippe Bas, *ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.* Le Gouvernement est très attentif au secteur du thermalisme, monsieur Dufau, et il s'attache à créer l'environnement le plus propice à son développement.

Vous interrogez le ministre de la santé et des solidarités, au nom duquel je répons ce matin, sur un éventuel déremboursement des soins dispensés lors de cures thermales et climatiques. Je tiens à vous répondre très clairement que de telles dispositions ne font en aucun cas partie des projets du Gouvernement. D'ailleurs, elles n'ont pas été prévues par la loi relative à l'assurance maladie du 13 août 2004.

En ce qui concerne les soins thermaux, l'assurance maladie a consacré en 2003, 169 millions d'euros au remboursement des dépenses dans le cadre du forfait uniformisé pour chacune des douze orientations thérapeutiques. Ce dispositif ne sera pas modifié.

Quant aux huit pratiques médicales complémentaires – douches filiformes, injections de gaz thermaux, drainage manuel des stases veineuses... –, certains ont pu s'étonner de ne pas les voir inscrites dans la nouvelle classification commune des actes médicaux. La Haute autorité de santé doit, en effet, rendre prochainement une expertise sur ces pratiques. En attendant, celles-ci resteront inscrites à la nomenclature générale des actes professionnels. Leurs conditions de remboursement resteront donc inchangées.

S'agissant du réajustement des tarifs thermaux, le Gouvernement est pleinement conscient de la situation économique du secteur. C'est pourquoi il a décidé en août dernier d'accorder une revalorisation de 3 %. Cette revalorisation est engagée dans le cadre de la convention thermique et suppose que celle-ci soit pleinement appliquée.

Vous savez que le Gouvernement a beaucoup œuvré dans ce sens : le dialogue entre la profession thermique et l'assurance maladie a pu enfin être renoué en décembre dernier. La profession thermique doit désormais retirer les frais de dossier de 10 euros pour chaque curiste qu'elle avait institués en novembre 2004, en dehors de tout cadre concerté et en dehors du support conventionnel. Cette pratique avait suscité de vives controverses, qui se sont manifestées jusque

dans votre assemblée. Des discussions sur ce point sont en cours entre la Caisse nationale d'assurance maladie et le Conseil national des exploitants thermaux.

Je souligne que la revalorisation de 3 % décidée par le Gouvernement fait plus que compenser le retrait des frais de dossier. Elle constitue une première étape de la discussion sur les tarifs. Les étapes suivantes se prépareront dans le cadre de négociations entre la profession et l'assurance maladie.

S'agissant de la reconnaissance du service médical rendu, les soins dispensés à l'occasion de cures doivent, comme tout autre soin, faire l'objet d'une évaluation indépendante, s'appuyant sur les compétences de la Haute autorité de santé. Ce point me semble essentiel pour l'avenir du thermalisme. Il constitue la priorité des travaux à mener en lien avec l'assurance maladie et la profession.

À ce titre, je me réjouis que la profession des exploitants thermaux se soit lancée résolument dans la préparation de protocoles d'études d'évaluation du service médical rendu. C'est une demande constante du ministère de la santé, depuis plusieurs années. Dans cette perspective, le rapport de M. Roques constitue une première étape.

Le Gouvernement est également attentif à l'avenir économique du thermalisme et du climatisme et à celui des villes concernées. La baisse tendancielle du nombre de curistes, qui atteint 1,5 % par an sur les cinq dernières années, n'est pas une fatalité. Il faut aujourd'hui développer d'autres activités et attirer de nouvelles populations en leur proposant une offre adaptée.

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

M. Jean-Pierre Dufau. Dans votre réponse, monsieur le ministre, vous avez essayé en quelques minutes de faire le tour des problèmes qui se posent. Je vous remercie d'avoir confirmé l'intérêt que le Gouvernement porte à ce dossier.

J'ai bien noté que des négociations étaient en cours. Je n'ai toutefois pas obtenu de réponse précise sur la situation d'urgence que j'ai mentionnée. Les huit pratiques médicales complémentaires sont en ce moment expertisées par la Haute autorité de santé, nous avez-vous indiqué : cela nous renvoie, une fois de plus, à demain ou à après-demain. De même, vous avez mis en balance la revalorisation des tarifs de 3 % avec la suppression des frais de dossier, indiquant que c'était un peu plus qu'une compensation. Cela ne saurait constituer une réponse : j'avais souligné que ces 3 % ne compensaient pas l'inflation, qui s'est élevée à 6,5 % depuis 2002.

On demande de plus en plus aux établissements thermaux de se moderniser afin d'améliorer le service médical rendu. Vous insistez à juste titre sur l'importance de l'évaluation du SMR pour garantir l'avenir du thermalisme, mais il faudrait, en contrepartie, que la revalorisation des tarifs donne aux établissements les moyens d'engager résolument cette politique moderne.

RÉGIME JURIDIQUE DE LA PROTECTION SOCIALE COMPLÉMENTAIRE DES AGENTS PUBLICS

M. le président. La parole est à M. Louis-Joseph Manscour, pour exposer sa question, n° 1494, relative au régime juridique de la protection sociale complémentaire des agents publics.

M. Louis-Joseph Manscour. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre de la santé et des solidarités sur les inquiétudes exprimées par les mutuelles quant à l'avenir de la protection sociale complémentaire des agents publics.

Un arrêté du Conseil d'État de 1962, dit arrêté Chazelle, et des dispositions du code de la mutualité autorisent l'État à accorder des subventions aux mutuelles de fonctionnaires. Ces derniers se voient ainsi garantir une protection sociale complémentaire de qualité.

Cependant, en juillet dernier, la Commission européenne jugeait que ces subventions contrevenaient au principe de la concurrence libre et non faussée. Deux mois plus tard, le Conseil d'État estimait que ces mêmes subventions créaient une différence de traitement contraire au principe d'égalité devant le service public. C'est ainsi que le juge administratif enjoignit le Gouvernement d'abroger, dans un délai de six mois, l'arrêté Chazelle et l'article R. 523-2 du code de la mutualité.

Or cette injonction arrive à échéance dans moins d'une semaine.

M. Xavier Bertrand revient d'un séjour aux Antilles. Il a pu constater, notamment à la Martinique, que le secteur public assure environ 50 % de l'emploi global. La remise en cause de la complémentaire santé ne peut donc que pénaliser nos régions, où la situation sanitaire et sociale est marquée par un retard structurel par rapport à la métropole et où des risques sanitaires graves existent, comme l'actualité dans le département de la Réunion en témoigne.

Soyons clairs : je ne demande pas au Gouvernement de passer outre aux recommandations et injonctions de la Commission européenne et du Conseil d'État. Je souhaite simplement qu'il prenne les mesures adéquates pour maintenir la solidarité nationale, si chère au modèle social français. Sans un accompagnement de l'État, la couverture sociale du secteur public serait inévitablement vouée aux logiques libérales du marché, ce qui se traduirait par une paupérisation des agents publics.

Des solutions doivent donc être envisagées. Faut-il que l'État subventionne toutes les mutuelles sans distinction, comme le préconise la Commission européenne ? Faut-il qu'il augmente les traitements des agents publics d'une prime de protection sociale complémentaire, comme le font certaines collectivités locales pour leurs agents ? Ce sont là quelques pistes à méditer.

Le ministère a, d'ailleurs, commandé un audit sur ces questions et M. Bertrand a déclaré que des propositions seraient soumises à concertation avec les partenaires sociaux dans un délai raisonnable.

Je vous demande donc si, à une semaine de la date limite posée par le Conseil d'État, des mesures seront prises par le Gouvernement pour protéger les mutuelles et le droit des agents mutualistes.

M. Philippe Edmond-Mariette. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.

M. Philippe Bas, *ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.* M. le ministre de la fonction publique m'a chargé de vous répondre en son nom, monsieur Manscour.

Le statut général des fonctionnaires ne prévoit pas une participation directe de l'État à la protection sociale complémentaire de ses agents. Toutefois, l'État employeur a jusqu'à présent participé indirectement à la protection sociale complémentaire à travers les aides qu'il apporte aux mutuelles, telles que les subventions directes ou les mises à disposition de personnels et de locaux. Le fondement juridique de ces aides se trouve à l'article R. 523-2 de l'ancien code de la mutualité et dans un arrêté du 19 septembre 1962.

Comme vous l'avez rappelé, la Commission européenne et le Conseil d'État viennent de remettre en cause ces dispositions juridiques. En juillet 2005, la Commission a demandé au gouvernement français de prendre toutes les mesures législatives, administratives ou réglementaires pour assurer la transparence et l'égalité des acteurs vis-à-vis des aides directes et indirectes dont peuvent bénéficier les mutuelles. On n'est donc pas, pour l'instant, dans une phase contentieuse.

La décision du Conseil d'État de septembre 2005 impose, quant à elle, de revoir les textes existants dans un délai de six mois.

Le Conseil d'État et la Commission ne remettent en question ni la protection sociale des fonctionnaires ni le principe de la participation des employeurs publics à cette protection, mais bien le cadre juridique général.

Une mission d'audit a été confiée conjointement à l'inspection générale des finances et à l'inspection générale des affaires sociales pour examiner la situation des mutuelles et proposer des solutions. Ses conclusions ont été remises au Gouvernement au début du mois de décembre. Un groupe de travail a été mis en place le 8 février 2006 par le directeur général de l'administration et de la fonction publique afin de définir un cadre juridique adapté. L'ensemble des partenaires sociaux seront associés à cette réflexion.

Le Gouvernement s'est engagé à ce que ce nouveau cadre juridique soit applicable avant la fin de l'année 2006, y compris par le biais d'une disposition législative si cela s'avère nécessaire.

M. le président. La parole est à M. Louis-Joseph Manscour.

M. Louis-Joseph Manscour. Monsieur le ministre, vous comprendrez que votre réponse ne me satisfasse guère. Quelque solution qu'il retienne, le Gouvernement devra choisir entre les mécanismes de solidarité existants et la rupture, livrant ainsi la protection sociale complémentaire des personnes, notamment pour la santé et la prévoyance, aux lois du marché. Ce serait vraiment dommage !

RÉFORME DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ

M. le président. La parole est à M. Damien Meslot, pour exposer sa question, n° 1513, relative à la réforme de la taxe sur les véhicules de société.

M. Damien Meslot. Monsieur le ministre délégué à l'industrie, la loi de finances pour 2006 a modifié le champ d'application de la taxe sur les véhicules de société. Depuis le 1^{er} janvier, cette taxe est due par les entreprises sur leur parc de véhicules, mais aussi – et c'est là l'élément nouveau qui pose problème à nombre d'entre elles – sur les véhicules des salariés ou des dirigeants, qui sont utilisés à titre professionnel et font l'objet d'un remboursement kilométrique au-delà de 5 000 kilomètres par an.

Ce dispositif nouveau, qui n'a fait l'objet, semble-t-il, d'aucune concertation, alourdit considérablement la charge fiscale de nos entreprises, notamment de nos PME. Il entre donc en contradiction avec l'ambition, commune au Gouvernement et à la majorité parlementaire, de réduire le poids des impôts et des taxes qui pèsent sur nos entreprises.

Pour répondre au trouble grandissant que suscite ce dispositif dans nos PME, je vous remercie, monsieur le ministre, de me préciser si vous comptez procéder rapidement à une adaptation des modalités d'application de cette taxe pour éviter qu'elle ne s'applique aux véhicules n'appartenant pas aux entreprises.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. Monsieur le député, vous entendiez interroger Thierry Breton, qui m'a chargé de le remplacer, sur les conséquences, notamment pour les petites et moyennes entreprises, des articles 14 à 16 de la loi de finances initiale pour 2006 réformant la taxe sur les véhicules de sociétés. Cette réforme a, en effet, profondément modifié le régime de la TVS afin de rendre la taxe plus équitable et d'encourager la détention de véhicules peu polluants.

Je tiens tout d'abord à vous rappeler que la vignette, qui restait due par les seules sociétés, a été supprimée et intégrée dans la TVS. En outre, le barème a été modifié pour favoriser l'acquisition de véhicules faiblement polluants en abaissant le tarif des véhicules les plus propres et en augmentant fortement celui des véhicules les plus polluants. Enfin, l'exonération des véhicules de plus de dix ans, qui polluent le plus, a été supprimée.

Ensuite, l'assujettissement à la TVS de véhicules appartenant aux collaborateurs d'une société n'est pas une nouveauté : la législation antérieure le prévoyait déjà dès lors que la société « entretenait » le véhicule, la jurisprudence considérant cet entretien comme effectif lorsque l'entreprise remboursait 85 % des coûts. Peu précis, ce dispositif a entraîné de nombreux contentieux et redressements, eu égard à un délai de prescription de dix ans.

C'est pourquoi le nouveau texte a introduit une règle plus simple, avec un barème clair : la TVS acquittée par l'entreprise est fonction des kilomètres parcourus par le collaborateur avec son véhicule, et qu'elle lui rembourse. Ainsi, la TVS n'est due qu'au-delà de 5 000 kilomètres remboursés, à hauteur de 25 % entre 5 001 kilomètres et 10 000 kilomètres, 50 % entre 10 001 kilomètres et 15 000 kilomètres, 75 % entre 15 001 kilomètres et 20 000 kilomètres et 100 % au-delà de 20 000 kilomètres. Naturellement, ce barème ne prend en compte que les kilomètres réalisés à titre professionnel, et exclut les trajets entre le domicile et le travail.

Par ailleurs, le régime des pénalités a été fortement assoupli : la prescription a été ramenée de dix ans à trois ans et la pénalité de 80 % est remplacée par une pénalité de 5 % ou 10 %, majorée de l'intérêt de retard. Ces règles simples permettent d'éviter que certaines entreprises ne s'exonèrent du paiement de la TVS, en externalisant la gestion de leur flotte automobile auprès de leurs employés, dans une démarche d'optimisation fiscale.

Néanmoins, l'ampleur des critiques et les enjeux économiques invoqués par les PME militent pour un réexamen des modalités d'application de cette mesure, lesquelles paraissent trop strictes au regard de l'objectif recherché.

Jean-François Copé étudie ainsi avec beaucoup d'attention une évolution de ce dispositif qui permettrait d'en alléger le poids sur les petites et moyennes entreprises.

Tels sont, monsieur le député, les éléments que je peux vous communiquer aujourd'hui. Soyez assuré que le ministre délégué au budget vous tiendra informé des nouvelles mesures qu'il prépare.

M. le président. La parole est à M. Damien Meslot.

M. Damien Meslot. Monsieur le ministre, si le début de votre réponse m'a quelque peu inquiété, la fin m'a rassuré puisque vous avez confirmé la déclaration que M. Breton avait faite dans *Les Échos* et selon laquelle il avait chargé son cabinet d'examiner comment limiter, dans le cadre de la loi, l'impact de la mesure. Il avait assuré qu'une mission venait d'être lancée pour corriger un dispositif favorisant les véhicules propres et imposant, depuis le 1^{er} janvier, les véhicules personnels des salariés s'ils parcourent plus de 5 000 kilomètres par an pour des raisons professionnelles.

M. le président. Voyons maintenant si cette réponse rassure aussi M. Le Mèner, qui a posé une question similaire à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. (*Sourires.*)

RÉFORME DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ

M. le président. La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour exposer sa question, n° 1506, relative à la réforme de la taxe sur les véhicules de société.

M. Dominique Le Mèner. Je souhaite effectivement attirer également l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la modification du champ d'application de la taxe sur les véhicules de société.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre délégué à l'industrie, sous le régime antérieur, les véhicules personnels utilisés dans le cadre professionnel étaient soumis à la taxation si la prise en charge des frais était assurée de façon significative par la société, c'est-à-dire lorsque le véhicule était utilisé à plus de 85 % par la société. Depuis le 1^{er} janvier 2006, cet impôt est dû par les entreprises sur tous les véhicules ne leur appartenant pas, mais utilisés à titre professionnel par les salariés ou dirigeants, et qui font l'objet de remboursements kilométriques supérieurs à 5 000 kilomètres par an. Elle est progressive en fonction d'un barème de remboursement, et totale au-delà de 20 000 kilomètres.

Cette taxe alourdit considérablement la charge fiscale des entreprises, plus particulièrement des PME situées en zone rurale, qui n'ont généralement pas la capacité de financer un parc propre de véhicules. C'est le cas dans de nombreuses circonscriptions. À titre d'exemple, pour une entreprise comptant cinq commerciaux, l'augmentation des charges pourrait être supérieure à 7 000 euros. Cette amplification de la pression fiscale est susceptible de nuire fortement à la compétitivité des petites entreprises, qui engagent souvent des commerciaux pour développer leur activité ! À terme, les prévisions de recrutement pourraient être revues à la baisse.

Ce dispositif, introduit par amendement lors du débat au Sénat, est en outre contradictoire avec le projet de loi de finances initial, qui proposait un aménagement de cette imposition aboutissant à un allègement pour les entreprises.

Considérant le risque que peut comporter cette mesure pour l'activité des entreprises et notre économie en général, je souhaiterais connaître la position du Gouvernement sur ces modifications récentes et avoir l'assurance que l'ensemble du système sera bien réexaminé pour ne plus pénaliser encore les petites et moyennes entreprises.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. Monsieur Le Mèner, je vous remercie de la préoccupation que vous manifestez pour les petites et moyennes entreprises, qui doivent effectivement faire l'objet d'une vigilance permanente.

La réforme du régime de la taxe sur les véhicules de société a pu, il est vrai, être perçue comme une sanction par ceux qui développent leur activité commerciale. Il faudra donc nous montrer particulièrement attentifs à ce problème.

Néanmoins, cette réforme peut aussi se comprendre. Dans le précédent système, cette taxe existait déjà pour les entreprises qui, pour ne pas payer une autre taxe, entretenaient à plus de 85 % les véhicules de leurs collaborateurs utilisés à titre professionnel. Mais elle donnait lieu à des contentieux d'autant plus nombreux que la période de prescription était de dix ans. Nous avons donc à faire face à des situations pénibles et difficiles à trancher, en raison de la difficulté de prouver le dépassement du seuil de 85 %. Le nouveau texte a introduit un barème simple et réduit les pénalités. Le taux augmente progressivement à mesure que le nombre de kilomètres parcourus pour l'entreprise est plus élevé. Il atteint 100 % seulement au-delà de 20 000 kilomètres. En outre, la prescription est réduite à trois ans.

Il n'en reste pas moins que les entreprises ont le sentiment d'être frappées d'une nouvelle taxe. Les critiques sont nombreuses et portent notamment sur les risques économiques qu'elle fait peser sur les PME notamment. C'est la raison pour laquelle Jean-François Copé examine en ce moment une évolution de ce dispositif, en vue d'en alléger le poids sur les petites et moyennes entreprises.

Votre demande est donc tout à fait justifiée et M. Copé ne manquera pas de vous donner des éléments d'information plus précis dès lors qu'ils auront été validés.

M. le président. La parole est à M. Dominique Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

J'insiste sur la nécessité de mettre en cohérence le discours sur la diminution des charges et la baisse de la fiscalité des entreprises et la réalité, qui voit celle-ci s'accroître, voire doubler. Nous serons très attentifs aux décisions que prendra le Gouvernement sur ce sujet.

SITUATION DE L'EMPLOI DANS L'ENTREPRISE WAGON À LA SOUTERRAINE DANS LA CREUSE

M. le président. La parole est à M. Michel Vergnier, pour exposer sa question, n° 1495, relative à la situation de l'emploi dans l'entreprise Wagon à La Souterraine dans la Creuse.

M. Michel Vergnier. Monsieur le ministre délégué à l'industrie, je ne savais pas à qui, à vous ou au ministre de la cohésion sociale, je devais adresser ma question. Je suis heureux que ce soit vous qui y répondiez, et vous allez comprendre pourquoi.

L'entreprise britannique Wagon, dont une unité est installée à La Souterraine, a annoncé il y a quelques semaines un plan de restructuration qui se traduirait par la suppression de 210 emplois sur quatre sites – dont 56 à La Souterraine dans la Creuse et 19 à Bessines en Haute-Vienne, raison pour laquelle j'associe ma collègue Marie-Françoise Pérol-Dumont à ma question. Or cette entreprise, qui appartient à un fonds de pensions anglais, a réalisé 19,5 millions de livres de bénéfices et en a reversé 6,5 millions aux actionnaires. Depuis cette annonce de restructuration, l'entreprise Wagon a racheté le groupe suédois Oxford, équipementier concurrent dont l'activité est pratiquement équivalente. Le rachat de ce concurrent porte le groupe de 5 000 employés à 8 000. À la suite de ce rachat, la direction de l'entreprise aurait suspendu son plan social.

Les dirigeants de l'entreprise ont été reçus au ministère de l'emploi, de même que les représentants du personnel, bien sûr très inquiets. En effet, Wagon emploie plus de 700 salariés dans les départements de la Creuse et de la Haute-Vienne et a obtenu – et c'est bien normal –, pour se moderniser et se sécuriser, de nombreuses aides publiques de la région, du département et de la municipalité.

Monsieur le ministre, vous connaissez les difficultés des territoires ruraux en termes de développement économique, ainsi que les problèmes de reclassement des salariés dans les bassins où l'activité économique est restreinte. Ceux-ci ont besoin d'être rassurés et de connaître précisément la position du gouvernement que vous représentez. Ils aimeraient savoir les détails de la restructuration qui a été évoquée lors des rencontres au ministère. Je rappelle que cette société n'est pas en difficulté ! Pouvez-vous nous assurer de toute votre vigilance et de votre soutien afin de protéger l'économie locale et l'avenir des salariés de La Souterraine et de Bessines ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. C'est à Gérard Larcher qu'était destinée votre question, monsieur le député, mais, comme nous travaillons en commun sur ces dossiers, je suis très heureux, en son absence, d'être appelé à y répondre.

La société Wagon Automotive emploie environ 1 500 personnes, dont 360 à La Souterraine près de Guéret, dans la Creuse, et 230 à Bessines, située en Haute-Vienne à quelques kilomètres de La Souterraine. Elle exerce des activités d'emboutissage et fabrique des structures de caisse pour les constructeurs automobiles.

Je peux vous assurer que Gérard Larcher et moi-même attachons la plus grande importance à la situation du secteur automobile en général et à celle de cette entreprise et de ses salariés en particulier. Nous mesurons tout à fait l'enjeu qu'elle représente pour l'emploi dans le bassin que constituent La Souterraine et Bessines.

Dans un marché automobile français atone, confronté à des difficultés menaçant sa compétitivité, Wagon Automotive a annoncé en décembre dernier qu'elle allait devoir mettre en place un plan d'adaptation de ses moyens de production. Au vu de l'évolution de son plan de charge jusqu'en mars 2008, l'entreprise a évalué qu'il y avait un sureffectif de 210 personnes, dont 56 à La Souterraine et 19 à Bessines.

Le comité central d'entreprise a été informé de ces perspectives et une procédure d'information-consultation sur le projet de restructuration a démarré le 25 janvier dernier, la

négociation d'un accord de méthode entre la direction et les syndicats menée préalablement n'ayant pas pu aboutir.

Comme vous le savez, l'annonce, le 20 février dernier, par le groupe anglais Wagon de son projet d'acquisition du groupe Oxford a conduit la direction française de Wagon à suspendre la procédure engagée concernant son projet de restructuration. Cette transaction ne sera finalisée qu'une fois accordée l'autorisation des assemblées des actionnaires de Wagon et d'Oxford puis de diverses autorités, notamment européennes, de la concurrence, dans les semaines qui viennent.

Compte tenu des fortes préoccupations exprimées par les salariés de Wagon, avant et après l'annonce du projet d'acquisition d'Oxford, les services des ministères de l'emploi et de l'industrie sont particulièrement mobilisés. Ainsi, la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle a reçu la direction puis les organisations syndicales de Wagon Automotive, et des réunions rassemblant la direction de l'entreprise, les représentants du personnel et les services de l'État doivent être programmées au niveau local pour évoquer la situation de chaque site et contribuer à un meilleur dialogue social.

Gérard Larcher et moi-même restons personnellement très attentifs à l'évolution de ce dossier, et à ses conséquences sur l'emploi et l'économie locale. Nous sommes convaincus que les actions concrètes pour soutenir la filière automobile arrêtées au Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars dernier par le Premier ministre profiteront à moyen terme à l'entreprise Wagon et à ses salariés.

En fait, les sous-traitants automobiles ont intérêt à se regrouper pour être plus forts et moins dépendants des principaux donneurs d'ordre que sont les constructeurs automobiles et pour accroître leurs capacités d'innovation et, partant, d'exportation. Au total, la procédure d'achat, qui a suspendu le plan social, apparaît, d'un point de vue strictement industriel, positive dans un marché européen difficile.

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

M. Michel Vergnier. Je comprends bien la logique économique de la procédure d'achat. Cela étant, je rappelle que l'entreprise n'est pas en difficulté, mais réalise au contraire des bénéfices.

La suppression d'emplois dans des régions comme les nôtres, j'y insiste, prend des proportions catastrophiques : 56 emplois en moins, ce n'est peut-être pas grand-chose sur le plan national, mais c'est réellement dramatique chez nous.

L'ensemble des élus se mobilisent pour créer des zones d'activité à la fois performantes et protectrices de l'environnement, avec notamment l'application du label ISO 14001. Or ils ont le sentiment que la situation n'évolue pas dans le bon sens, surtout quand ils voient les nouveaux projets de zonage qui leur sont proposés.

Ma question traduit l'inquiétude à la fois des élus du bassin et des salariés.

Dans la Creuse, nous menons un travail de réflexion sur la modernisation des services publics. Si l'emploi vient à diminuer et encore plus à disparaître, cette action ne devient pas inutile, mais perd de son sens.

Monsieur le ministre, nous comptons sur votre vigilance et votre appui.

DIFFICULTÉS DE RÉCEPTION DE LA BANDE FM
EN SEINE-SAINT-DENIS

M. le président. La parole est à M. Claude Bartolone, pour exposer sa question, n° 1490, relative aux difficultés de réception de la bande FM en Seine-Saint-Denis.

M. Claude Bartolone. Monsieur le ministre délégué à l'industrie, quelques jours après que notre assemblée a débattu de l'évolution des droits d'auteur face à l'explosion des outils, des réseaux et des usages numériques, à l'heure où la TNT émerge et multiplie l'offre de contenus audiovisuels et où les *blogs*, les *podcasts*, les *vidéocasts* proposent à nos concitoyens toujours plus d'information, toujours plus de communication et toujours plus de savoir, 40 000 foyers à l'Est de Paris ne peuvent pas écouter la plupart des stations de la bande FM, et plus particulièrement celles du service public.

Tout ou partie des villes de Bagnolet, des Lilas, de Romainville, de Montreuil et du vingtième arrondissement de Paris sont tout bonnement privées de radio. Les automobilistes circulant sur le périphérique entre les portes de Montreuil et des Lilas le savent bien. Je vous invite, monsieur le ministre, à en faire l'expérience : il n'y a aucune possibilité de fixer dans de bonnes conditions son autoradio, d'aussi bonne qualité soit-il, sur une des stations, notamment du service public.

Cette situation dure depuis des années.

Elle se manifeste de façon simple : il est impossible de fixer une réception ; celle-ci est instantanément couverte par des émissions et des parasites divers.

La problématique est non moins simple : est-il acceptable que ces populations, déjà trop souvent frappées par l'injustice, en supportent une supplémentaire en matière de réception radio et que ne leur soient pas appliqués les principes constitutionnels d'égalité d'accès et de continuité du service public de la radio ?

De cette injustice est né un vaste mouvement citoyen. Une association s'est créée : Les Sans-radio de l'Est parisien. Le travail remarquable mené par celle-ci est soutenu par tout ce que compte la Seine-Saint-Denis d'élus et de collectivités locales : le député de Seine-Saint-Denis que je suis, chacun des maires des communes concernées, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, le Conseil régional d'Ile-de-France... jusqu'au préfet de Seine-Saint-Denis !

Pour ma part, j'ai déjà interpellé le Gouvernement et le CSA sur ce problème. Si je dois reconnaître que, lors d'une réunion de travail, Mme Denis a fait preuve d'une grande écoute – hélas non suivie d'effet –, pour le reste, je dois vous dire mon étonnement devant la désinvolture des réponses qui m'ont été faites.

Ainsi, à ma question écrite du 25 janvier 2005, il m'a été répondu qu'il apparaissait que « l'usage de récepteurs FM de bonne qualité permet une écoute tout à fait satisfaisante de la grande majorité des programmes ». Le CSA m'a fait la même réponse mot pour mot.

Monsieur le ministre, j'habite le secteur et l'autoradio que j'ai dans ma voiture tout comme mon radio-réveil ne sont pas de mauvaise qualité. Or je dois me livrer à un jonglage technique permanent pour essayer d'écouter dans de bonnes conditions les programmes de Radio France.

Monsieur le ministre, je vous invite à venir vous rendre compte par vous-même de ce qu'il en est sur le périphérique à hauteur de la porte de Bagnolet !

L'attitude du Conseil supérieur de l'audiovisuel, pourtant compétent dans ce domaine, est très surprenante. Après avoir nié pendant des années cette situation, il ne prend tout simplement plus la peine de répondre aux sollicitations ! Cette posture pose un sérieux problème. Même le préfet de Seine-Saint-Denis, conscient de la légitimité de cette protestation, n'obtient pas de réponse de la Haute Autorité !

Tous les moyens de négociation, de concertation ont été patiemment mis en œuvre. Toutes les voies amiables ont été explorées. On finit par se demander si tout n'est pas fait pour que l'affaire aille en justice.

Tout cela doit, d'ailleurs, nous conduire à nous interroger sur le fonctionnement du Conseil supérieur de l'audiovisuel.

Trouvez-vous normal, monsieur le ministre, que la Haute Autorité traite avec autant de dédain et de désinvolture une protestation dont l'unique objet est la défense de l'égalité de tous les citoyens devant le service public, égalité que le CSA est précisément chargé de défendre ? Ce n'est pas la peine de créer une institution pour assurer la transparence si celle-ci ne l'applique pas elle-même.

Je souhaite obtenir des engagements de la part du Gouvernement. Va-t-il continuer à faire la sourde oreille ou compte-t-il prendre ses responsabilités ? Quels moyens précis entend-il mettre en œuvre afin d'obtenir du CSA des mesures concrètes, et selon quel calendrier ?

Après tant d'annonces sans lendemain et d'expertises sans fin, les habitants concernés ont appris à distinguer ce qui ressortait du volontarisme de ce qui n'était que sérénade. Monsieur le ministre, devant le « silence radio » du CSA, l'État est le seul désormais à avoir autorité pour régler ce dossier. Quelles sont vos intentions ?

M. Éric Raoult. C'est une bonne question, mais elle n'est pas nouvelle !

M. Claude Bartolone. Oui, cela dure depuis des années !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. M. Donnedieu de Vabres, qui vous prie d'excuser son absence, m'a chargé de vous transmettre sa réponse.

Vous soulevez, monsieur Bartolone, un problème qui préoccupe le ministre de la culture. Des auditeurs de l'Est de Paris et de certaines communes de Seine-Saint-Denis peuvent en effet rencontrer des difficultés de réception des programmes radios, dont notamment ceux de Radio France.

Notre paysage radiophonique est riche. Dans l'agglomération parisienne, il existe 57 radios en bande FM. C'est une offre comme il n'en existe nulle part ailleurs et elle incarne notre conception de la liberté de communication.

Mais cette richesse a un corollaire : la technique obéit à ses règles et il existe des zones de moins bonne réception résultant de l'exploitation massive des fréquences. C'est un aspect sur lequel, d'ailleurs, j'ai quelque compétence. (*Sourires.*)

Le Conseil supérieur de l'audiovisuel recherche avec les opérateurs radios les solutions les mieux à même de minimiser les brouillages occasionnés sans pénaliser les auditeurs. Ainsi a-t-on expérimenté depuis l'été dernier plusieurs scénarios d'amélioration comme la modification

des antennes implantées sur les tours « Mercuriales » à Bagnolet, ou encore le transfert temporaire à Romainville de l'émetteur d'une radio.

Parallèlement, des agents du CSA se sont rendus, en compagnie d'opérateurs radiophoniques, au domicile d'auditeurs qui rencontrent des difficultés. Il en ressort que plusieurs actions très simples sont de nature à améliorer la réception, comme, par exemple, une meilleure orientation des antennes filaires ou une diminution de leur longueur. Ces observations ont conduit le CSA à publier en septembre dernier un dépliant d'information à destination des particuliers et des professionnels du secteur.

Enfin, dans le cadre des appels généraux aux candidatures en bande FM, le CSA a ouvert une consultation publique sur l'Île-de-France. Elle sera close le 24 mars prochain. Chacun doit pouvoir, à cette occasion, proposer des pistes d'amélioration avant le lancement, en septembre prochain, de cet appel aux candidatures, qui concerne 80 % des fréquences de la bande FM en Île-de-France qui ne sont pas utilisées par le service public.

M. le ministre de la culture restera particulièrement vigilant sur ce dossier, afin que non seulement les programmes soient émis, mais qu'ils soient également reçus par tous dans les meilleures conditions.

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

M. Claude Bartolone. Monsieur le ministre, vous avez eu raison d'indiquer que vous étiez, vous aussi, compétent sur une partie de ce dossier.

Je formulerai quelques observations après avoir écouté la réponse que vous a demandé de me transmettre M. le ministre de la culture et de la communication.

Premièrement, les habitants de l'Est parisien ne sont pas tous équipés de radios datant du siècle dernier. Je vis ce phénomène et je puis vous assurer que les solutions à ces problèmes ne relèvent pas simplement de l'orientation du poste de radio ou de la diminution de l'antenne, comme cela nous a été conseillé.

Des gênes plus importantes apparaissent. Certains habitants voient leur alarme perturbée. D'autres ne parviennent pas à obtenir les services qu'ils souhaitent – je pense, par exemple, aux commandes de portes de garage électriques. On constate un dérèglement de bon nombre d'équipements dans ce secteur. Je le répète : les habitants qui se retrouvent dans cette situation ne sont pas des moins que rien et ils ne possèdent pas des postes d'occasion, mais des postes de qualité.

Deuxièmement, on nous fait souvent remarquer que nous bénéficions d'une offre exceptionnelle. Mais à quoi bon une offre exceptionnelle si c'est aux dépens de l'offre existante, et notamment des services publics ?

La lettre qui vient d'être adressée par M. le président du CSA à M. Michel Léon, président de l'association des Sans-radio de l'Est parisien est accompagnée d'un certain nombre d'annexes. L'une fait état du déplacement, pendant un certain temps, de l'émetteur de TSF et de quelques appels d'auditeurs se plaignant immédiatement de recevoir cette radio dans de moins bonnes conditions. Là, il ne s'agit pas de quelques auditeurs, mais de milliers d'auditeurs.

Monsieur le ministre, je ressens, comme les membres de cette association, une drôle d'impression. Il y a quelques mois, s'est déroulé un procès à Reims. Un des prestataires d'émissions a été condamné à devoir démonter toutes ses antennes. Le CSA attend-il que la justice traite ce problème,

pour ne pas avoir à intervenir ? Cela ne me semble être une bonne solution ni pour les auditeurs qui écoutent l'une des cinquante-cinq radios que vous avez évoquées, ni pour l'association des Sans-radio de l'Est parisien, qui se verrait contrainte d'engager une procédure judiciaire pour simplement faire valoir ses droits.

Je vous demande d'intervenir, en votre qualité de ministre délégué à l'industrie, dans les domaines relevant de votre compétence et de faire part de nos observations à votre collègue ministre de la culture. Nous ne pouvons pas simplement nous contenter d'attendre les nouvelles procédures, les nouveaux appels d'offres. Je crois qu'après des années de protestation, il est nécessaire d'entendre enfin la demande des habitants de l'Est parisien, qui veulent simplement écouter, dans de bonnes conditions, les radios de service public.

DISTRIBUTION DU COURRIER EN ZONE RURALE

M. le président. La parole est à M. Francis Saint-Léger, pour exposer sa question, n° 1510, relative à la distribution du courrier en zone rurale.

M. Francis Saint-Léger. Monsieur le ministre délégué à l'aménagement du territoire, le département de la Lozère, dont je suis l'élu, connaît de façon récurrente des dysfonctionnements affectant la distribution du courrier.

Le dernier exemple a été observé dans le canton du Bleynard, qui, durant plusieurs jours, n'a bénéficié du courrier qu'un jour sur deux. De nombreux particuliers, chefs d'entreprise et élus m'ont alerté à ce sujet et m'ont fait part de leur légitime mécontentement.

En effet, selon les termes du service universel postal, la levée et la distribution doivent être assurées tous les jours ouvrables, sauf circonstances exceptionnelles.

La loi du 20 mai 2005 relative à la régulation des activités postales a réaffirmé l'importance de la présence postale et du service universel postal en termes de cohésion sociale, de développement et d'aménagement du territoire national.

Au travers de la loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux, le principe du tarif unique, et donc de la solidarité territoriale, a été consolidé. Aussi apparaît-il anormal et même totalement inacceptable que, pour des questions d'organisation, la distribution du courrier ne puisse être assurée six jours sur sept dans certaines zones rurales, comme c'est le cas dans le reste du pays.

Si l'on peut raisonnablement admettre un jour de carence dans le service pour des motifs imprévisibles, rien, pas même une épidémie de grippe, ne peut justifier des dysfonctionnements répétés. Les justifications des services postaux en charge de cette question dans le département ne sont pas satisfaisantes.

Au-delà du préjudice subi par les entreprises, les services rendus par le facteur et la distribution du courrier dans un département comme celui de la Lozère sont des éléments essentiels pour la cohésion sociale et territoriale.

Par ailleurs, monsieur le ministre, quelle peut être la crédibilité de La Poste dans le cadre de la réorganisation qu'elle entend mener sur le terrain, si elle ne tient pas le premier de ses engagements, à savoir la régularité de la distribution du courrier ?

Il est indispensable – et je sais que vous en êtes conscient – que La Poste continue à jouer pleinement son rôle dans les zones rurales. Quelles mesures comptez-vous prendre afin que ces manquements, qui nuisent à nos zones rurales, ne se reproduisent pas ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Monsieur Saint-Léger, votre question sur les dysfonctionnements de la distribution postale dans le département de la Lozère appelle plusieurs niveaux de réponses.

Tout d'abord, l'événement lui-même est tout simplement inacceptable. La Poste en est consciente, puisque, dès qu'elle a constaté le problème, qui a duré moins d'une semaine, une solution a été apportée – à laquelle, je le sais, vous n'êtes pas étranger.

Cette entreprise a, malgré tout, un grand sens de sa mission de service public. Je lui fais confiance pour présenter ses excuses aux habitants concernés et veiller à mettre en place une organisation irréprochable. À ce titre, je signale que, dans le département de la Lozère, 93 % des lettres intradépartementales sont distribuées à J +1, ce qui est plutôt bien.

Ensuite, La Poste est, comme vous l'avez rappelé, astreinte à une obligation de service postal universel, où figure l'obligation législative de levée et de distribution du courrier chaque jour ouvrable. Cette disposition, qui est évidemment une contrainte économique sur certains territoires – c'est le principe d'égalité, voire d'équité entre les territoires –, trouve sa contrepartie dans le monopole attribué à La Poste sur le courrier de moins de cinquante grammes.

Il n'est pas possible que La Poste profite de cette position de monopole sans en assumer pleinement la totalité des conséquences. Cette contrainte imposée par la loi répond au principe d'équité entre les territoires et entre les Français. Il n'est donc pas question de revenir dessus – le Parlement est d'ailleurs là pour y veiller. Je rappelle que l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes est chargée de veiller à la bonne mise en œuvre du service universel. C'est désormais l'instance vers laquelle les habitants et les élus peuvent se tourner.

Votre question me donne l'occasion de faire un point plus général sur les services au public en milieu rural. Dans une circulaire du 2 août dernier, le ministre de l'intérieur et moi-même avons demandé aux préfets de prévoir un moratoire de six mois et d'engager une grande consultation avec l'ensemble des acteurs locaux sur la modernisation des services publics en milieu rural. La première étape de ce travail est terminée.

La seconde étape, consistant à proposer localement des schémas d'organisation des services afin d'améliorer leur qualité et la faculté pour les habitants d'y accéder, sera achevée fin mai. Une enveloppe de 50 millions d'euros a d'ores et déjà été dégagée pour financer les améliorations des services par la mutualisation, la polyvalence, les nouvelles technologies de l'information et de la communication, etc.

Je connais, monsieur Saint-Léger, votre engagement en faveur des territoires ruraux. Vous m'avez accompagné lors de ma visite dans votre département de la Lozère et vous avez participé au grand débat sur la modernisation des services publics en milieu rural.

L'exigence de nos concitoyens est de recevoir aujourd'hui le meilleur service rendu, et non d'avoir à tout prix un service public. Ils expriment des exigences prioritaires dans un certain nombre de domaines, que ce soit dans le domaine des services de santé, dans le domaine des services à l'enfance – crèches, maternelles, écoles –, dans le domaine des transports. Les services postaux en font partie. Et un certain nombre d'opérateurs qui ont une véritable mission de service public en font partie aussi.

Dans cet esprit, M. le Premier ministre signera, dans quelques semaines, la Charte des services publics en milieu rural avec le président de l'Association des maires de France. Je finalise actuellement le travail de préparation. L'ensemble des opérateurs ont déjà validé mes propositions. Lorsque je parle de l'ensemble des opérateurs, je vise ceux qui ont une mission de service public, comme La Poste, la SNCF, EDF et les Télécom, mais aussi les ANPE, la Caisse d'allocations familiales, l'UNEDIC, les ASSEDIC, et bien évidemment l'ensemble des grandes administrations d'État.

Nous devons exiger non qu'il y ait plus de service, mais qu'il y ait « mieux de service au public ». Nous devons exiger que des systèmes d'alerte soient mis en place dans tous les domaines, afin que plus une seule décision ne puisse tomber comme une chape de plomb sur l'ensemble des élus locaux, comme cela existait autrefois dans le domaine de l'éducation nationale, où l'on annonçait brutalement la fermeture d'une classe, voire d'une école, quelques mois avant la rentrée.

Je voulais donc vous apporter ces renseignements complémentaires à l'occasion de la réponse à votre question concernant les difficultés de distribution postale rencontrées dans votre département et que nous devons impérativement corriger.

Vous avez pris une part importante à toutes ces réflexions, formulé un certain nombre de propositions innovantes, que vous retrouverez d'ailleurs dans cette Charte de modernisation des services publics en milieu rural, et je voulais vous remercier de votre contribution. Je resterai très attentif à tous ces problèmes.

M. le président. La parole est à M. Francis Saint-Léger.

M. Francis Saint-Léger. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse à la fois claire, précise et complète.

Nous espérons que les services concernés de La Poste vous entendront et prendront les dispositions nécessaires afin d'éviter que de tels dysfonctionnements ne se reproduisent. De la sorte, l'exigence de nos concitoyens, qui, comme vous l'avez rappelé, est de bénéficier du meilleur service rendu, pourra être respectée.

EFFECTIFS DE POLICE À NOISIEL EN SEINE-ET-MARNE

M. le président. La parole est à Mme Chantal Brunel, pour exposer sa question, n° 1500, relative aux effectifs de police à Noisiel en Seine-et-Marne.

Mme Chantal Brunel. Lors de la discussion de la loi de finances, le mercredi 2 novembre 2005, M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, a donné son accord pour la création d'un nouveau district de police en Seine-et-Marne recouvrant l'arrondissement de Torcy, où vivent plus de 350 000 personnes. La finalisation de la création de ce nouveau district est ardemment attendue : pourriez-vous m'indiquer, monsieur le ministre délégué à l'aménagement du territoire, dans quel délai précis sa création sera effective ?

Par ailleurs, la circonscription de police de Noisiel a besoin d'effectifs supplémentaires, même si le ministre d'État lui a affecté de manière permanente une section de compagnie républicaine de sécurité, ce qui prouve que nous avons, hélas, à faire face à de nombreux soucis dans le domaine de la sécurité.

La circonscription de police de Noisiel compte un policier pour 598 habitants, contre un policier pour 448 habitants en moyenne dans notre département. Il nous faudrait 30 fonctionnaires supplémentaires pour atteindre la moyenne départementale.

Ce manque d'effectifs est encore plus criant si l'on prend en compte, non seulement les habitants, mais les flux de population présents tous les jours dans cette circonscription de police : environ 100 000 personnes viennent tous les jours travailler, étudier, à la faculté, au Centre Descartes, dans les nombreux lycées ou faire leurs achats dans les centres commerciaux.

Pourriez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, combien de gardiens de la paix sortant des écoles au 1^{er} mai pourront être affectés à Noisiel ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Madame la députée, je tiens d'emblée à vous dire que M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, est particulièrement attentif aux problèmes que rencontre votre circonscription de Seine-et-Marne, comme, du reste, l'ensemble de votre département.

Le réaménagement des services de la sécurité publique doit permettre d'améliorer les performances des services et de mieux répondre aux besoins exprimés par la population en termes de sécurité.

La création d'un troisième district de sécurité publique en Seine-et-Marne siégeant à Torcy et regroupant les circonscriptions de Noisiel, Chelles, Mitry-Mory, Villeparisis et Pontault-Combault correspond pleinement à cet objectif. Les textes entérinant cette décision sont en cours de rédaction et seront très prochainement publiés.

S'agissant de la circonscription de sécurité publique de Noisiel, ce service dispose actuellement de 139 fonctionnaires et de 13 adjoints de sécurité. Cette dotation, qui est comparable à celle en place en 2003, apparaît conforme à l'effectif de référence établi pour ce type de circonscription, et sera maintenue à ce niveau à l'occasion des prochains mouvements de personnels.

Mais les effectifs ne sont pas tout – vous le savez mieux que personne, madame la députée, pour être vice-présidente du groupe d'études sur la sécurité intérieure au Parlement et pour avoir activement participé il y a trois ans au grand débat législatif sur la mise en place de la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure. Les effectifs en commissariat sont une chose ; leur utilisation en est une autre. Il faut aussi prendre en considération la diversification de leur organisation. À cela s'ajoute la réforme des corps et carrières. Bref, il y a un ensemble de propositions contenues dans la LOPSI qui, additionnées aux effectifs, doivent contribuer à faire régresser le niveau de délinquance et à faire augmenter les taux d'élucidation des affaires.

L'amélioration de la sécurité de nos concitoyens ne peut donc se fonder sur la seule augmentation des effectifs d'un commissariat. Elle repose aussi sur un meilleur emploi des forces disponibles.

L'adaptation, sur le terrain, de la présence des forces de l'ordre à la réalité de la délinquance est un gage d'efficacité.

Aussi, pour y parvenir, les services de sécurité publique ont été dotés de la main courante informatisée, outil de pilotage qui permet d'orienter les patrouilles en fonction des priorités préalablement définies.

Par ailleurs, la doctrine d'emploi des forces mobiles de sécurité a été réformée en profondeur, afin de dégager des moyens humains supplémentaires. Rompant avec une activité traditionnelle orientée vers l'ordre public, les compagnies républicaines de sécurité sont désormais impliquées au quotidien dans des missions de sécurisation aux côtés des personnels de la sécurité publique.

Vous disiez à l'instant que vos effectifs de police étaient renforcés par la présence d'une compagnie républicaine de sécurité. Permettez-moi de vous dire que la mission d'une compagnie républicaine de sécurité n'est plus la même qu'hier. Il s'agit d'un complément des forces de l'ordre, puisque ses membres sont affectés aussi à des tâches de proximité.

La police de proximité se trouve donc renforcée du fait d'une présence policière plus importante permettant d'améliorer la lutte contre l'insécurité. À ce titre, il convient de noter, sur l'ensemble de la circonscription de sécurité publique de Noisiel, dont dépend Torcy, la baisse de 2,8 % de la délinquance générale enregistrée au cours des deux premiers mois de 2006, alors que les faits de voie publique ont pour leur part diminué de 9,9 % sur la même période. Les dispositions de la LOPSI et de la loi de sécurité intérieure visant à diversifier l'organisation de la police et à lui permettre de mieux occuper le terrain trouvent ici toute leur efficacité.

Je ne vous annonce donc pas le renforcement des effectifs du commissariat de Noisiel, mais la diversification de l'utilisation des forces de police et le renforcement des moyens annexes. Ceci étant, madame la députée, je tiens à vous dire que, dans le cadre des effectifs supplémentaires que le Parlement a programmés dans la LOPSI et en fonction de la montée en puissance 2006-2007, notamment des effectifs sortant des écoles de police, M. le ministre de l'intérieur restera attentif à vos revendications.

M. le président. La parole est à Mme Chantal Brunel.

Mme Chantal Brunel. Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'annonce d'une décision officielle et rapide concernant la création d'un nouveau district de police, mais je ne peux me satisfaire de votre réponse s'agissant des effectifs.

D'abord, la population – 15 000 habitants – a beaucoup augmenté depuis 2003.

Ensuite, je ne vois pas pourquoi on ne prend pas en compte les quelque 100 000 personnes qui viennent chaque jour dans la circonscription de police de Noisiel. L'État prend bien compte les visiteurs de Disneyland Paris. Les flux de population doivent être pris en compte dans tous les commissariats.

Par ailleurs, notre département, situé en deuxième couronne, a connu des événements difficiles à l'automne dernier avec les mouvements de violence dans les banlieues. Nous avons aujourd'hui des problèmes à l'université de Marne-la-Vallée et dans les lycées.

J'ai du mal à comprendre que l'on n'augmentera pas les effectifs de police, alors que, lors de sa visite au commissariat de Noisiel, le ministre de l'intérieur lui-même a reconnu qu'il s'agissait de la circonscription de police la plus difficile du département de Seine-et-Marne.

Par ailleurs, nous avons la chance d'avoir un commissaire de police et des hommes particulièrement dévoués : ne les décourageons pas. Ce n'est pas parce qu'ils obtiennent, par un travail tout à fait remarquable, des résultats qu'il ne faut pas leur accorder d'effectifs supplémentaires. J'espère que vous reverrez votre position, car, globalement, la Seine-et-Marne est beaucoup moins bien dotée que d'autres départements de la région parisienne qui ont beaucoup plus d'effectifs de police. Nous sommes sous-équipés et nous avons très peu de policiers.

TRANSPORTS URBAINS À MONTFERMEIL ET À CLICHY-SOUS-BOIS EN SEINE-SAINT-DENIS

M. le président. La parole est à M. Éric Raoult, pour exposer sa question, n° 1515, relative aux transports urbains à Montfermeil et à Clichy-sous-Bois en Seine-Saint-Denis.

M. Éric Raoult. Monsieur le ministre des transports, je souhaite appeler votre attention sur le désenclavement du plateau de Montfermeil-Clichy-sous-Bois par l'extension du tram-train « Bondy-Sevran ».

Pour connaître ces problèmes en région lyonnaise, vous savez que rien ne sert de faire des efforts en matière de sécurité urbaine – le Gouvernement l'a fait en créant une nouvelle circonscription administrative de police –, rien ne sert de modifier l'urbanisme par la rénovation urbaine – le Gouvernement le fait sur le plateau de Clichy-Montfermeil, comme il œuvre pour la revitalisation économique avec l'extension de la zone franche urbaine et à l'action éducative avec le plan « ambition réussite » –, si ces actions ne sont pas accompagnées d'une volonté forte de désenclavement.

Notre président de séance, fin connaisseur des dossiers de rénovation urbaine, sait que le développement durable des territoires comme celui de Montfermeil et de Clichy n'est possible que s'ils sont reliés aux trois pôles économiques majeurs que sont Paris, Roissy et Marne-la-Vallée pour le département de la Seine-Saint-Denis.

Mais j'apprends à l'instant que le centre commercial de Clichy-Montfermeil vient d'être attaqué par des casseurs qui ont endommagé plusieurs commerces et s'en sont pris à plusieurs commerçants.

Il serait souhaitable que Montfermeil et Clichy-sous-Bois disposent d'un transport en commun en site propre – TCSP. Je pense tout particulièrement à l'extension du tram-train sur la ligne Bondy-Sevran. Ce projet est maintenant une réalité après une longue attente de plus de trente ans. Cette demande date en effet de 1998, mais elle n'avait pas été retenue par le gouvernement d'alors et la majorité du conseil régional.

Le raccordement à la nouvelle ligne tram-train des Coquetiers, qui relie Bondy – RER E – à Aulnay – RER B – s'impose et il est soutenu par les élus du secteur. Je pense particulièrement au président de la communauté d'agglomération et maire de Montfermeil, M. Xavier Lemoine, ainsi qu'aux conseillers généraux, M. Ludovic Toro et M. Coenne, sans oublier le maire de Clichy-sous-Bois, qui essaie d'obtenir aujourd'hui ce qu'il n'a pu obtenir des gouvernements précédents où siégeaient ses amis.

Ce décrochement, au départ de Livry-Gargan, remonterait sur Clichy, traverserait le grand ensemble Clichy-Montfermeil, puis viendrait, en boucle, desservir l'hôpital intercommunal et le centre-ville de Montfermeil.

Ce projet de raccordement s'impose et devrait être soutenu par les pouvoirs publics et par le conseil régional d'Île-de-France, dans le cadre d'un aménagement du contrat de plan État-région existant ou d'une inscription prioritaire pour la préparation du prochain contrat de plan.

Un engagement bilatéral État-région sur le phasage de cet accord serait plus que souhaitable dans les semaines qui viennent. Je sais que ce projet est coûteux, mais il est indispensable si nous ne voulons pas revivre les dramatiques événements qui ont éclaté à Clichy-sous-Bois le 27 octobre dernier et qui peuvent à tout moment se reproduire si une action forte de désenclavement des communes de Clichy et de Montfermeil n'est pas mise en œuvre. Celle-ci est en effet indispensable pour l'emploi des jeunes.

Ayant fondé la mission locale pour l'emploi, je peux témoigner qu'elle ne sert à rien si nous ne pouvons obtenir des stages et des emplois. Si le contrat première embauche s'avère absolument nécessaire, c'est bien pour les jeunes des quartiers en difficulté. Le Premier ministre rappelle souvent qu'il y a 40 % de jeunes au chômage dans certains quartiers difficiles : il s'élève à 80 % à Clichy-Montfermeil.

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, de bien vouloir préciser la position du Gouvernement sur ce dossier.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, sachez combien je comprends la nécessité d'assurer le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil par un transport collectif lourd, gage d'une bonne accessibilité aux pôles économiques voisins, avec toute la dimension sociale et pédagogique qu'elle comporte, en particulier vis-à-vis des jeunes.

Je tiens à vous assurer du grand intérêt que je porte à la mise en cohérence de ce territoire pour les 28 000 personnes concernées par ce désenclavement sur les 52 000 habitants que comptent ces deux communes de Seine-Saint-Denis.

Le programme de rénovation urbaine élaboré dans le cadre du développement durable devra, j'en suis convaincu, s'appuyer sur une restructuration forte et ambitieuse des transports collectifs, car je connais les conditions de saturation du réseau bus mais aussi la charge constatée sur les gares, notamment la gare du Raincy-Villemomble.

Le tram-train Aulnay-Bondy sera mis en service à la fin de l'année. Les réflexions conduites par le syndicat des transports d'Île-de-France sur les débranchements possibles, notamment en faveur de Clichy et Montfermeil, ont déjà permis de confirmer l'importance qu'ils revêtent sans qu'une solution définitive n'ait malheureusement encore été trouvée. Il appartient au STIF, dans sa nouvelle formation, de décider des priorités qu'il entend définir à l'avenir pour l'évolution du réseau local et d'y associer les financeurs.

Le contrat de projet État-région 2007-2013 reste à bâtir. Mais le caractère tout à fait particulier de ce territoire en recomposition, avec la programmation de 2 000 logements, qui appellent une population nouvelle, me semble devoir

favoriser un changement profond de sa desserte en transports collectifs. Dans cette perspective de programmation contractuelle, elle devrait constituer un dossier prioritaire.

Vous l'avez compris, monsieur le député, je soutiendrai les actions qui permettront d'accroître la mobilité des habitants de Clichy-sous-bois et de Montfermeil, en particulier dans le cadre du contrat entre l'État et la région.

M. le président. La parole est à M. Éric Raoult.

M. Éric Raoult. Monsieur le ministre, l'engagement du Gouvernement est net. L'accumulation des moyens est très importante sur le site de Clichy-Montfermeil dans la mesure où, pendant de nombreuses années, il a été en quelque sorte l'« appartement-témoin » des difficultés et des succès de la politique de la ville.

Vous venez de donner une réponse qui ira droit au cœur des élus de ce secteur, car, si les pouvoirs publics soutiennent ce projet dans le cadre du contrat de projet 2007-2013, je suis persuadé que la majorité actuelle du conseil régional, suivie par le conseil général, ne pourra faire autrement que d'abonder dans le même sens, non seulement en l'approuvant, mais aussi en y participant financièrement.

Au nom des élus de Clichy et de Montfermeil, je tiens à vous remercier car, si certains ont réfléchi pendant des années à la politique de la ville, ce gouvernement, lui, agit de manière concrète en matière de rénovation urbaine, comme nous avons pu nous en apercevoir depuis quelques mois. L'action qui sera menée pour l'extension du tram-train répondra à l'attente d'une population qui voudrait ne plus être considérée comme étant sur le bord mais comme une partie intégrante de la réalité du département de Seine-Saint-Denis. Clichy ne peut pas se résumer au drame du 27 octobre et Montfermeil à ses difficultés passées, ce sont aujourd'hui deux villes qui, grâce à l'action du gouvernement de Dominique de Villepin, en particulier celle du ministère des transports et celle du ministère de l'intérieur, veulent être des villes comme les autres.

AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DANS L'ALLIER

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse, pour exposer sa question, n° 1514, relative à l'aménagement du réseau routier dans l'Allier.

M. Gérard Charasse. Monsieur le ministre des transports, je veux rappeler la situation très critique du réseau routier national et international dans le département de l'Allier.

Chacun sait l'importance que revêt pour un département sa desserte routière, qui, bien pensée, peut être la source de nouvelles chances de développement. Sous l'impulsion des élus, un grand nombre de décisions relatives à la desserte de ce département ont été prises au cours de la précédente législature. Elles peuvent se ranger sous trois grands chapitres : le contournement de l'agglomération de Vichy, qui est, en France, le seul bassin de plus de 70 000 habitants à ne pas être desservi par des voies rapides ; l'aménagement de la RN 7, en particulier dans ses parties les plus accidentogènes, dont le sud du département, où il y a un mort tous les 500 mètres ; enfin, la route Centre-Europe-Atlantique, la RCEA.

Le contournement de Vichy fait l'objet d'un accord de partenariat entre les collectivités territoriales et l'État sur la maîtrise d'œuvre des tronçons. Dès lors, on comprend aisément que la coordination de l'ensemble soit une clé de l'efficacité du projet. Les conseils régional et général ainsi

que la communauté d'agglomération de Vichy se sont maintenant engagés et je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous m'informiez du degré de réalisation des engagements de l'État, en particulier sur le tronçon nord de Vichy, en direction de la RN 7.

S'agissant de la RCEA et de la RN 7, des lenteurs sont à déplorer, en particulier pour la RN 7, dans le sud du département, où le contournement de Lapalisse-Saint-Prix n'est toujours pas en service.

Je souhaiterais également connaître les mesures qui seront prises pour combler ces retards, qui auraient pu avoir des conséquences dramatiques alors que, l'année dernière, au sud de Lapalisse, un car chutait dans un ravin.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, comme vous l'indiquez, l'amélioration du réseau routier dans le département de l'Allier est d'une importance majeure. Un large consensus existe sur la nécessité de poursuivre les efforts qui ont été engagés.

S'agissant de la desserte de l'agglomération de Vichy, le premier enjeu concerne la coordination des trois maîtres d'ouvrage impliqués. Le bilan de la concertation sur le contournement nord sera présenté au prochain comité de pilotage. Cela permettra d'envisager une enquête publique selon un calendrier cohérent avec la réalisation du barreau de liaison jusqu'à l'antenne de Gannat, dont la concession a été confiée à la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône – APRR –, ainsi que celle du barreau sud, projet du département.

Par ailleurs, les études, en particulier environnementales, se poursuivent activement sur la section la plus au nord, vers la RN 7, afin de définir un tracé à l'intérieur du fuseau retenu à ce jour.

À la suite de la décision prise le 6 mars dernier par le Premier ministre, l'année 2006 sera marquée par une accélération des aménagements des grands axes routiers, dont la RN 7 et la RCEA.

Pour la RN 7, sur laquelle porte plus particulièrement votre question, je peux vous indiquer que la déviation de Lapalisse-Saint-Prix sera mise en service avant la fin de l'année. Je sais l'importance de cette réalisation, attendue depuis longtemps et sur laquelle, avec vos collègues Dériot et Simon, vous aviez déjà appelé mon attention. Cette mise en service sera un soulagement, non seulement pour les usagers de la RN 7, mais également pour les riverains.

Mais il nous faut, bien sûr, poursuivre ces améliorations. Je me suis d'ailleurs engagé auprès du président du conseil général à commencer dès cette année les travaux d'aménagement entre Saint-Prix et la Loire. Le niveau sans précédent des moyens consacrés aux investissements routiers nous permet de lancer de nouvelles opérations, dont celle-ci. Sa réalisation, en complément de la déviation de Lapalisse-Saint-Prix, permettra de bénéficier d'un aménagement continu au sud du département.

Ces éléments vous auront, je l'espère, persuadé de la volonté du Gouvernement de poursuivre les efforts considérables de l'État dans ce département.

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse.

M. Gérard Charasse. Monsieur le ministre, je prends acte des engagements de l'État. Il est vrai qu'un consensus s'est dégagé, tant parmi les élus et la population que parmi les économistes, sur le contournement de Vichy, que ce soit vers la RN 7, vers Gannat ou vers le sud, en direction l'A 72, mais aussi sur la fin de l'aménagement de la RN 7, en particulier dans sa partie plus accidentogène, ainsi que sur la RCEA.

Mais il importe, monsieur le ministre, que l'État respecte ses engagements, car, vous le savez, nous attendons depuis très longtemps, et nous ne pourrions patienter davantage, en raison des problèmes économiques, des nuisances que subissent les riverains et de la mauvaise qualité de la circulation.

AVANCEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU TRAMWAY DE MARSEILLE

M. le président. La parole est à M. Frédéric Dutoit, pour exposer sa question, n° 1499, relative à l'avancement des travaux de construction du tramway à Marseille.

M. Frédéric Dutoit. Monsieur le ministre des transports, j'aimerais appeler votre attention sur le dossier de la construction du tramway de Marseille.

La première tranche des travaux devrait être achevée au cours du mois de novembre 2007 avec la pose de onze kilomètres de rails, dans la perspective d'une mise en service pour le début de l'année 2008.

Le projet d'ensemble, validé par tous les partenaires et inscrit dans le plan de déplacement urbain de la communauté urbaine de Marseille, prévoyait la réalisation d'une ligne entre la place Castellane et le quartier de Saint-Antoine. Il manque encore des kilomètres de rails pour que le projet atteigne sa destination finale, la gare de Saint-Antoine, dans le quinzième arrondissement de Marseille.

Ce projet d'ensemble, à proximité immédiate d'une offre de transports maritimes, autoroutiers et aériens digne des grandes métropoles, est un projet phare pour Marseille. Il constitue un défi majeur pour le rayonnement de la cité phocéenne et de son avenir au cœur de l'Arc méditerranéen.

Malheureusement, ce projet souffre du désengagement financier de l'État, lequel a déjà entraîné des retards, notamment dans les quartiers Nord de la ville. C'est pourtant ici qu'il y a urgence à accélérer la cadence.

Pourquoi les quartiers Nord de Marseille, me direz-vous ? Tout simplement parce qu'ils représentent aujourd'hui la nouvelle centralité urbaine de la métropole phocéenne. C'est ici qu'il y a les plus grandes réserves foncières, ici qu'il y a le plus de projets, ici qu'il y a le plus d'attractivité. Il est donc essentiel de penser de manière globale et cohérente l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine marseillaise et les obligations qui en découlent.

Au nord de Marseille, manque objectivement une offre dynamique de transports collectifs. C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'insiste auprès du Gouvernement afin qu'il favorise activement le lancement des études de faisabilité relatives au prolongement de la ligne en site propre dite Bougainville-Saint-Antoine, entre le sud et le nord du quinzième arrondissement de Marseille.

Cet arrondissement compte l'un des plus grands centres commerciaux de France, de grandes cités HLM, bien sûr, et des établissements scolaires encore mal desservis. Des projets d'envergure y sont en cours de réalisation : je pense ainsi au doublement de la voie SNCF Aix-en-Provence -Marseille, à

la réouverture de la gare de Saint-Antoine, à la création d'un pôle multimodal et à la construction d'une médiathèque qui compléteront l'aménagement du noyau villageois ; je pense aussi aux zones d'aménagement concerté Saint-Louis et Le Châtelier et au nouveau projet urbain Mardirossian.

Une nouvelle dynamique est lancée dans les quartiers Nord de Marseille. Permettez-moi de citer quelques exemples éclairants comme l'École de la deuxième chance, le Centre national des arts et métiers, les écoles d'infirmières, la Cité des arts de la rue, une nouvelle école privée catholique, un nouveau collège, une nouvelle zone franche, les services administratifs d'Électricité de France, le pôle logistique nord des services de la ville de Marseille et de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole. Et ces projets validés généreront des créations d'emplois, de nouvelles constructions de logements et de nouveaux déplacements.

D'autres grands projets sont dans leur phase de réflexion, comme la création d'un pôle régional de formation et d'apprentissage ou la construction d'un centre culturel et culturel pour les Marseillais de confession musulmane.

Vous le voyez, l'attractivité des quartiers Nord de Marseille booste toute la cité phocéenne.

Dans ces conditions, ne pas accélérer la mise en œuvre d'un nouveau mode de transport public collectif à la hauteur de ces nouveaux enjeux serait dommageable pour les habitants, qui souffrent des embouteillages et de la faiblesse de l'offre à leur disposition, dommageable pour les nouveaux habitants et pour l'ensemble des salariés qui fréquentent ces quartiers. Ce serait également dommageable pour l'activité économique en général, le commerce de proximité en particulier. Ce serait enfin dommageable pour les projets que je viens de citer qui, pour voir le jour et fonctionner convenablement, ont impérativement besoin du prolongement du tramway jusqu'au Nord de Marseille.

Il est vraiment urgent d'intégrer les études de faisabilité de la deuxième phase de travaux du tramway de Marseille aux études d'aménagement urbain de ces quartiers Nord en mutation. Toutes ces études forment un ensemble indissociable et il convient de les mener à leur terme dans les meilleurs délais.

Monsieur le ministre, prenez-vous donc ce matin l'engagement de lancer ces études de faisabilité et de programmer immédiatement les financements adéquats ?

Quel est l'engagement de l'État en faveur d'un projet qui concerne certes les quartiers Nord de Marseille, mais également la nouvelle dynamique qu'ils assurent à l'essor de la deuxième ville de France ?

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, je tiens à rappeler quels sont les engagements de l'État à l'égard des transports en commun marseillais, et notamment les transports en site propre, qui sont d'une importance exceptionnelle. C'est bien parce que le Gouvernement a conscience qu'il est fondamental, pour le développement de la ville de Marseille et pour son équilibre tant économique que social, d'améliorer le système de déplacements dans l'agglomération, que l'État a pris en faveur de Marseille des engagements d'une ampleur exceptionnelle par rapport aux autres villes équivalentes.

En 2004, 10 millions d'euros ont été consacrés à la phase 1 du réseau de tramway, qui couvre 9 kilomètres. Ont suivi, sur le budget 2006 de l'AFITF, des engagements supplémentaires de 15 millions d'euros pour le tramway et de 20 millions pour le prolongement du métro. Tout récemment enfin, le Premier ministre Dominique de Villepin, lors d'un déplacement à Marseille, a annoncé une enveloppe supplémentaire de 15 millions d'euros pour les travaux du tramway. L'ensemble s'élève donc à 40 millions d'euros pour le tramway et 20 millions d'euros pour le métro, soit à 60 millions d'euros pour l'ensemble du système de transports en commun, ce qui montre la détermination de l'État à accompagner les autorités marseillaises dans leur politique d'amélioration des transports en commun dans l'agglomération. Avec cette aide financière, il appartient aux autorités locales, responsables de l'organisation des transports, de définir les priorités de développement du réseau.

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

M. Frédéric Dutoit. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Il est vrai que je n'avais pas cité les montants, que vous avez rappelés, des sommes données par l'État en vue du financement des transports publics de Marseille. Toujours est-il que, si 40 millions d'euros ont été donnés pour le tramway et 20 millions pour le métro, aucun de ces millions n'a été, à ce jour, affecté à la partie Nord du réseau du tramway.

Vous renvoyez certes la balle aux autorités locales, c'est-à-dire au président de la communauté urbaine et au maire de Marseille. Je prends acte de votre réponse, mais vous comprendrez que je n'en sois pas satisfait, du moins pour ce qui concerne les perspectives des transports collectifs dans le Nord de Marseille.

PERSPECTIVES DE LA LIAISON AÉRIENNE PARIS-GRENOBLE

M. le président. La parole est à M. Georges Colombier, pour exposer sa question, n° 1501, relative aux perspectives de la liaison aérienne Paris-Grenoble.

M. Georges Colombier. Monsieur le ministre, je souhaite attirer votre attention sur la situation de l'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs, pour lequel les élus se mobilisent depuis de nombreux mois.

En 2004, la ligne régulière Grenoble-Paris a été fermée, entraînant de fait d'importantes difficultés pour l'aéroport. On estime à 70 000 passagers annuels la perte de fréquentation induite par la fermeture de la ligne. Or, depuis deux ans, la fréquentation de cet aéroport isérois a bondi de 40 %, avec 250 000 voyageurs en 2005 contre 178 000 en 2003. Pour cette année, 400 000 voyageurs sont attendus.

Cet équipement stratégique constitue un enjeu majeur pour notre département, en termes tant de rayonnement touristique que de développement économique. En saison, 400 personnes vivent directement ou indirectement de l'activité de l'aéroport, et 230 toute l'année.

La nécessité de la mise en place d'une obligation de service public sur la liaison aérienne Paris-Grenoble a été reconnue par votre prédécesseur et des analyses chiffrées ont permis de justifier la pertinence d'une obligation de service public, tant vis-à-vis de la Commission européenne que de la réglementation française, malgré la desserte de Grenoble par le TGV et la relative proximité de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

Les collectivités territoriales se sont d'ailleurs fortement mobilisées sur ce sujet. Ainsi, le département de l'Isère a investi des moyens financiers substantiels pour le développement de la zone aéroportuaire. De nouvelles infrastructures ont été réalisées, permettant ainsi d'améliorer la desserte du site et les capacités d'accueil de la plate-forme. L'intérêt a été accentué par la reconnaissance d'un pôle de compétitivité sur la région grenobloise. Cela témoigne du dynamisme des acteurs de terrain et de l'attractivité de notre territoire.

L'appel d'offres lancé sur la base de deux aller-retour quotidiens, du lundi au vendredi, n'a pas répondu aux attentes du Conseil général. Aujourd'hui, une relance de la procédure d'appel d'offres est incertaine, notamment parce qu'il semblerait que l'État gèle les crédits affectés aux obligations de service public.

Aussi, monsieur le ministre, compte tenu de l'importance stratégique de ce site en termes de développement économique pour le département de l'Isère, pouvez-vous m'indiquer quelle est la position de votre ministère en la matière, c'est-à-dire si des crédits de l'État seront effectivement maintenus ?

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, je tiens d'abord à souligner l'importance de l'essor que connaît aujourd'hui l'aéroport de Grenoble – qui, il faut le noter, figure parmi les premières plates-formes en France dont la gestion ait été confiée par une collectivité territoriale à un opérateur privé choisi après un appel d'offres.

Le Gouvernement est bien conscient de l'intérêt de relancer la liaison aérienne Grenoble-Paris pour soutenir le développement économique de l'agglomération grenobloise. C'est pourquoi, comme vous le savez, en réponse à la demande des collectivités territoriales, l'État a défendu auprès de la Commission européenne la nécessité d'imposer des obligations de service public sur cette liaison afin qu'elle puisse bénéficier d'une prise en charge financière publique, impossible autrement. La Commission, après avoir exprimé des réserves compte tenu de la proximité de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, a admis l'intérêt pour les déplacements professionnels d'une liaison aérienne directe avec la capitale.

Par ailleurs, l'État a garanti l'accès à l'aéroport de Paris-Orly en réservant à la liaison Grenoble-Paris des créneaux horaires.

Le Conseil général de l'Isère a en outre demandé à l'État de participer à la prise en charge financière d'un éventuel déficit d'exploitation de la liaison. Il n'a pas été répondu favorablement à cette demande, compte tenu d'une situation budgétaire assez critique qui a conduit à prendre en charge en priorité, dans le dispositif d'intervention de l'État pour 2005 et 2006, les liaisons desservant les destinations les plus enclavées, pour lesquelles il n'existe pas de desserte ferroviaire alternative rapide – situation qui, en termes d'aménagement du territoire, n'est évidemment pas celle de Grenoble.

Je prends toutefois bonne note de la demande d'accompagnement financier que vous exprimez pour faire suite à la position de l'assemblée départementale. Elle sera examinée avec attention.

M. le président. La parole est à M. Georges Colombier.

M. Georges Colombier. Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse et je compte sur vous pour que ces crédits puissent être affectés le plus rapidement possible au rétablissement de la liaison aérienne entre Grenoble et Paris-Orly.

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT
DE LA RN 19 ET DE LA RN 57

M. le président. La parole est à M. Michel Raison, pour exposer sa question, n° 1512, relative au financement de l'aménagement de la RN 19 et de la RN 57.

M. Michel Raison. Monsieur le ministre, le 6 mars dernier, le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, le CIIACT, a confirmé que les contrats de plan État-régions pour 2000-2006 s'achèveraient à leur terme normal, c'est-à-dire en décembre 2006.

À cette fin, l'État a décidé un nouvel effort de 500 millions d'euros en 2006 pour les infrastructures de transport inscrites aux CPER. Ainsi, le taux de réalisation des crédits de l'État devrait pouvoir atteindre plus de 80 %, soit un taux supérieur à celui des précédents contrats de plan – qui d'ailleurs ont toujours dépassé la durée prévue.

Comme les autres régions, la Franche-Comté est appelée à préparer le contenu de la cinquième génération de contractualisation avec l'État, qui prendra désormais l'appellation de « contrats de projet ».

Il apparaît toutefois que l'aménagement du réseau routier national ne sera plus intégré aux contrats de projet, afin qu'une plus grande place soit consacrée aux transports collectifs. Le CIIACT a indiqué que les grands itinéraires routiers seront alors traités hors contrats de projet et que les collectivités pourront s'associer à la réalisation des aménagements retenus. La Haute-Saône, qui a vu ces deux axes d'intérêt national demeurer, en application de la loi du 13 août 2004, inscrits dans le réseau routier national, sera certainement plus apte à participer à leur cofinancement.

Pour la RN 19, le travail initié depuis trois ans par les députés de la Haute-Saône a permis de déboucher sur un nouveau montage juridique et financier qui doit faire gagner une quinzaine d'années à la réalisation du tronçon Langres-Vesoul – un petit tronçon qui manque entre l'Atlantique et la Suisse – et à la déviation de Port-sur-Saône en particulier. Je tiens d'ailleurs, monsieur le ministre, à vous remercier particulièrement, comme votre prédécesseur, pour votre excellent travail sur ce dossier.

Pour la RN 57, le chantier de la déviation des virages de la Gabiotte à proximité de la belle ville thermale de Luxeuil-les-Bains voit ses travaux s'accélérer. En revanche, un point noir reste à traiter en priorité sur cette RN 57 : la déviation du village de Saulx-de-Vesoul, qui n'avait pas été inscrite au CPER 2000-2006 – retard qui ne saurait être d'ailleurs être imputé à notre gouvernement.

Je ne développerai pas les multiples enjeux que représente pour notre pays la modernisation de cet axe de transit international, qui assure une liaison avec l'Allemagne et la Suisse. Je souligne d'ailleurs, en les associant à ma question, que mes collègues des Vosges – à commencer par le député maire d'Épinal – comptent également sur cet aménagement qui prolongera celui qui a été réalisé pour toute la traversée de la Lorraine.

J'ajoute surtout que le contournement de Saulx-de-Vesoul est indispensable au désenclavement de la Haute-Saône et qu'il doit régler les problèmes de sécurité et de nuisances que

subissent jour et nuit les riverains de ce chef-lieu de canton, seul bourg encore traversé entre l'Allemagne et Besançon.

C'est pourquoi, je souhaite aujourd'hui vous interpeller, monsieur le ministre, sur la suite qui pourra être donnée au projet de déviation de Saulx-de-Vesoul, dont les études juridiques et techniques sont quasiment achevées, grâce aux efforts de votre ministère, et qui n'était pas prévu non plus par le CPER.

En ce sens, je vous demande que l'État puisse officiellement engager dès 2006 des négociations avec les collectivités territoriales concernées – qui, je crois le savoir, ne sont pas hostiles au cofinancement de ce projet – pour conclure en 2007 un accord de financement sur la construction de cette déviation. Je souhaite vivement que ces négociations soient menées parallèlement à celles qui ont été initiées pour établir le futur contrat de projet État-région pour la Franche-Comté, car il ne faut pas perdre de temps.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, je vous remercie de cette question. Vous avez raison de souligner le rôle important des infrastructures routières pour le développement de nos territoires, et en particulier pour leur desserte sur le plan économique.

Je rappelle que lors du CIIACT du 6 mars dernier, une enveloppe de 500 millions d'euros supplémentaires a été mise en place pour l'ensemble du volet transports, dont 300 millions pour les routes. L'État consacrera donc plus de 860 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement en 2006 pour l'investissement routier. Par ailleurs, nous avons également décidé, lors de ce CIIACT, la nouvelle politique d'investissement routier, parallèlement à l'achèvement du volet routier des actuels contrats de plan.

Je me contenterai de souligner que le département de la Haute-Saône, et plus particulièrement les opérations contractualisées des routes nationales 19 et 57, bénéficieront effectivement de cette dotation exceptionnelle pour 2006.

Pour ce qui concerne la route nationale 19, près de 35 millions d'euros d'autorisations d'engagement de la part de l'État seront mis en place afin d'accélérer la réalisation de la déviation de Lure, dont la mise en service est prévue en 2009. Les dotations permettent d'engager les travaux sur la section Belverne-Couthenans, entre Lure et Héricourt. Il s'agit là d'une avancée significative de l'aménagement de la RN 19, dont vous-même, monsieur Raison, et votre collègue Alain Joyandet m'avez souvent parlé.

Pour la RN 57, la programmation 2006 permettra l'accélération des travaux de la déviation des virages de la Gabiotte, à proximité de Luxeuil-les-Bains.

Au-delà des actuels dispositifs contractuels, le CIIACT a décidé que l'aménagement du réseau routier national et les investissements correspondants seront planifiés suivant une logique d'itinéraire et selon une démarche distincte des contrats de projet État-régions. L'État définira donc, après consultation des collectivités territoriales et des élus concernés, des programmes de développement et de modernisation d'itinéraire qui permettront de fixer les objectifs d'aménagement à moyen et long terme.

Les collectivités territoriales, comme vous l'avez évoqué, pourront, si elles le souhaitent, s'associer à l'État pour accélérer ces programmes d'investissement routier.

Si la déviation de la RN 57 au droit de Saulx n'a pas été inscrite à l'actuel contrat État-région qui s'achèvera au 31 décembre 2006, elle entre parfaitement, compte tenu de l'avancement des études, dans le champ des opérations susceptibles d'être retenues dans le cadre du futur programme de développement du réseau dans lequel s'intègre la RN 57, qui pourra être défini dès 2007.

J'ai donc pris bonne note de votre intervention : nous allons travailler à ce que, sans perdre de temps, les travaux puissent être engagés sur cet itinéraire très important, et en particulier au droit de Saulx.

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

M. Michel Raison. Merci, monsieur le ministre. Je considère que votre réponse est positive. Connaissant toutefois la charge de travail qui pèse sur vous et vos services, je resterai vigilant au quotidien. (*Sourires.*)

RÉNOVATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE PARIS-USSEL

M. le président. La parole est à M. Louis Cosyns, pour exposer sa question, n° 1502, relative à la rénovation de la liaison ferroviaire Paris-Ussel.

M. Louis Cosyns. Monsieur le ministre, je souhaite appeler votre attention sur la ligne ferroviaire Paris-Bourges-Montluçon, et en particulier sur la partie Bourges-Montluçon.

Cette ligne assure une desserte méridienne de territoires dont une partie a été désenclavée, pour ce qui concerne les transports routiers, grâce à l'autoroute A 71.

Toutefois, la comparaison des temps de transport en voiture et en train est très défavorable au train. Ainsi, s'il faut en train 2 heures 29 pour rallier Paris au départ de Saint-Amand-Montrond contre environ 2 heures 50 en voiture, il faudra 2 heures 19 pour Clermont-Ferrand contre un peu moins de 1 heure 30 en voiture et 5 heures 04 pour Lyon contre environ 3 heures 30 en voiture, le voyage en train ayant en outre un coût plus élevé.

En outre, ce mode de transport est le plus souvent le seul que peuvent utiliser les étudiants et les personnes âgées, que ce soit pour rejoindre les villes universitaires ou au titre des loisirs.

Cela semble tenir à différentes raisons. La première est que la ligne n'est pas électrifiée au-dessous de Bourges, en raison de la faible fréquentation – même si l'on peut imputer cette dernière aux inconvénients que représentent la durée et le coût du voyage en train par rapport à la voiture.

La seconde raison est l'état des voies, qui a occasionné voici quelques semaines encore, sur la commune de Nozières, au nord de Saint-Amand-Montrond, un déraillement, heureusement sans victimes, dont RFF et la SNCF se sont mutuellement rejeté la responsabilité.

Dans la première partie du xx^e siècle, le tracé de la ligne SNCF entre Bourges et Montluçon comportait deux voies, l'une descendante et une montante. Depuis les événements de 1939-1945, une seule voie subsiste et oblige les trains à se croiser en gare. La détérioration est donc deux fois plus rapide et la vitesse grandement réduite.

Cette ligne est indispensable entre les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, dont le CIACT du 6 mars dernier a prévu l'amélioration. Le projet, évoqué il y a plusieurs années, d'un TGV en « Y » inversé qui aurait desservi Vierzon et s'y serait divisé en deux

branches desservant l'une Toulouse et l'autre Clermont-Ferrand puis Montpellier, aurait indéniablement permis une diminution des temps de transport à partir de ces territoires. Son abandon renforce la nécessité d'améliorer cette ligne, en particulier au niveau des infrastructures.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir m'indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'amélioration de la ligne Paris-Montluçon au sud de Bourges, tant au niveau des infrastructures que des matériels utilisés.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, vous appelez mon attention sur l'amélioration de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Vierzon-Bourges-Montluçon-Ussel, notamment au sud de Vierzon. Vous soulignez à juste titre la question du vieillissement du réseau ferré, qui a d'ailleurs été mise en lumière par le rapport d'audit suisse récemment publié.

Pour la première fois, le Gouvernement a pris largement en compte ce problème en garantissant une enveloppe dédiée à Réseau ferré de France, que j'ai encore augmentée cette année de 70 millions d'euros pour la porter à 970 millions d'euros destinés à la rénovation des voies.

Nous préparons par ailleurs avec RFF et la SNCF un plan d'action plus important encore qui devrait nous permettre d'engager une réelle modernisation de la politique de maintenance et de renouvellement, relativement déséquilibrée dans notre pays par rapport à celles que mènent d'autres pays comparables au sein de l'Union européenne.

Un programme de renouvellement important a déjà pu être lancé depuis 2004 sur la section Les Aubrais-Vierzon, pour un montant de 120 millions d'euros. Ces travaux seront achevés au milieu de 2006.

En outre, la section de Vierzon à Bourges a fait l'objet de travaux d'électrification au cours des dernières années, dans le cadre de la modernisation de l'axe transversal Nantes-Lyon.

Enfin, et c'est l'un des points que vous soulevez, des travaux deviennent incontestablement nécessaires entre Bourges et Ussel. Aussi la remise en état de cette ligne sera-t-elle entreprise grâce aux efforts du Gouvernement conduisant à la programmation par RFF, en 2006 et 2007, de 2,5 millions d'euros de travaux sur la section de voies comprise entre Bourges et Montluçon. Il devrait ainsi être possible de supprimer les 30 kilomètres de ralentissement que vous évoquiez.

Pour ce qui concerne le matériel roulant, deux types de trains sont en circulation sur l'axe Paris-Vierzon-Ussel : des trains corail et des TER. Ces derniers relevant de la responsabilité des régions, je n'en dirai rien. Quant aux trains corail, le conseil d'administration de la SNCF, réuni le 15 mars dernier, a validé la rénovation du parc, pour un montant de 32 millions d'euros sur la période 2006-2009 – ce qui est très important car il s'agit là, comme vous l'avez fort justement souligné, d'un des éléments d'attractivité de ce mode de transport.

Il faut donc améliorer les voies ferrées et améliorer la sécurité : c'est le premier impératif, et celui auquel je tiens le plus. Il faut également que la SNCF, conformément aux discussions qui ont suivi les polémiques de cet été sur les trains corail, donne suite à ses engagements précis d'investir dans le matériel roulant en rénovant les trains corail et en

leur donnant un confort comparable à celui qu'on trouve sur les lignes TGV, afin d'assurer l'attractivité et la compétitivité de ce mode de transport par rapport à d'autres, et en particulier au transport routier.

M. le président. La parole est à M. Louis Cosyns.

M. Louis Cosyns. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces précisions. Il est en effet nécessaire de moderniser cette voie, car il y va de la sécurité des usagers. La fréquentation étant déjà très faible, la situation pourrait devenir plus grave encore dans les années à venir et la question du maintien de cette ligne se poserait.

POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLÉE DU RHÔNE EN VAUCLUSE

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question, n° 1507, relative à la politique des transports dans la vallée du Rhône en Vaucluse.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre, ma question de ce matin porte sur la politique des transports dans la vallée du Rhône, et plus particulièrement sur les attentes des membres de la fédération « Mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse », qui représente les préoccupations des habitants des communes de l'axe rhodanien entre Bollène et Orange – c'est-à-dire principalement de Bollène, Orange, Mondragon, Mornas, Piolenc et La Motte-du-Rhône. En effet, la portion entre Bollène et Orange est traversée de nombreuses infrastructures de transports, notamment le rail et l'autoroute.

Pour ce qui concerne le TGV Méditerranée, je souhaite vous interroger sur le dossier relatif aux solutions à apporter pour les zones les plus exposées au bruit lié au passage de ce TGV.

Le comité de suivi vauclusien du TGV Méditerranée, présidé par le préfet, avait été institué dans le département de Vaucluse pour une durée de trois ans à compter de la mise en service commerciale de ce train, et sa mission s'achevait donc le 10 juin 2004. Toutefois les légitimes préoccupations des riverains quant à la réduction des nuisances sonores et aux questions hydrauliques subsistent, car de nombreux dossiers sont toujours en attente de solutions, malgré les promesses des différents intervenants.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir m'indiquer si vous entendez répondre favorablement à la demande des riverains – que je soutiens bien entendu – en étudiant la possibilité de reconduire l'existence de cette instance pour les trois prochaines années, afin que la totalité des problèmes puissent être cette fois définitivement réglés.

Le second volet de ma question liée au rail porte sur le devenir du projet de création d'une gare TGV entre Avignon et Valence – et plus précisément à Allan. Les enjeux de l'aménagement du territoire méritent que l'on considère de très près ce projet, afin d'améliorer la desserte de la région, et particulièrement celle du Haut-Vaucluse, dont l'importance est évidente, en termes aussi bien de population que de potentiel économique.

Cette gare rapprocherait de trois bons quarts d'heure de Paris le nord du Vaucluse et le sud de la Drôme. Paradoxalement en effet, si le train va plus vite aujourd'hui, on met autant de temps en se déplaçant jusqu'à la gare TGV d'Avignon ou de Valence. Le vrai moyen de gagner du temps dans notre zone est donc la création de cette nouvelle

gare. Monsieur le ministre, je vous demande donc ce matin de m'indiquer clairement l'état d'avancement des études portant sur l'éventualité de cette création.

Après le rail, ma question porte sur la voie autoroutière. Principal axe routier de la vallée du Rhône, l'autoroute A 7 supporte en effet une charge de trafic de plus en plus élevée, supérieure à sa capacité disponible. La portion de Bollène à Orange voit ainsi chaque année augmenter son trafic, tandis que, selon un récent rapport de votre ministère, le Vaucluse occupe la sixième place du classement des départements dont les autoroutes sont les plus accidentogènes. Ce fort trafic provoque incontestablement une gêne réelle et croissante, tant pour les usagers que pour les riverains de l'autoroute.

Devant ce constat, mobilisés au sein de la fédération « Mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse », les riverains étudient donc des mesures d'exploitation qui pourraient permettre de limiter les effets des nuisances.

Parmi les mesures étudiées, la régulation des vitesses apparaît une solution intéressante pour tenter de limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air. En effet, du 26 octobre au 27 décembre 2004, la branche de Piolenc de l'association « Aménager sans nuire » a commandé, avec le soutien de la municipalité, une étude de qualité de l'air entre Piolenc et Mornas, où la vallée du Rhône est particulièrement encaissée. L'objectif de cette étude, réalisée par un organisme agréé, était d'évaluer l'impact de l'autoroute A 7 et de la RN 7 sur la qualité de l'air des secteurs habités proches, en particulier au niveau des noyaux villageois. Les mesures portaient sur des paramètres physico-chimiques et météorologiques. Les résultats sont, hélas ! édifiants : la limite annuelle de dioxyde d'azote est dépassée sur l'ensemble du tracé et tous les traceurs de la pollution automobile sont présents. Les riverains s'inquiètent aujourd'hui légitimement pour leur santé.

Deuxième mesure étudiée : le revêtement antibruit, qui semble très efficace et équipe déjà une portion de l'autoroute entre Bollène et Montélimar, dont les riverains résidant entre Bollène et Orange attendent de bénéficier à leur tour.

Troisième mesure enfin : la pose de glissières en béton armé, qui présentent le double avantage de contenir le bruit et de protéger les riverains habitant très près ou en contrebas de l'autoroute, comme c'est le cas par exemple dans la rue Joseph Mège ou au Peyreras à Bollène.

Tout en me félicitant de la réunion d'ouverture du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, qui se tiendra au Palais des Papes d'Avignon le 27 mars prochain – et à laquelle je crois d'ailleurs que vous assisterez personnellement –, je vous serais néanmoins reconnaissant de bien vouloir m'indiquer les mesures concrètes que votre ministère entend enfin prendre pour réduire les nuisances.

De plus, je me permets de vous rappeler qu'un dossier de demande d'agrément d'une association de protection de l'environnement, membre de la fédération « Mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse », qui regroupe douze associations œuvrant sur l'ensemble du département pour la protection de la nature et l'amélioration du cadre de vie ou luttant contre les nuisances et pollutions, est actuellement en cours d'examen. Le caractère constructif de la démarche de la fédération, avec laquelle tous les élus entretiennent des contacts réguliers, me conduit tout naturellement à juger légitime une telle demande. Je vous demande donc de me faire connaître l'état d'avancement de ce dossier.

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, vous avez raison de souligner les difficultés que nous rencontrons et allons rencontrer dans le couloir rhodanien et dans son prolongement en direction de l'Espagne, en Languedoc-Roussillon. Cet axe supporte en effet un important trafic ferroviaire, fluvial et routier – trafic local lié à la qualité et à l'importance de la vie économique du sillon et trafic de transit, tant européen que national, comme on l'observe particulièrement durant les périodes estivales.

Ce territoire est donc caractérisé par une considérable accumulation de contraintes et par un risque chronique de saturation des infrastructures routières dû à l'addition, selon les tronçons et les périodes, de ces différentes natures de trafic.

Il est donc indispensable de faire le point et de nous efforcer de nous projeter dans les vingt prochaines années pour tenter de savoir comment gérer cette situation déjà difficile. On peut en effet prévoir, pour les vingt prochaines années, une augmentation de l'ordre de 50 % du trafic. La très forte demande des riverains est donc parfaitement compréhensible.

Vous évoquez une fédération d'associations qui souhaiterait être confortée dans sa position d'interlocuteur, et j'examinerai avec beaucoup d'attention, compte tenu de vos indications, la possibilité de lui donner un agrément. Il est en effet très important que les pouvoirs publics puissent avoir un dialogue constructif avec des interlocuteurs qui réfléchissent aux situations concrètes et peuvent nous aider à construire des réponses pertinentes.

Par ailleurs, vous l'avez rappelé, Nelly Olin, ministre de l'écologie et du développement durable, et moi-même allons ouvrir dans quelques jours le débat public sur les transports dans la vallée du Rhône, qui me semble indispensable en vue de l'action. Ce débat doit être occasion de dialogue et d'échanges sur la perception du système de transport aujourd'hui et demain. Il devra nous permettre d'exprimer aussi précisément que possible des attentes, voire des préférences, sur les réponses à apporter aux difficultés parfaitement prévisibles. L'État présentera, lors de ce débat, des familles de mesures qui sont autant de pistes pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous aborderons ces questions avec une vision très large, sans nous laisser enfermer dans une logique unique.

Le débat permettra sans doute de parvenir à certaines conclusions, voire d'éliminer les hypothèses de certaines familles de réponses, et de construire une politique à moyen terme pour la vallée du Rhône.

Je voudrais aussi rappeler que l'été 2004 a été l'occasion pour ASF d'expérimenter un système de régulation des vitesses sur l'autoroute A 7, qui s'est avéré très satisfaisant. Compte tenu des bons résultats obtenus en termes d'écoulement du trafic et de sécurité, cette société a décidé d'étendre cette année les zones d'expérimentation.

Vous avez également souhaité savoir quelles étaient les suites données aux mesures de protection contre le bruit le long de la ligne du TGV Méditerranée. L'État a tenu ses engagements, compte tenu de ce que sont les obligations réglementaires et légales du maître d'ouvrage. Il a même été décidé, comme vous le suggériez dans votre question, de réaliser des mesures complémentaires pour parachever

les protections existantes et apporter ainsi une réponse aux demandes des riverains de la ligne nouvelle à grande vitesse. Ces travaux font l'objet d'une attention particulière, dans le cadre du comité de suivi présidé par le préfet. Ce comité, qui avait une durée de trois ans, a été, comme vous le souhaitez, reconduit, afin de suivre et de mettre en œuvre ce programme complémentaire.

Le financement de cette opération fait intervenir l'État, RFF et les collectivités territoriales concernées, chacun à hauteur de 33 %. Or la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a fait savoir, en juin dernier, au préfet du Vaucluse son impossibilité de donner suite à la demande d'aide pour le financement de ce programme. Cela me paraît tout à fait regrettable. Il convient que les collectivités territoriales s'entendent pour que cette opération puisse bénéficier de ce co-financement, comme le contrat initial le prévoyait, à hauteur de 33 %. La réalisation des mesures complémentaires est donc bloquée dans l'attente d'un accord avec les collectivités territoriales sur leur part de financement respective. C'est un point important sur lequel il nous faut maintenant avancer.

Voilà quelques éléments de réponse à votre question, monsieur Mariani, qui est très large et qui, c'est vrai, nous renvoie à un sujet très difficile sur lequel nous allons avoir à travailler dans les années à venir : il faut trouver des solutions au devenir de ce couloir rhodanien pour qu'il soit à la fois un outil de déplacement au service de tous, mais aussi, pour les riverains, un lieu de vie professionnelle et économique, un lieu de vie tout court qui soit satisfaisant.

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

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous reconnaissez que, dans la vallée du Rhône, on a effectivement une accumulation de contraintes.

Concernant le TGV, j'apprends avec satisfaction que le comité de suivi sera reconduit et pourra donc poursuivre ses travaux, parce que j'ai pu constater qu'à certains endroits la SNCF a fait réaliser des ouvrages de protection contre les inondations mais qu'ils ne sont absolument pas entretenus. À la première averse, je peux vous assurer qu'une partie du remblai partira et qu'on aura de vrais problèmes.

S'agissant de la protection phonique de certaines habitations, on attend là aussi depuis longtemps des travaux indispensables. J'ai pris acte d'une information surprenante : j'avoue que je ne savais pas que la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur avait décliné désormais toute participation au financement de ces opérations de protection des riverains. C'est une information à porter à la connaissance du public. Il faut voir comment, en tant qu'élu, on peut essayer de la faire changer d'opinion.

En matière de circulation routière, le ministre des transports m'avait annoncé en 2001 qu'il ouvrirait le débat public en 2002. On est en 2006, il va s'ouvrir dans quelques semaines ; je vous remercie donc d'honorer enfin cette promesse qu'aucun de vos prédécesseurs n'avait tenue en son temps. Je sais que c'est un débat très délicat : faut-il construire une nouvelle autoroute, ou bien étendre le nombre de voies des autoroutes existantes ? Mais il devient urgent d'en débattre parce que l'on sait que cet axe est saturé. Je vous remercie donc d'ouvrir enfin ce débat. Cela permettra de savoir où on va.

J'ai pris note que les expérimentations de régulation de vitesse seraient étendues. C'est une bonne décision.

Je me permets d'insister à nouveau pour que le revêtement anti-bruit, qui a fait ses preuves entre Montélimar et Bollène, soit étendu à la zone entre Bollène et Orange.

Pour finir, monsieur le ministre, j'insiste sur la création d'une gare TGV à Allan, entre Valence et Avignon. C'est beau d'avoir des trains qui vont plus vite, mais, s'il faut les prendre plus loin, on met en définitive autant de temps qu'avant, sinon plus. L'aménagement du territoire, c'est aussi cela. C'est pour cette raison que tous les élus, de tous bords, se battent pour cette nouvelle gare, qui permettrait de mieux desservir l'arrière-pays.

SÉCURITÉ DE LA LIGNE FERROVIAIRE
À VALLORCINE EN HAUTE-SAVOIE

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour exposer sa question, n° 1509, relative à la sécurité de la ligne ferroviaire à Vallorcine en Haute-Savoie.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre des transports, j'appelle votre attention sur la liaison ferroviaire et sur la liaison routière entre la commune de Chamonix et la commune de Vallorcine dans le département de la Haute-Savoie. Ces liaisons ont en effet plusieurs particularités : la liaison routière traverse le col des Montets, qui est un secteur extrêmement avalancheux ; et puis surtout, il y a une ligne de chemin de fer reliant Chamonix à Vallorcine qui emprunte un tunnel ferroviaire très ancien, abritant à la fois une voie ferrée et une route, cas probablement unique en France, et, pour couronner le tout, l'alimentation du train se fait par un rail électrifié au sol, qui ne peut être coupé que si le train se trouve en gare à l'une des extrémités de la ligne !

Entre les risques d'avalanche sur la route, la ligne ferroviaire et la ligne routière situées dans le même tunnel, beaucoup d'intervenants sont concernés en cas de situation de crise : le gestionnaire de la voirie – c'était l'État, c'est maintenant le conseil général depuis les lois de décentralisation –, RFF, la SNCF, et au second plan la région, à travers les lignes TER, et bien sûr le maire de Vallorcine, M. Patrick Ancy, ainsi que le maire de Chamonix, M. Michel Charlet. Inutile de vous dire que cette situation s'inscrit dans le contexte de l'après procès de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Je vais y revenir en matière de pouvoirs de police.

Les 3 et 4 mars derniers, de très importantes chutes de neige, comme nous n'en n'avions pas eu depuis plus d'une dizaine d'années, ont occasionné bien sûr la fermeture du col des Montets, et, une nouvelle fois, il y a eu beaucoup de discussions pour savoir qui détient le pouvoir de police : qui peut prendre la décision de fermer le tunnel ? Qui décide de laisser passer les voitures et le train, ou, en cas de danger, de les en empêcher ? Je dois vous dire que nous avons eu de la chance puisque deux avalanches extrêmement importantes, de plus de sept mètres de hauteur de neige, ont coupé, l'une la voie ferrée, l'autre à la fois la voie ferrée et la route qui assurent la liaison avec la commune de Vallorcine. Il convient de souligner l'intervention du maire de Vallorcine, qui a pris d'autorité la décision d'empêcher les voitures et le train de circuler.

Cette situation appelle trois remarques, monsieur le ministre : la première sur le court terme – avant la fin de l'hiver –, la deuxième sur le moyen terme et la troisième sur le long terme.

Tout d'abord, je souhaite que la question du pouvoir de police sur ce tunnel soit une bonne fois pour toutes éclaircie. Qui intervient ? Qui peut prendre la décision de

fermer ou de rouvrir ce tunnel ? Nous, les acteurs locaux, souhaitons que cette question soit une bonne fois pour toutes tranchée.

À moyen terme, c'est-à-dire pour l'hiver prochain, je souligne que ces coulées de neige extrêmement importantes se sont produites parce qu'il n'y a pas de dispositif naturel de déclenchement. Il y a donc une accumulation naturelle extrêmement importante. Les hélicoptères ne peuvent pas voler tant que les chutes de neige se poursuivent ; il faut attendre le beau temps. Tous les acteurs locaux s'accordent donc à dire que si nous équipions ces deux couloirs d'avalanche de gazex, qui est un système de déclenchement automatique capable d'intervenir même la nuit, même quand il neige, nous éviterions ces grandes accumulations de neige. De petites avalanches seraient déclenchées quotidiennement, plutôt que d'attendre une grande avalanche comme celle que nous avons connue les 3 et 4 mars derniers. À ce propos, je tiens à souligner votre capacité de réaction pendant la crise. Nous avons tout le temps eu au téléphone quelqu'un de votre cabinet, disponible pour débattre de la situation. Les acteurs locaux et moi-même vous en sommes reconnaissants. Je vous remercie de la lettre que vous m'avez envoyée douze jours seulement après la coulée de neige. Je pense que vous allez me confirmer à nouveau la participation financière de RFF. Je suis en tout cas persuadé que les financements complémentaires seront apportés par les acteurs locaux.

Enfin, on ne peut pas se satisfaire, monsieur le ministre, d'un tunnel qui a bientôt un siècle, avec un rail électrifié au sol, et avec un train et des voitures roulant côte à côte ! Nous avons besoin d'investissements plus lourds dans ce tunnel. Il y a lieu, me semble-t-il, d'établir au préalable un protocole d'utilisation de ce tunnel. Le conseil général de la Haute-Savoie m'a fait savoir, par l'intermédiaire de Michel Charlet, qui est aussi le conseiller général du canton de Chamonix, qu'il était prêt à cofinancer sa mise aux normes. Mais le conseil général souhaiterait avoir au préalable un protocole d'accord d'utilisation, ce qui est bien compréhensible s'il participe au financement. Peut-on également avoir sur ce point la certitude que RFF et la SNCF se mettront très rapidement autour de la table pour mettre au point ce protocole, et qu'ils nous indiqueront, à travers une étude technique, ce qu'il faut faire de ce tunnel, et que, le cas échéant, nous disposerons d'un complément de financement, peut-être à travers le futur contrat de plan État-région ?

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Monsieur Saddier, il est vrai que cette situation est très particulière, compte tenu de ce tunnel ferroviaire du col des Montets. Nous sommes en petit comité, je peux donc me permettre d'évoquer un souvenir personnel : j'ai fait à ski la liaison entre la vallée de Chamonix et Vallorcine un jour où le tunnel était fermé et où la route évidemment l'était aussi. Je mesure donc parfaitement les enjeux, et la difficulté de vivre pour les habitants de Vallorcine lorsque tout est coupé, ce qui n'est pas si rare que cela.

Cela étant dit, s'agissant des pouvoirs de police, le code général des collectivités territoriales est très clair : lorsqu'un seul territoire communal est concerné, la compétence revient au maire ; lorsqu'il y a – c'est le cas ici – deux communes concernées, elle appartient au préfet. Naturellement, de telles dispositions n'empêchent pas qu'il y ait dialogue. C'est d'ailleurs ce qui doit se passer. Le maire de Vallorcine est

le premier concerné parce que sa population est coupée du reste du territoire national. Qu'il y ait une communication entre lui et le préfet, qu'il y ait une entente sur les mesures à prendre, c'est tout à fait normal, et, avec les communications d'aujourd'hui, les choses sont tout de même relativement faciles. Si une seule commune est concernée, le pouvoir de police revient donc au maire en matière d'avalanche ; sinon, il revient au préfet.

S'agissant du système pour purger les avalanches, je vous confirme ce que je vous avais indiqué, à savoir que RFF est prêt à apporter 50 % du financement de l'installation d'un système dit « gazex », qui permettrait, sans attendre le retour du beau temps, de purger les sites avalancheux et donc de dégager plus rapidement les voies de communication.

Enfin, concernant le moyen terme, c'est-à-dire l'aménagement de la circulation, il faut être très attentif et se mettre autour de la table, en sachant qu'il y a un impératif, c'est que les aménagements de type routier dans le tunnel ne doivent évidemment pas mettre en cause l'usage ferroviaire de celui-ci. Il faut donc que l'on trouve des réponses techniquement compatibles. S'agissant de sa mise aux normes, je suis tout à fait prêt à ouvrir la discussion et à faire en sorte, en tant que ministre responsable de ce secteur, que tout le monde se mette autour de la table, en particulier le conseil général, qui a la responsabilité de la voirie routière, et bien sûr RFF et la SNCF. Je demanderai à la direction générale des transports de prendre l'initiative d'une réunion pour évoquer le devenir de ce tunnel.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse.

Tout d'abord, il est très clair à travers votre réponse que c'est bien M. le préfet de la Haute-Savoie qui devra trancher en cas de situation de crise et au terme des échanges intervenus entre les différents acteurs.

Ensuite, je veux très sincèrement, une nouvelle fois, vous remercier pour votre réactivité et pour avoir mis tout votre poids pour obtenir de RFF le financement des gazex à hauteur de 200 000 euros.

Troisième point : je vous remercie de relancer l'idée d'une table ronde réunissant tous les acteurs, qui permettra d'établir le projet technique de remise aux normes et, à travers lui, de définir le protocole d'utilisation du tunnel et de rechercher les financements correspondants.

FINANCEMENT DES CONTRATS DE PLAN ÉTAT-RÉGION EN FRANCHE-COMTÉ

M. le président. La parole est à Mme Françoise Branget, pour exposer sa question, n° 1511, relative au financement des contrats de plan État-région en Franche-Comté.

Mme Françoise Branget. Monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, comme mon collègue Michel Raison, j'attire votre attention sur la RN 57 et notamment sur les difficultés rencontrées pour l'achèvement de la voie de contournement de Besançon dite « voie des Mercureaux ».

Depuis de nombreuses années, les contrats de plan État-région souffrent d'importantes faiblesses : complexité du dispositif, dérives financières ou retards d'exécution. C'est notamment le cas de la voie des Mercureaux, dont les coûts avaient manifestement été sous-évalués lors de son inscription dans les contrats de plan État-région pour la période 2000-2006.

L'achèvement de cette voie de contournement est très attendu par les habitants de l'agglomération et il est indispensable : il devrait en effet permettre un désenclavement de la ville, essentiel à la fluidité de la circulation ainsi qu'au développement économique de la région Franche-Comté.

Afin d'achever l'actuelle génération des contrats de plan dans les meilleures conditions, le Gouvernement a décidé, lors du CIACT du 6 mars dernier, d'augmenter l'enveloppe initialement prévue pour atteindre un taux d'avancement de 80 %.

Pouvez-vous m'indiquer concrètement quel sera, dans le cadre de cet effort consenti par le Gouvernement, le montant des financements affectés à la voie des Mercureaux pour en permettre l'achèvement dans les plus brefs délais ?

Par ailleurs, ce projet de réalisation bénéficiera-t-il de la dotation exceptionnelle issue de la cession des participations de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dotation qui permet notamment d'abonder le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport ?

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

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Tout d'abord, les décisions prises par le CIACT du 6 mars dernier visent à assurer la réalisation, à hauteur de plus de 80 % pour le volet « transports », des contrats de plan d'ici à la fin de l'année, sans période de prolongation en termes de programmation. Cet objectif pourra être atteint grâce à un complément de crédits d'environ 500 millions d'euros, dont 300 millions pour les infrastructures routières.

S'agissant de la Franche-Comté, le volet routier est un défi à relever. Le contrat de plan s'achève théoriquement en 2006, mais les opérations lancées doivent bien sûr se poursuivre. J'estime que la plupart d'entre elles seront réalisées sur une période d'environ deux ans.

La dotation exceptionnelle que j'évoquais nous permettra cette année de disposer de 860 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Pour la rocade sud-ouest de Besançon, l'État apportera ainsi 8 millions d'euros d'autorisations d'engagement en 2006, ce qui permettra la poursuite des travaux de terrassement et la réalisation de deux ouvrages d'art.

Cette programmation porte ainsi à 70 % le taux de réalisation de l'opération au titre de l'actuel contrat de plan État-région, contre moins de 50 % à la fin de l'année 2005. Elle doit permettre la mise en service d'une première partie de la rocade sud-ouest de Besançon d'ici à 2010.

Bien entendu, la mise à disposition de ces 8 millions d'euros suppose que tous les partenaires du contrat de plan acceptent l'avenant que le préfet leur a soumis. Cet avenant permet de clarifier les choses : il est indispensable aux conditions de préparation du dernier contrat de plan.

Je considère comme vous cette opération comme tout à fait prioritaire. Je souhaite donc que les discussions qui se tiennent depuis plusieurs mois se concluent au plus vite, afin que les crédits soient utilisés et les travaux engagés.

Enfin, une partie des crédits de l'AFITF – sollicités pour l'achèvement des contrats de plan – provient en effet du produit de la cession des participations de l'État dans les sociétés concessionnaires. Il faut y ajouter, bien sûr, des crédits d'origine budgétaire.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Branget.

Mme Françoise Branget. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

Vous avez évoqué l'avenant au contrat de plan qui doit être signé par l'ensemble des collectivités locales. Or, même si la quote-part de ces dernières a été bien définie lors de la contractualisation, certaines d'entre elles ont plus de difficultés que d'autres pour les financements. C'est notamment le cas de la jeune communauté d'agglomération du Grand Besançon, qui, au bout du compte, acquitte la plus grosse quote-part. Je souhaiterais que vous puissiez en tenir compte à l'avenir.

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

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

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

Déclaration du Gouvernement préalable au Conseil européen des 23 et 24 mars 2006 et débat sur cette déclaration.

Explications de vote et vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi relatif au droit d'auteur et aux droits voisins dans la société de l'information (n^{os} 1206, 2349).

Discussion du projet de loi organique, n^o 2883, relatif à l'élection du Président de la République :

Rapport, n^o 2934, de M. Pierre Morel-A-L'Huissier, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi organique, n^o 2883, relatif à l'élection du Président de la République :

Rapport n^o 2934 de M. Pierre Morel-A-L'Huissier, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures cinquante.)

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

