

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**XIII<sup>e</sup> Législature**

**SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008**

Séances du mardi 2 octobre 2007



## Compte rendu intégral

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



**JOURNAUX  
OFFICIELS**

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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance.....	2451
2 <sup>e</sup> séance.....	2481

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008**

1<sup>re</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mardi 2 octobre 2007**

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LAFFINEUR

### 1. Questions orales sans débat (p. 2454).

INSTALLATION DE DÉFIBRILLATEURS  
DANS LES LIEUX PUBLICS (p. 2454)

M. Yannick Favennec, Mme Roselyne Bachelot-Narquin,  
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

PERSPECTIVES DU SYSTÈME DE SANTÉ AU HAVRE (p. 2455)

M. Jean-Paul Lecoq, Mme Roselyne Bachelot-Narquin,  
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

PERSPECTIVES DES MATERNITÉS  
DE LOURDES ET LANNEMEZAN (p. 2456)

Mmes Chantal Robin-Rodrigo, Roselyne Bachelot-Narquin,  
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE LA RN 44  
À CHEPY DANS LA MARNE (p. 2457)

M. Benoist Apparu, Mme Roselyne Bachelot-Narquin,  
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

RÉHABILITATION DE L'A 25  
ENTRE DUNKERQUE ET LILLE (p. 2458)

MM. Jean-Pierre Decool, Alain Marleix, secrétaire d'État à  
la défense, chargé des anciens combattants.

ÉCHELLE INDICIAIRE  
DES PENSIONS MILITAIRES D'INVALIDITÉ (p. 2459)

MM. Jean-Paul Dupré, Alain Marleix, secrétaire d'État à la  
défense, chargé des anciens combattants.

FINANCEMENT DE LA RÉHABILITATION DU BARRAGE DES PLATS  
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA LOIRE (p. 2459)

M. Dino Ciniéri, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secré-  
taire d'État chargée de l'écologie.

CONDITIONS DE MISE SUR LE MARCHÉ  
DES HERBICIDES (p. 2460)

Mmes Marie-Hélène des Esgaulx, Nathalie Kosciusko-  
Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER  
AU VERDON-SUR-MER EN GIRONDE (p. 2461)

M. Didier Quentin, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet,  
secrétaire d'État chargée de l'écologie.

DIFFICULTÉS DE CIRCULATION AUTOMOBILE  
À ANNECY (p. 2463)

M. Lionel Tardy, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secré-  
taire d'État chargée de l'écologie.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU COMPLÉMENT DE RESSOURCES  
AUX BÉNÉFICIAIRES DE L'ALLOCATION  
ADULTE HANDICAPÉ (p. 2463)

M. Jean-Pierre Grand, Mme Valérie Létard, secrétaire d'État  
chargée de la solidarité.

VERSEMENT DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT  
À LA COMPAGNIE D'AMÉNAGEMENT  
DES COTEAUX DE GASCOGNE (p. 2464)

MM. Pierre Forgues, Michel Barnier, ministre de l'agricul-  
ture et de la pêche.

CONSÉQUENCES DE LA CONTAMINATION À LA DIOXINE  
POUR LES ÉLEVEURS DE LOIRE-ATLANTIQUE (p. 2465)

MM. Michel Hunault, Michel Barnier, ministre de l'agricul-  
ture et de la pêche.

NUISANCES AÉRIENNES DANS LE VAL D'OISE (p. 2466)

MM. Axel Poniatowski, Michel Barnier, ministre de l'agri-  
culture et de la pêche.

CONDITIONS D'INSTALLATION D'UNE MOSQUÉE  
À CHAMPS-SUR-MARNE (p. 2467)

Mmes Chantal Brunel, Michèle Alliot-Marie, ministre de  
l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

FRAIS DE GARDIENNAGE  
DES VÉHICULES VANDALISÉS (p. 2468)

M. Jacques Remiller, Mme Michèle Alliot-Marie, ministre  
de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territo-  
riales.

INCIDENCES DU RECENSEMENT SUR LE CALCUL  
DE LA DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT (p. 2469)

Mme Martine Pinville.

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de  
l'outre-mer et des collectivités territoriales.

RÈGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES QUADS  
ET MINI-MOTOS (p. 2470)

M. Jean-Christophe Lagarde, Mme Michèle Alliot-Marie,  
ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités  
territoriales.

CONSÉQUENCES DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE  
DE LA DISTRIBUTION DU LIVRET A (p. 2472)

MM. Alain Rodet, Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé  
des entreprises et du commerce extérieur.

CARRIÈRES DES CONTRÔLEURS ET INGÉNIEURS  
DANS LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE (p. 2473)

MM. Philippe-Armand Martin, André Santini, secrétaire  
d'État chargé de la fonction publique.

PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE DANS LE LOT (p. 2474)

M. Jean Launay, Mme Christine Albanel, ministre de la  
culture et de la communication.

PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE  
DANS LA SARTHE (p. 2475)

Mmes Marietta Karamanli, Christine Albanel, ministre de la  
culture et de la communication.

ACCÈS À LA TÉLÉVISION NUMÉRIQUE  
ET À L'INTERNET HAUT DÉBIT (p. 2476)

M. Patrice Martin-Lalande, Mme Christine Albanel,  
ministre de la culture et de la communication.

CONDITIONS D'AGRANDISSEMENT DU CINÉMA MÉLIÈS  
À MONTREUIL (p. 2477)

M. Jean-Pierre Brard, Mme Christine Albanel, ministre de  
la culture et de la communication.

RÉALISATION D'UNE CITÉ JUDICIAIRE  
À STRASBOURG (p. 2478)

M. Armand Jung, Mme Rachida Dati, garde des sceaux,  
ministre de la justice.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2479).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LAFFINEUR,

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.

### INSTALLATION DE DÉFIBRILLATEURS DANS LES LIEUX PUBLICS

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec, pour exposer sa question, n° 6, relative à l'installation de défibrillateurs dans les lieux publics.

**M. Yannick Favennec.** Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, un tragique événement – le décès d'un jeune homme de trente-cinq ans, début septembre, lors d'un match de football amateur à Aron, petite commune de ma circonscription – me conduit à vous poser la question de l'installation de défibrillateurs, qui permettent de réanimer et de sauver un nombre important de victimes d'arrêt cardiaque. On estime à environ 500 le nombre de sportifs, le plus souvent anonymes, qui meurent chaque année d'un arrêt cardiaque. Les victimes sont presque toujours jeunes, considérées par tous comme étant en bonne santé.

Au-delà des sportifs, 40 000 personnes, en France, meurent chaque année d'un arrêt cardiaque, alors même qu'une sur dix aurait pu être sauvée simplement. Ces événements malheureux devraient nous conduire à mettre en place dans notre pays un vrai plan de santé publique, comme nous en connaissons depuis peu contre le cancer ou contre la maladie d'Alzheimer, car des solutions existent, utilisées dans d'autres pays, qui pourraient améliorer la prise en charge de l'arrêt cardiaque en France.

L'installation de défibrillateurs dans les lieux publics doit s'accompagner de la mise en place d'une formation aux gestes de premiers secours, à différentes étapes de la vie, par exemple au collège, puis lors du passage du permis de conduire ou encore lors de la Journée citoyenne. Elle doit aller de pair avec une vaste campagne d'information et de sensibilisation permettant d'optimiser l'utilisation de ce matériel, comme le rappel des premiers gestes qui sauvent. De telles mesures permettraient d'obtenir des résultats importants en termes de santé publique : nous pourrions, en effet, passer rapidement d'un taux de survie de 2 % à près de 10 %.

Compte tenu de l'urgence de la situation, pouvez-vous m'indiquer, madame la ministre, si vous envisagez de mettre en place un plan de santé publique pour une meilleure prise en charge de l'arrêt cardiaque, notamment par l'installation généralisée de défibrillateurs ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

**Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.** Monsieur Favennec, vous avez indiqué que l'accident cardio-respiratoire entraîne chaque année en France le décès de 40 000 personnes, mais les chiffres dont je dispose sont plus près de 50 000.

Beaucoup d'accidents interviennent au domicile des personnes ou sur la voie publique, et 70 % d'entre eux ont lieu devant témoins. Le plus souvent, hélas, ceux-ci ne savent pas pratiquer les gestes adaptés, c'est-à-dire le massage cardiaque ou la défibrillation. Dans les premiers instants de l'arrêt cardiovasculaire, l'usage de défibrillateurs cardiaques automatisés externes, désignés par l'acronyme DAE, offre une solution si l'accident est dû à une fibrillation ventriculaire initiale, ce qui représente tout de même 40 % des cas.

Jusqu'en mai dernier, seuls les professionnels de santé étaient habilités à utiliser un défibrillateur externe. Mais, depuis lors, dans le cadre des actions menées par le ministère de la santé pour améliorer la prévention et la prise en charge des risques d'accidents cardiovasculaires, notamment des morts subites, un décret autorise toute personne, même non médecin, à utiliser ce type de matériel, ce qui résout le problème de la responsabilité. D'ailleurs, si vous avez vu fonctionner ces défibrillateurs, vous savez qu'ils sont extrêmement sûrs et que la défibrillation ne se produit que si elle est nécessaire. Je précise toutefois que, en aucun cas, l'utilisation de ces appareils ne doit remplacer l'appel au SAMU ni la pratique d'un massage cardiaque externe. La mesure a naturellement été engagée en concertation avec les professionnels de l'urgence et avec les collectivités locales, qui doivent convenir ensemble, dans un souci d'efficacité, des différents lieux d'installation.

Enfin, il est prévu que les équipes de secours remplissent tous la même fiche de saisine. Les données qui seront recueillies nous permettront de parfaire la mesure. Du reste, pour la mise en place du dispositif sur la Coupe de monde de rugby, j'ai annoncé, au mois d'août, lors de ma visite à l'Institut médical Montsouris, qui est d'ailleurs une des têtes de pont du dispositif « Coupe du monde » à Paris, ma ferme volonté de voir se généraliser l'installation de défibrillateurs, notamment dans les équipements sportifs qui sont sous ma responsabilité, par exemple à l'occasion des restructurations entreprises par le CNDS, en lien avec les collectivités territoriales qui sont les maîtres d'ouvrage de ces équipements. L'installation généralisée de défibrillateurs est un projet ambitieux et, je le souhaite, sauveur de vies.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec.

**M. Yannick Favennec.** Je vous remercie, madame la ministre.

J'étais à Mayenne, ce week-end, et j'ai rencontré les bénévoles de la Croix-Rouge, qui sont, vous le savez, très engagés sur ce dossier. Ils sont demandeurs de tels équipements. Les collectivités territoriales devraient, elles aussi, s'engager dans le plan.

**M. le président.** Cela commence à se faire également dans des départements voisins de la Mayenne. (*Sourires.*)

**M. Yannick Favennec.** Je n'en doute pas, monsieur le président.

#### PERSPECTIVES DU SYSTÈME DE SANTÉ AU HAVRE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour exposer sa question, n° 15, relative aux perspectives du système de santé au Havre.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, c'est avec colère et indignation que je veux dénoncer la situation désastreuse que connaît actuellement, vous le savez, l'hôpital du Havre, et qui est à l'image du délitement du système français de santé publique.

J'ai appris la semaine dernière la suppression de 550 emplois au sein du groupe hospitalier havrais, annoncée comme un mal nécessaire pour résorber un déficit cumulé de 36 millions d'euros. Une fois de plus, le personnel sert de variable d'ajustement, au détriment de la qualité des soins prodigués à la population havraise déjà fragilisée. Je vous rappelle qu'on y observe un grand nombre de pathologies liées à la dégradation de l'environnement, aux conditions de travail, à la situation sociale, et que le taux de maladies pulmonaires est supérieur à la moyenne nationale, pour ne prendre que cet indicateur. Mais vous savez comme moi qu'ils sont tous dans le rouge et que la mortalité est plus élevée qu'ailleurs.

Veut-on encore nous faire croire qu'il faut amputer le personnel hospitalier d'une partie de ses effectifs pour économiser les deniers publics et atteindre une plus grande efficacité du service public ? On sait pourtant que les dépenses de santé sont d'autant plus élevées que les gens tardent à se soigner, d'abord parce qu'il faut des mois pour voir un spécialiste, ensuite parce que les coûts de consultation sont de plus en plus prohibitifs et les dissuadent de consulter. Le phénomène sera encore accentué par l'instauration d'une franchise médicale s'ajoutant au forfait – vous connaissez tout autant que moi les perspectives dans ce domaine.

Les médecins et les infirmières sont déjà en nombre insuffisant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'hôpital, et la pénurie des médecins de ville au Havre conduit à une plus grande fréquentation de l'hôpital, lui-même asphyxié par manque de personnel. Il manque à l'hôpital plus de soixante-dix médecins pour avoir une activité normale, qui permettrait d'ailleurs un retour à l'équilibre naturel par la production d'activité, sans qu'on recoure encore à des suppressions de postes. J'imagine qu'il faudra créer un jour, entre Le Havre et Paris, un corridor humanitaire pour que les malades de l'agglomération havraise aient un accès aux soins satisfaisant avec les médecins et spécialistes de la capitale !

Certes, il est nécessaire d'engager des économies d'échelle en regroupant les divers pôles hospitaliers havrais. Mais on ne peut pas avoir une simple logique de gestionnaire. Tous les moyens ne sont pas bons pour faire des économies. C'est d'un service public de la santé qu'il s'agit et la mission de santé publique dévolue à l'État ne peut être réalisée que si tous les moyens, tant financiers qu'humains, sont réunis.

Chaque année, au Havre, sur 200 départs en retraite, 75 ne sont pas remplacés. Sur les 550 suppressions de postes, 150 sont des départs négociés avec des membres du personnel proches de la retraite, en échange d'un an de salaire. Cette masse salariale n'aurait-elle pas pu servir au financement d'un exercice effectif de la médecine plutôt qu'à la réduction du personnel hospitalier ?

Au vu du *numerus clausus* d'infirmières employables par l'hôpital et revu dernièrement à la hausse par la région Haute-Normandie, un nombre suffisant d'infirmières pourrait être recruté chaque année. Or, l'hôpital, pour gagner quelques mois de salaire, ne procède à des embauches qu'au bout de plusieurs mois. Il n'y a donc plus d'infirmières sur le marché du travail.

Un système de santé à deux vitesses se met en place progressivement, dans lequel les plus riches iraient là où se trouvent les médecins, dans les établissements de soins privés, et dans lequel les moins fortunés et les plus démunis se tourneraient vers un hôpital public mal doté. Pis encore, l'action gouvernementale crée deux systèmes de soins parallèles mais déséquilibrés : un système privé, qui s'accaparerait les actes les plus lucratifs, les plus rentables, comme la chirurgie, et un système public, qui devrait assumer les actes les plus coûteux et les moins rémunérés, comme la prise en charge des personnes âgées dépendantes.

Utiliser alors l'argument du manque de performances de l'hôpital du Havre pour sabrer les effectifs ne dissimule que très mal une volonté de discréditer le service public de la santé, fondé sur la solidarité, afin de rendre plus acceptable sa privatisation progressive, fondée sur l'individualisme. Vous l'avez compris, l'hôpital du Havre n'a pas besoin de suppression de postes, ce qui serait une double peine, mais de praticiens et, en attendant, de financements.

Permettez-moi de faire une proposition complémentaire de la vôtre, concernant la démographie médicale : ne pourrait-on pas envisager d'aider financièrement, voire en les rémunérant pendant leurs études, des jeunes de familles modestes qui, en échange de l'effort de l'État, s'engageraient à travailler pendant dix ou quinze ans là où la République a besoin d'eux ? Cela vous rappellera certainement quelque chose. Ainsi, l'ascenseur social contribuerait à satisfaire les besoins de nos concitoyens.

Je vous remercie, madame la ministre, des réponses que vous nous apporterez.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

**Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.** Monsieur Lecoq, vous venez de vous livrer à un discours de politique générale sur les questions de santé, préconisant certaines mesures qui dépassent, et de loin, le cadre de l'exercice des questions orales sans débat. Nous aurons l'occasion, en débattant tant du PLFSS que du projet de loi de finances, de nous en expliquer plus largement. Revenons donc, en attendant d'autres rendez-vous, à l'objet de votre question : la situation du système de santé dans l'agglomération du Havre.

L'agglomération du Havre est l'unité urbaine de la taille la plus importante de la région Haute-Normandie, et fait partie d'un territoire de santé d'environ 450 000 habitants. Il est manifeste – je partage votre analyse sur ce point – qu'un certain nombre d'indicateurs sanitaires de ce territoire ne sont pas favorables. Le nombre de chômeurs de

longue durée et de RMistes y est le plus important de la région Haute-Normandie, et le taux de mortalité générale et prématurée y est plus élevé qu'ailleurs.

Face à cette situation, l'offre de soins libérale sur le secteur du Havre connaît une densité équivalente à celle de la région, qui reste inférieure aux densités moyennes nationales. Les travaux menés par la Mission régionale de santé permettent de penser que cette densité devrait rester stable dans les cinq ans qui viennent. L'offre hospitalière, elle, se caractérise par la présence d'un grand hôpital public de 770 lits de médecine, chirurgie et obstétrique, et de trois cliniques privées performantes.

L'ensemble de cette offre publique et privée se modernise aujourd'hui très rapidement. En effet, la clinique des Ormeaux de 192 lits a été reconstruite et a bénéficié du plan Hôpital 2007 ; la première pierre du nouvel hôpital privé de l'Estuaire, qui regroupe deux cliniques sur un nouveau site, sera très bientôt posée ; des capacités supplémentaires de rééducation fonctionnelle ouvriront prochainement et un projet de clinique psychiatrique est désormais autorisé. Le groupe hospitalier du Havre a également bénéficié du concours du plan Hôpital 2007 pour regrouper sur un seul site l'ensemble des activités obstétricales et pédiatriques ; une structure d'hospitalisation à domicile de 30 lits fonctionne depuis 2005 ; enfin, à Fécamp, a été inauguré en 2006 le nouvel hôpital-clinique du Pays des Hautes Falaises.

Comme vous le savez, monsieur le député, l'ensemble de ces opérations permet de moderniser et de développer l'offre de soins sur le territoire du Havre. Cela étant, ces initiatives doivent, pour donner le meilleur résultat, s'appuyer sur des établissements de santé performants, tant sur le plan de la qualité et de l'organisation des soins que sur celui de leur situation financière.

Concernant la situation financière difficile du groupe hospitalier du Havre, une mission a été confiée à un conseiller général des établissements de santé. Celui-ci a formulé un certain nombre de préconisations en vue d'un retour à l'équilibre financier en 2012. Sur la base de ces propositions, le directeur du groupe hospitalier du Havre a élaboré un plan d'action dont les grandes lignes ont été rendues publiques.

Je tiens à vous signaler en outre, car vos propos relatifs à ce sujet pourraient prêter à confusion, que l'on a constaté plutôt une légère stagnation, voire une baisse de la fréquentation des urgences de 2002 à 2007.

Enfin, vous évoquez la forte industrialisation du territoire du Havre – cette donnée appartient d'ailleurs au patrimoine économique et culturel de ce territoire – et vous appelez de vos vœux la création d'un observatoire santé-environnement. Il conviendra d'examiner au niveau régional la pertinence d'un tel observatoire au sein du volet santé-environnement du plan régional de santé publique. Je peux vous confirmer, monsieur le député, que je suis ces questions avec une particulière attention.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Madame la ministre, je vous invite aussi à réfléchir à ma dernière proposition concernant le financement des études de médecine pour les jeunes des quartiers populaires. Je ne vous demande pas de me répondre immédiatement, mais j'aurais plaisir à avoir une réponse ultérieurement ou un entretien avec vous sur cette question.

#### PERSPECTIVES DES MATERNITÉS DE LOURDES ET LANNEMEZZAN

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Robin-Rodrigo, pour exposer sa question, n° 16, relative aux perspectives des maternités de Lourdes et Lannemezzan.

**Mme Chantal Robin-Rodrigo.** Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, ma question concerne l'organisation de l'offre de soins hospitaliers en territoire de montagne. J'y associe mon collègue et ami Pierre Forgues et Josette Durrieu, sénatrice.

Vous le savez, le département des Hautes-Pyrénées est doublement concerné en raison des menaces de fermeture qui pèsent sur les maternités de l'hôpital de Lannemezzan et du centre hospitalier de Lourdes.

Dans le cas de Lourdes, l'Agence régionale de l'hospitalisation de Midi-Pyrénées a reconduit pour cinq ans l'autorisation d'exercice de la maternité, mais à la condition qu'il prépare sa reconversion en centre périnatal de proximité à échéance du SROS. Cette décision implique donc une fermeture de la maternité en 2012. Cela est inacceptable eu égard aux territoires qu'elle couvre, et c'est contraire à la politique d'aménagement du territoire, qui suppose la prise en compte de l'exception géographique. En effet, le point le plus éloigné est la commune de Gavarnie, située à plus d'une heure de route de Tarbes, mais le temps de trajet peut varier en fonction des conditions climatiques et des saisons touristiques. Le délai est donc, et de beaucoup, supérieur aux quarante-cinq minutes préconisées.

J'insiste sur le fait que la fermeture de maternité touche non seulement les populations lourdaises, mais aussi les populations des vallées des Gaves.

Ce territoire éminemment touristique accueille cinq millions de pèlerins par an dans la cité mariale, sans compter les milliers de touristes fréquentant les six stations de ski de ces vallées pour plus de huit millions de nuitées marchandes par an.

S'agissant de la maternité de l'hôpital de Lannemezzan, l'ARH s'est prononcée pour sa fermeture au 27 novembre prochain. Alors que, le 4 octobre, doit se tenir, une réunion du Comité national d'organisation sanitaire et social, je crois utile de vous rappeler que, si cette fermeture, ainsi que celle de Lourdes, devait intervenir, les patients des vallées d'Aure et du Louron se retrouveraient à plus de quarante-cinq minutes de l'hôpital le plus proche.

Si le critère démographique est déterminant, il faut voir que nous sommes là aussi en zone touristique : les trois stations de ski de la vallée d'Aure et du Louron représentent deux fois la population du département des Hautes-Pyrénées en été.

Comme vous pourrez le constater, madame la ministre, l'organisation de l'offre de soins, particulièrement en zone de montagne, avec ses contraintes et ses exigences propres, appelle une réponse adaptée avec l'égal accès aux soins des populations, l'égalité des territoires en matière de santé et la nécessité d'avoir un service public de proximité assurant la sécurité des populations.

C'est la raison pour laquelle, nous vous demandons un moratoire pour mener à bien la réflexion et définir une forme d'organisation du « réseau naissance » dans les zones sud-est et sud-ouest du département. Celles-ci justifient, à elles seules, l'exception géographique, par ailleurs garantie par le SROS Midi-Pyrénées.



À l'évidence, la fermeture programmée de ces deux maternités est de nature à porter atteinte à l'égalité d'accès aux soins de proximité pour les populations pyrénéennes.

Madame la ministre, ma question est donc simple : que compte faire le Gouvernement pour y remédier et accepterez-vous de surseoir à ces décisions arbitraires, qui peuvent mettre en danger les usagers ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

**Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.** J'ai bien noté, madame Robin-Rodrigo, que vous parliez aussi au nom d'un certain nombre de vos collègues. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de les recevoir, ainsi que Mme Josette Durrieu, très longuement sur le sujet que vous évoquez.

Le schéma régional d'organisation sanitaire prévoit une recomposition de l'offre de soins en obstétrique en fonction notamment de la présence médicale d'ailleurs préoccupante dans cette discipline. Il préconise naturellement de respecter les conditions de sécurisation de la naissance. Les deux maternités de Lannemezan et de Lourdes présentent un nombre d'accouchements inférieur depuis plusieurs années au seuil de 500 par an, soit environ 250 pour Lannemezan et 400 pour Lourdes. Le constat territorial fait de plus apparaître, sur ses deux sites, une difficulté croissante à assurer une permanence des soins conformes aux textes, alors même, j'en ai conscience, que les exigences de la population en matière de sécurité et de qualité des soins ne cessent de croître, chez vous et ailleurs. Le schéma régional d'organisation sanitaire fixe un objectif d'accessibilité à une maternité de moins de quarante-cinq minutes, vous l'avez rappelé. Mais cette condition ne peut être dissociée des impératifs de qualité et de sécurité des soins qui sont naturellement inscrits dans le schéma : proximité, qualité et sécurité des soins.

Concernant le centre hospitalier de Lannemezan, le dossier présenté en comité régional de l'organisation sanitaire par l'établissement sollicitait un renouvellement de l'autorisation d'activité sans s'inscrire dans la démarche de recomposition de l'offre publique. L'examen de ce dossier a fait apparaître que le fonctionnement actuel de cette maternité ne répond pas aux normes en vigueur. La permanence médicale n'est en effet obtenue que par des recours systématiques à des remplacements en obstétrique et en chirurgie, mais également en anesthésie-réanimation, sans garantie effective de formation aux gestes d'urgence sur le lieu de naissances. Il y a donc un réel danger de rupture dans la pérennité de la permanence médicale et un risque potentiel inacceptable dans le domaine de la périnatalité. Je ne peux, en tant que ministre de la santé, laisser cette situation perdurer. La décision médicale de la commission exécutive de l'ARH du 13 mars 2007 a pris acte de cette situation en ne renouvelant pas l'autorisation et en donnant à l'établissement le délai nécessaire à l'installation d'un centre périnatal de proximité qui permettra de maintenir une offre de proximité pour le suivi des grossesses et des nouveau-nés. Cette situation commande la mise en place d'un nouveau projet pour les hôpitaux de Lannemezan qui ont de vraies perspectives de développement. La mise en place d'un centre natal de proximité n'est en aucun cas une compensation, mais répond bien à un besoin réel, celui correspondant au niveau des cas réellement pris en charge par cet établissement. Au-delà de la prise en charge obstétricale, l'éloignement relatif – 44 kilomètres dont 33 kilomètres d'autoroute de l'hôpital pivot de Tarbes – devrait être compensé par un renforcement du SMUR basé à Lannemezan. Les moyens dégagés

par l'arrêt des accouchements et dépassant les besoins du CPP seront laissés à l'établissement afin de développer son activité en soins de suite et de réadaptation.

Madame la députée, je voulais vous rassurer ainsi que vos collègues : la seule chose qui m'anime dans cette affaire, c'est la qualité des soins, la sécurité des mamans et des bébés.

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Robin-Rodrigo.

**Mme Chantal Robin-Rodrigo.** Merci, madame la ministre, pour toutes ces précisions, mais vous comprendrez bien qu'elles ne sont pas de nature à m'enthousiasmer.

Je ne doute pas que vous ayez lu l'excellent article concernant l'hôpital public que signait mercredi dernier dans *Le Monde* le professeur Jean-Michel Dubernard, qui a été notre collègue. Il s'intitulait : « Sortons l'hôpital public du coma ». Son propos s'appliquerait aussi aux maternités.

J'entends ce que vous nous dites concernant Lannemezan, mais je dois également vous préciser, madame la ministre, que la Fédération hospitalière française a demandé une étude sur les trois établissements en question et que nous n'en aurons les résultats qu'au mois de février. Je souhaiterais donc obtenir, si toutefois c'était encore possible, un moratoire jusqu'à cette date. Merci, madame la ministre de bien vouloir étudier cette possibilité.

#### AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE LA RN 44 À CHEPY DANS LA MARNE

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, pour exposer sa question, n° 1, relative à l'aménagement de la déviation de la RN 44 à Chepy dans la Marne.

**M. Benoist Apparu.** J'associe M. de Courson à ma question car nos circonscriptions sont confrontées depuis plusieurs années à un problème majeur qui, malgré les engagements pris, n'a jamais été résolu, celui de la route nationale 44, dont la gestion est conservée par l'État.

Axe de liaison d'intérêt national entre le nord de l'Europe et le sud de la France, le tronçon de Châlons-en-Champagne à Saint-Germain-la-Ville enregistre un trafic routier moyen annuel de plus de 15 000 véhicules par jour, dont 30 % de poids lourds – et encore, ces chiffres portent-ils sur l'année 2005 et n'ont pas été remis à jour. En période diurne, le nombre de passages est d'environ 15 véhicules par minute, dont 5 camions. Plus de 20 000 traversées agricoles annuelles viennent augmenter les risques d'accident.

Une telle fréquentation engendre inévitablement des problèmes d'accessibilité et de dangerosité considérables auxquels sont régulièrement confrontés les élus et les associations de riverains.

Depuis plus de vingt ans, alertés par Bruno Bourg-Broc, mon prédécesseur, plusieurs ministres ont porté leur attention au projet de mise à deux fois deux voies de la portion Châlons-en-Champagne–Saint-Germain-la-Ville, et de la déviation de la commune de Chepy.

En 1995, une déclaration d'utilité publique a été prise en Conseil d'État, mais elle est devenue caduque en 2005 faute d'engagement des travaux dans le délai réglementaire.

**M. Charles de Courson.** Hélas !

**M. Benoist Apparu.** Une nouvelle déclaration a été prise le 16 mars 2006 par le préfet de la Marne, qui considère ces travaux comme prioritaires pour le département.

La mise à deux fois deux voies de la RN44 figure d'ailleurs dans le mandat que le préfet a adressé le 26 février 2007 aux autorités compétentes. Certes, quelques travaux de mise en sécurité ont été réalisés, mais les problèmes causés par cette route n'ont pas été résolus. Le dossier n'avance pas, à la grande déception des élus et des associations de riverains et d'usagers.

Devant cette exaspération générale, l'action est urgente. La déviation de Chepy rendrait la tranquillité à quatre communes de ma circonscription, où le trafic poids lourds est particulièrement élevé. Cet axe est aussi un maillon essentiel dans nos liaisons, insuffisantes, avec les pays du Nord de l'Europe.

Après s'être engagés, ni les élus locaux, ni le Gouvernement ne peuvent plus reculer. Il nous tarde en effet de voir débiter les travaux, et je souhaite savoir quand pourront démarrer ces travaux prioritaires.

**M. Charles de Courson.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

**Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.** Monsieur Apparu, votre question n'est pas si éloigné des problématiques de santé. Quoi qu'il en soit, mon collègue Dominique Bussereau, qui participe aux travaux du Conseil des ministres européens des transports, vous prie d'excuser son absence et m'a chargée de vous répondre.

**M. Benoist Apparu.** Il est brillamment représenté !

**Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.** Ainsi que vous l'avez rappelé, la RN 44 supporte un important trafic – 16 000 véhicules par jour –, ainsi que le taux de poids lourds, qui y est très supérieur à la moyenne nationale puisqu'il était de 22 % en 2005. La déviation de Chepy, déclarée d'utilité publique en mars 2006, figure dans la liste des opérations susceptibles d'être retenues au titre des futurs programmes de développement et de modernisation des itinéraires – les PDMI – destinés à prendre le relais des contrats de plan État-régions. Les préfets de région ont été mandatés pour consulter l'ensemble des élus afin de préparer la liste des opérations que l'État retiendra dans ce cadre.

Par ailleurs, le Président de la République a décidé d'organiser le Grenelle de l'environnement afin d'inventer collectivement les conditions d'une croissance plus soucieuse des nécessaires objectifs de développement durable. Cette initiative concerne évidemment, et peut-être au premier chef, les transports, en particulier les infrastructures routières. À l'issue des réflexions menées dans ce cadre, le Gouvernement, conscient de vos préoccupations, fera connaître les orientations qu'il entend mettre en œuvre en matière de développement des infrastructures de transport.

#### RÉHABILITATION DE L'A 25 ENTRE DUNKERQUE ET LILLE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Decool, pour exposer sa question, n° 4, relative à la réhabilitation de l'A 25 entre Dunkerque et Lille.

**M. Jean-Pierre Decool.** Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de l'économie, du développement et de l'aménagement durables, chargé des transports.

La rénovation de l'autoroute A 25 est une préoccupation récurrente et prioritaire depuis de nombreuses années. Cet axe autoroutier reliant Dunkerque à Lille, capital pour le département du Nord, voit en effet chaque année sa fréquentation augmenter de 3 %, en raison non seulement de l'activité économique et de l'évolution démographique de la métropole lilloise, de l'attractivité du port autonome de Dunkerque et du littoral qu'elle dessert, mais aussi des très nombreux échanges transfrontaliers avec la Belgique et l'Angleterre. Mon collègue Michel Delebarre, ici présent, pourrait d'ailleurs en témoigner.

**M. Michel Delebarre.** Tout à fait !

**M. Jean-Pierre Decool.** Or son état est aujourd'hui plus que vétuste,...

**M. Michel Delebarre.** Nous parlons de l'autoroute, et non du collègue, cela va de soi ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Decool.** ... la structure de la chaussée, vieille de trente-six ans, étant construite en dalles dites californiennes.

En dépit de nombreux travaux d'urgence réalisés ou programmés depuis 2002, l'autoroute A 25 reste inadaptée au trafic actuel et dangereuse pour les usagers qui l'empruntent. Une opération de grande ampleur doit donc être engagée pour la remettre à niveau : réfection de la chaussée, aménagement du terre-plein central, des réseaux de drainage et d'assainissement ainsi que des équipements de sécurité. M. le préfet du Nord-Pas-de-Calais, que j'ai rencontré le 2 mai dernier, m'a indiqué qu'il présenterait cette opération au ministère des transports comme l'une des toutes premières priorités de la région Nord-Pas-de-Calais.

Quel est le coût total des travaux réalisés depuis 2002 ? Le Gouvernement entend-il faire une de ses priorités de cette opération visant à réhabiliter l'A 25 afin de l'adapter au trafic et de répondre à l'une des premières préoccupations des Nordistes ? (*M. Michel Delebarre applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants.

**M. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants.** Monsieur Decool, M. le secrétaire d'État chargé des transports, retenu au Luxembourg pour le Conseil européen des ministres des transports, m'a demandé de vous transmettre sa réponse en ce qui concerne les moyens que l'État a affectés à la rénovation de l'A 25 depuis 2002, ainsi que les intentions du Gouvernement pour la programmation de l'achèvement de cette opération.

La situation de l'autoroute A 25 illustre la situation d'une partie des autoroutes non concédées les plus anciennes du réseau national, dont les chaussées arrivent au terme de leur cycle de vie en raison notamment de la croissance du trafic des poids lourds. Face à cette situation, la priorité donnée à l'entretien du réseau routier national dans le projet de loi de finances pour 2008 se concrétise par une augmentation sensible des crédits consacrés à l'entretien préventif et par l'engagement d'un programme important de réhabilitations lourdes des chaussées, notamment sur des voies comme l'autoroute A 25.

Dominique Bussereau a ainsi demandé à la direction interdépartementale des routes du Nord de réaliser les études nécessaires afin de lancer, avant la fin de l'année 2007, un appel d'offres en vue de réaliser une tranche significative de travaux dès 2008. Le coût total de la réhabilitation est évalué à environ 100 millions d'euros, en plus des 14 millions d'euros engagés depuis 2002.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Decool.

**M. Jean-Pierre Decool.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse, que je juge optimiste. Je prends acte de la volonté déterminée du Gouvernement de réhabiliter l'A 25, dont je ne manquerai de me faire l'écho auprès des habitants de la 14<sup>e</sup> circonscription du Nord, qui sont attentifs à l'évolution de ce dossier.

#### ÉCHELLE INDICIAIRE DES PENSIONS MILITAIRES D'INVALIDITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Dupré, pour exposer sa question, n° 20, relative à l'échelle indiciaire des pensions militaires d'invalidité.

**M. Jean-Paul Dupré.** Monsieur le secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants, la réforme de l'échelle indiciaire des pensions militaires d'invalidité paraît s'imposer. C'est en tout cas le sentiment de nombre de responsables du monde combattant de mon département, l'Aude, qui dénoncent le mode actuel d'indemnisation.

Créé dès 1919 pour les militaires souffrant d'une infirmité due à la Grande Guerre et, en cas de décès de ces derniers, pour venir en aide à leurs veuves, orphelins et ascendants, le régime des pensions militaires d'invalidité a été logiquement étendu depuis lors à l'ensemble des militaires, à leurs conjoints ou partenaires survivants, orphelins ou ascendants. Quant au montant de la pension attribuée pour les blessures ou maladies contractées par le fait ou à l'occasion du service, dès lors que les infirmités entraînent un taux minimum d'invalidité, il varie suivant ce taux d'invalidité, mais aussi selon le grade du militaire.

Or cette règle entraîne des iniquités de traitement contre lesquelles s'élèvent certaines associations d'anciens combattants. En effet, on constate par exemple que, pour un taux d'invalidité de 100 %, l'indice de la pension d'un soldat est de 372 points, hors majorations éventuelles, tandis que, pour un officier supérieur, cet indice peut atteindre, selon le grade, 1 210,6 points, soit quatre fois la pension de base d'un soldat.

Sans pour autant remettre en cause le principe d'une échelle indiciaire déterminant les droits des pensionnés en fonction du grade, des voix s'élèvent depuis longtemps déjà pour réclamer plus d'équité en la matière et la mise en œuvre d'une réforme qui permette de resserrer l'écart existant par une revalorisation des pensions de base.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous indiquer si, dans un souci d'équité, le Gouvernement entend engager cette réforme très attendue, en particulier par les anciens combattants d'Afrique du Nord ? Je rappelle en effet qu'environ 200 000 d'entre eux, pour la plupart anciens appelés du contingent, souffrent d'une infirmité résultant soit de blessures, soit de maladies contractées à l'occasion du service.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants.

**M. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants.** Monsieur Dupré, le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre prévoit que les pensions sont calculées en fonction du grade détenu par le militaire. Toutefois, lorsque la pension est attribuée alors que le militaire est toujours en activité, elle est calculée au taux du soldat, c'est-à-dire le taux de base. C'est seulement lorsque le militaire est radié des contrôles que sa pension militaire d'invalidité prend en considération le dernier

grade acquis en activité. Cette règle s'applique donc aussi bien pour les appelés que pour les militaires engagés et de carrière. En tout état de cause, le grade ne produit d'effet que pour la pension principale, correspondant à un taux d'invalidité jusqu'à 100 % : ni les degrés de « surpension » – au-delà de 100 % – ni les allocations complémentaires – versées notamment aux grands invalides et aux grands mutilés – ne sont affectés par le grade.

C'est l'article 6 de la loi de finances rectificative pour 1962 qui a accordé la pension d'invalidité au taux du grade aux militaires de carrière retraités, pour mettre fin à une situation qui était considérée à l'époque comme inéquitable, puisque les militaires de carrière en retraite ne recevaient, quel que soit leur grade, qu'une pension d'invalidité au taux du soldat. Il faut relever que, pour la plupart des militaires concernés, l'invalidité a été un obstacle au déroulement normal de leur carrière et qu'elle l'a parfois interrompue complètement.

Aujourd'hui, dans le cadre de la professionnalisation des armées, il n'apparaît pas souhaitable de remettre en cause les dispositions actuellement en vigueur, qui permettent, en plus de la réparation de l'invalidité, de prendre en partie en considération ce préjudice lié.

Telle est la réponse, certes technique, mais exhaustive que je peux vous apporter. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur ce sujet récurrent lors de la discussion du budget des anciens combattants.

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

**M. Jean-Paul Dupré.** Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse ne répond absolument pas aux attentes du monde combattant, dont je me fais le porte-parole, notamment des anciens appelés du contingent ayant servi en Afrique du Nord. Je souhaite donc que vous vous engagiez à mener une étude afin d'envisager ce qui pourrait améliorer leur situation.

#### FINANCEMENT DE LA RÉHABILITATION DU BARRAGE DES PLATS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Dino Ciniéri, pour exposer sa question, n° 3, relative au financement de la réhabilitation du barrage des Plats dans le département de la Loire.

**M. Dino Ciniéri.** Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, j'associe à ma question, qui porte sur les difficultés de financement de la réhabilitation du barrage des Plats, Laurent Wauquiez, secrétaire d'État, porte-parole du Gouvernement, ainsi que mes collègues Jean Proriol, député de Haute-Loire, et Michel Thiollière, sénateur-maire de Saint-Étienne.

Le barrage des Plats est un ouvrage de type « voûte mince », construit en 1958 par la ville de Firminy. Caractérisé par sa faible épaisseur, qui en fait une structure très souple réagissant rapidement à la température extérieure, il n'a jamais été vidangé car il représentait la seule ressource en eau potable pour 50 000 personnes. Après l'apparition de désordres qui ont imposé une vidange urgente, il s'est révélé fissuré sur toute son épaisseur, et doit donc être réhabilité.

La fourniture d'eau brute est réalisée grâce à une conduite de 12,5 kilomètres qui traverse plusieurs communes jusqu'au barrage de l'Échappre, situé sur la commune de Firminy, qui représente la deuxième réserve d'eau brute disponible.

Les canicules de 2003 et de 2005 ont démontré combien le barrage des Plats était absolument nécessaire, puisqu'il a assuré les besoins de la commune de Firminy et des communes limitrophes, notamment Unieux, Saint-Paul-en-Cornillon et Fraisses, ainsi que de la Haute-Loire par l'intermédiaire du Syndicat des eaux de la Semène, présidée par M. Gabriel Ronze.

La ressource actuelle en eau de l'agglomération stéphanoise, située dans le département de la Loire et la région Rhône-Alpes, et de l'Yssingelais, situé dans le département de Haute-Loire et la région Auvergne, est assurée par cinq barrages.

Le barrage de Cotatay, d'une capacité de 790 000 mètres cubes, alimente une commune, soit 14 000 personnes environ ; le barrage du Pas de Riot, d'un million de mètres cubes, alimente une partie de la ville de Saint-Étienne ; le barrage de Lavalette, de 40 millions de mètres cubes, alimente dix communes, dont une partie de Saint-Étienne, soit environ 230 000 habitants ; le barrage des Plats, de 1,7 million de mètres cubes, alimente onze communes, soit environ 50 000 habitants ; le barrage de l'Échape, de 850 000 mètres cubes, alimente quatre communes représentant un bassin de population d'environ 33 000 personnes.

Il apparaît que le barrage de Lavalette constitue l'unique ressource en eau potable pour plus de 230 000 personnes. Or cette retenue, construite en 1914, n'a jamais été vidangée. En cas de problème, ou tout simplement de vidange de l'ouvrage – telle celle programmée en 2012 –, l'ensemble de la population qui en dépend serait privée d'eau.

Le barrage des Plats, du fait de sa localisation, permettrait d'alimenter la conduite du Lignon issue du barrage de Lavalette et ainsi de constituer une ressource secondaire pour l'ensemble de l'agglomération stéphanoise. L'utilité de ce barrage n'est donc pas communale, ni même intercommunale, mais interdépartementale et interrégionale. Toutefois, la ville de Firminy, qui ne compte que 20 000 habitants, ne peut financer les travaux de confortement de l'ouvrage, en dépit de l'aide de 800 000 euros apportée par le FNADT dans le cadre du contrat de projet État-région dont nous avons bénéficié, mais également du financement à hauteur de 30 % de l'agence de l'eau Loire-Bretagne.

Nous avons sollicité à de multiples reprises l'aide de la région Rhône-Alpes ainsi que celle de la région Auvergne, mais nous nous sommes toujours heurtés à un refus de ces dernières. Une aide nous ayant été accordée au titre du contrat de projet État-région, l'État pourrait-il nous apporter son soutien pour fédérer l'ensemble des collectivités, régions et départements concernés, afin que tous contribuent au financement de la réhabilitation du barrage des Plats, qui sécurisera la ressource en eau ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Monsieur Cinieri, le barrage des Plats, propriété de la ville de Firminy, établi sur le cours de la rivière Semène, est, comme vous l'indiquez, hors service pour des raisons de sécurité depuis fin 2005. L'utilité de la réhabilitation de ce barrage qui permet de stocker 1,7 million de mètres cubes d'eau n'est effectivement pas de l'intérêt de la seule commune de Firminy : il pourrait contribuer à sécuriser l'alimentation en eau potable de nombreuses autres communes, non seulement dans le département de la Loire mais aussi dans celui de la Haute-Loire, à la fois pour des communes rurales et pour des communes urbaines, notamment celles de l'agglomération de Saint-Étienne, et participerait ainsi à

l'aménagement de ce territoire. À ce titre, mon département ministériel avait réservé 800 000 euros sur le FNADT dans le cadre du contrat de projet État-région afin de contribuer au financement, le reste étant à discuter avec les autres communes et regroupements susceptibles de bénéficier de l'ouvrage, notamment avec l'agglomération de Saint-Étienne – étant précisé que ces contributions pourraient être inscrites sur les budgets des services d'administration en eau potable des collectivités concernées.

Cependant, cet investissement doit être étudié en relation avec celui que prévoit la ville de Saint-Étienne pour les travaux de mise en sécurité du barrage de Lavalette, de 40 millions de mètres cubes. Ce barrage peut également assurer une fonction de secours de l'alimentation en eau pour les collectivités dépendant du barrage des Plats. Les travaux de réfection de cet ouvrage, dont le volume est vingt fois supérieur à celui des Plats, ne nécessitent pas forcément une vidange totale et pourraient permettre le maintien de l'alimentation en eau potable des populations concernées durant leur réalisation. On pourrait donc envisager de faire l'économie de la réhabilitation du barrage des Plats et redonner à la rivière Semène la qualité écologique qu'elle avait avant la construction de ce barrage, ce qui contribuerait à atteindre les objectifs de la directive-cadre sur l'eau. On saura dans les mois qui viennent si la mise en sécurité et la réhabilitation du barrage de Lavalette rendent cette solution possible, et je vous propose de faire le point à l'issue de cette séquence.

**M. Dino Cineri.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État.

#### CONDITIONS DE MISE SUR LE MARCHÉ DES HERBICIDES

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Hélène des Esgaulx, pour exposer sa question, n° 5, relative aux conditions de mise sur le marché des herbicides.

**Mme Marie-Hélène des Esgaulx.** Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur les conditions de mise sur le marché de certains produits chimiques, notamment herbicides.

Une étude de l'IFREMER a révélé dans le bassin d'Arcachon un taux alarmant d'Irgarol, une substance biocide utilisée notamment dans les peintures antisalissure des bateaux. Même à de très faibles doses, cette substance à propriétés herbicides peut avoir des effets particulièrement ravageurs sur le milieu végétal marin, en particulier sur le phytoplancton, qui est la base de toute la chaîne alimentaire de l'écosystème, ainsi que sur les herbiers de zostères qui sont un maillon primordial du fonctionnement du bassin d'Arcachon. Sa dégradation dans le milieu est très lente et sa rémanence est amplifiée dans les milieux semi-fermés, comme les eaux du bassin d'Arcachon.

Estimant que cette substance devrait purement et simplement être interdite à la commercialisation, je demande au Gouvernement d'exiger des industriels, à tout le moins, la déclaration de la composition exacte de leurs produits et un étiquetage précis à destination des consommateurs.

Enfin, une procédure d'autorisation de mise sur le marché, à l'instar de celle s'appliquant aux médicaments, ne serait-elle pas envisageable pour ces substances particulièrement toxiques et qui s'accumulent dans le milieu naturel ? Une telle démarche en direction de tous les pesticides me semble

constituer une application raisonnable du principe de précaution pour préserver l'avenir des écosystèmes aquatiques et des nappes phréatiques.

L'inventaire des substances chimiques qui sera réalisé dans les prochains mois en application du règlement communautaire REACH doit être aussi, me semble-t-il, l'occasion d'un renforcement des règles de mises sur le marché et de dispersion de toutes les formes de biocides.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Madame des Esgaulx, je vais m'efforcer de répondre avec précision à la question très bien documentée que vous venez de poser.

Vous avez fait part de votre inquiétude relative au taux inquiétant d'Irgarol relevé par l'IFREMER dans le bassin d'Arcachon. L'Irgarol est, je le rappelle, un produit biocide antisalissure appliqué sur les coques des bateaux afin d'éviter le développement des algues. Cet algicide de la famille des triazines – un nom qui évoque plusieurs produits frappés d'interdiction – vient en remplacement des produits antifouling à base de composés organostanniques interdits d'usage par décret du 2 octobre 1992, sauf pour quelques applications très spécifiques.

La mise sur le marché de l'Irgarol est, comme c'est le cas pour toutes les substances biocides, encadrée par le code de l'environnement dans sa partie législative ainsi que par le décret du 26 février 2004 relatif à la mise sur le marché des produits biocides, transposant la directive européenne 98/8 visant à assurer un niveau de protection élevé de l'homme, des animaux et de l'environnement. Il s'agissait de ne mettre sur le marché que des produits biocides efficaces et ne présentant pas de risques inacceptables pour l'homme et pour l'environnement.

La procédure d'autorisation de mise sur le marché de produits biocides se décompose en deux étapes et est assez similaire à celle employée pour les produits phytopharmaceutiques.

Tout d'abord, les substances actives biocides sont évaluées suivant un programme de travail communautaire en quatre grandes vagues. Cette évaluation aboutit ou non à l'inscription des substances actives sur des listes communautaires de substances actives autorisées.

Dans un second temps, seuls les produits contenant des substances actives inscrites sur les listes communautaires peuvent, après instruction, obtenir l'autorisation de mise sur le marché au niveau national, l'autorisation étant délivrée par mon ministère.

La substance active de l'Irgarol, le cybutryn, a bien été notifiée par le producteur pour le type d'usage 21 – c'est-à-dire produit antisalissure – et est en cours d'évaluation par les Pays-Bas depuis avril 2006. La procédure étant communautarisée, l'évaluation conduite par les Pays-Bas vaut aussi pour nous. Dans l'attente de son éventuelle inscription sur les listes positives, ce type de produit n'est pas encore soumis à autorisation de mise sur le marché en France, ce qui signifie – assez curieusement, j'en conviens – qu'il peut être librement mis en vente sur le territoire.

Compte tenu du caractère potentiellement toxique de l'Irgarol pour les organismes aquatiques, je veillerai à ce que mes services examinent avec la plus grande attention le rapport d'évaluation néerlandais pour cette substance, qui devrait être soumis à l'ensemble des États membres de

l'Union au plus tard avant fin 2009 – ce qui, j'en conviens également, n'est pas suffisamment tôt. Dans cette attente, les services du ministère procéderont prochainement à un nouvel examen des conditions d'utilisation de ce produit et de son impact environnemental – tant sur la faune que sur la flore aquatique – dans les marinas ou les bassins à faible renouvellement d'eau, c'est-à-dire là où se pose le problème.

Par ailleurs, et sans attendre une éventuelle autorisation de mise sur le marché, le fabricant de ce produit biocide est dans l'obligation de l'étiqueter. En application de l'article 10 de l'arrêté du 19 mai 2004, l'identité de la substance active biocide contenue dans ce produit doit obligatoirement figurer sur l'étiquette d'un produit biocide contenant de l'Irgarol. S'agissant d'une préparation dite dangereuse, les phrases de risque et les conseils de prudence doivent également y figurer. Par ailleurs, le fabricant est tenu de fournir à l'INRS les informations relatives à ce produit, notamment sa composition chimique, à des fins de toxicovigilance. Enfin, tout ceci ne saurait préjuger des décisions relatives aux produits chimiques qui pourraient être prises à l'issue de la table ronde finale du Grenelle de l'environnement qui doit se tenir dans quelques semaines, puisqu'il a été très explicitement envisagé de sortir du marché dans un délai de deux ans certaines substances particulièrement dangereuses, et de diviser par deux l'impact de l'utilisation des autres dans un délai de cinq ans.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Hélène des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène des Esgaulx.** Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État.

La toxicité de la molécule de l'Irgarol nous renvoie à la crise ostréicole de la fin des années 70, qui avait été provoquée par les sels d'étain – les TBT – présents dans les peintures antifouling, ce qui explique que nous soyons particulièrement sensibilisés à ces questions. On trouve aujourd'hui dans le bassin d'Arcachon des produits commercialisés portant la mention « hautement toxique dans l'eau », et il nous paraît donc nécessaire d'aller beaucoup plus loin que la simple mesure d'étiquetage que vous proposez. C'est en tout cas le souhait du bassin d'Arcachon, qui a toujours été exemplaire en matière d'environnement – et même pionnier dans certains domaines, puisque nous sommes le premier centre naisseur d'Europe – et qui espère être destinataire des études qui seront menées. Nous nous félicitons que la cohabitation se passe pour le mieux, dans notre bassin, entre les ostréiculteurs et les plaisanciers. Ce ne sont pas ces derniers qui sont montrés du doigt, mais, plus en amont, les industriels, à qui il revient de régler le problème.

#### PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER AU VERDON-SUR-MER EN GIRONDE

**M. le président.** La parole est à M. Didier Quentin, pour exposer sa question, n° 11, relative au projet de construction d'un terminal méthanier au Verdon-sur-Mer en Gironde.

**M. Didier Quentin.** Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, je souhaite appeler votre attention sur l'émotion suscitée en Gironde et en Charente-Maritime par le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer présenté par la société néerlandaise 4Gas, principalement alimentée par des fonds de pensions américains.

La Commission nationale du débat public a été saisie de ce projet et une commission particulière, présidée par M. Sourd, a été mise en place en avril 2007. Ses travaux seront menés jusqu'au 14 décembre 2007.

Une association – «Une Pointe pour Tous» – a déjà été constituée. Forte de plusieurs milliers de membres, elle a recueilli un grand nombre de pétitions. Plusieurs manifestations, auxquelles j'ai participé, ont eu lieu durant l'été, dont l'une à Port-Médoc, et une autre à Bordeaux, le jeudi 13 septembre. Plusieurs conseils municipaux, ainsi que la communauté d'agglomération de Royan-Atlantique, ont également pris des délibérations contre ce projet, dont l'impact écologique est ressenti de manière fortement négative.

Sur la rive gauche, dans le département de la Gironde, certains croient pouvoir tirer bénéfice de cette éventuelle implantation, notamment le port autonome et la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux. La perspective d'une taxe professionnelle et la création de quelques emplois peuvent susciter des espérances qui, à l'analyse, risquent d'être illusoire.

En revanche, une large majorité de nord-médocains, au premier rang desquels Xavier Pintat, sénateur-maire de Soulac, est hostile à ce projet d'installation classée Seveso 2, qui paraît contredire la vocation touristique et naturelle du nord de l'estuaire, en particulier le développement de la plaisance à Port-Médoc. Une telle installation pourrait également porter préjudice au maintien d'activités primaires telles que la pêche et la conchyliculture – notamment la collecte de naissains pour les bassins ostréicoles d'Arcachon et de Marennes-Oléron.

Sur la rive droite charentaise-maritime, dont je me fais aujourd'hui le porte-parole, l'opposition est quasiment unanime, aussi bien parmi les élus qu'au sein de la population. Il apparaît en effet qu'un tel équipement provoquerait une pollution visuelle et paysagère majeure devant quelques-uns des sites les plus emblématiques de notre littoral, sans parler d'innombrables nuisances.

S'y ajouteraient les risques liés à la navigation puisque les méthaniers devraient prendre le chenal d'accès à l'estuaire, à quelques encablures du Club Méditerranée de La Palmyre ou des plages de nos stations balnéaires.

Par ailleurs, l'annonce de ce projet a déjà provoqué l'annulation de plusieurs opérations intéressantes pour l'économie touristique. Les maires auraient du mal à convaincre des particuliers de revoir leur demande de permis de construire pour des raisons d'impact visuel ou de normes environnementales alors qu'on les menace d'avoir en face un mur de cuves de plus de 47 mètres de haut sur 85 mètres de large.

À l'heure du Grenelle de l'environnement et alors que le Président de la République souhaite «la moralisation du capitalisme financier, afin de le mettre davantage au service du développement et moins à celui de la spéculation», le devenir de l'estuaire de la Gironde, plus grand estuaire d'Europe et dernier estuaire naturel, devrait être lié au développement d'un tourisme durable, ce qu'on appelle l'éco-tourisme. Il ne faut surtout pas le transformer en un Fos-sur-Gironde.

Nonobstant les conclusions du débat public, dont je souhaite vivement qu'il soit organisé à parité entre les deux rives pour les réunions publiques et les permanences, j'ai trois questions à vous poser, madame la secrétaire d'État.

Premièrement, y a-t-il un intérêt national majeur, énergétique et économique, ou éventuellement international, puisque l'on nous parle de l'Espagne, pour l'éventuelle implantation de ce terminal méthanier, alors que les installations déjà existantes semblent, selon divers experts, en surcapacité de stockage ?

Deuxièmement, s'il y a un intérêt réel, ne serait-il pas souhaitable, en liaison avec nos amis Espagnols, de trouver un autre site moins perturbant pour l'environnement ?

Troisièmement, enfin, compte tenu de l'intérêt majeur de l'estuaire de la Gironde, du point de vue naturel et pour la bio-diversité, ne peut-on pas envisager la création d'une «aire marine protégée», qui deviendrait pilote en matière de développement durable ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Monsieur Quentin, la loi de programme de 2005, qui fixe les orientations de la politique énergétique, définit les objectifs de notre politique énergétique, et notamment la sécurité d'approvisionnement, le prix de l'énergie, la protection de la santé humaine et de l'environnement. Les terminaux méthaniers contribuent à la sécurité d'approvisionnement du marché français et européen et permettent un approvisionnement alternatif sur le marché du gaz naturel liquéfié, ce qui nous met en partie à l'abri des risques techniques ou politiques liés au transport par gazoducs.

Ces nouvelles sources d'approvisionnement constitueront également un élément favorable pour la fluidité et la concurrence sur les marchés gaziers. À ce titre, plusieurs projets sont en cours de montage à Fos, Dunkerque, Antifer ou au Verdon.

Néanmoins, et comme vous l'avez indiqué, un débat public mené par la Commission nationale du débat public est en cours sur le projet de terminal méthanier du Verdon. Il se déroulera jusqu'au 15 décembre 2007, en même temps que les débats consacrés aux deux autres projets de nouveaux terminaux méthaniers situés à Dunkerque et à Antifer, près du Havre.

Comme vous l'avez excellemment souligné, ce projet suscite des oppositions nombreuses, tant de la part d'élus que d'associations de défense de l'environnement, et ce d'ailleurs sur les deux rives de la Gironde. L'avenir du développement touristique de la Charente-Maritime fait partie des questions évoquées avec raison. Je souhaite que le débat public permette de faire la synthèse de toutes les expressions favorables et défavorables à ce projet, et de dégager des conclusions utiles.

En outre, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, est particulièrement attentif à ce point et ne manquera pas de faire remonter au ministre d'État et à moi-même les conclusions et les remarques utiles qu'il peut faire à ce propos.

En tout état de cause, la Commission nationale remettra le compte rendu final de ses débats au printemps 2008. À ce moment-là, la société 4Gaz, maître d'ouvrage de ce projet, devra décider de la suite à donner à son projet dans un délai de trois mois à compter du rapport de la Commission.

Si à l'issue du débat, cette société fait le choix de poursuivre son projet, elle devra en tout état de cause solliciter l'ensemble des autorisations administratives nécessaires. Naturellement, et compte tenu des remarques préliminaires

que j'ai faites, le Gouvernement sera particulièrement attentif. Avec Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau nous nous en portons les garants.

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

**M. Didier Quentin.** Madame la secrétaire d'État, j'ai pris note avec satisfaction des garanties que vous venez de nous apporter. Soucieux, comme la plupart des élus, de la sécurité d'approvisionnement de notre pays, j'espère que l'estuaire de la Gironde demeurera le plus grand estuaire naturel d'Europe afin de préserver une biodiversité remarquable.

Alors que sort au *Journal officiel* d'aujourd'hui le décret constitutif du parc naturel marin de la mer d'Iroise, je souhaite aussi que, pour l'avenir, l'hypothèse d'une aire marine protégée ou la création d'un parc naturel marin puisse être privilégiée pour consacrer la vocation environnementale et touristique de l'estuaire.

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

**Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.** J'avais en effet oublié de dire que j'accueille avec beaucoup d'intérêt cette proposition. Il est dans les objectifs du Gouvernement d'atteindre le nombre de dix ou douze aires marines protégées dans les années qui viennent.

Le décret du parc naturel marin de la mer d'Iroise sort enfin aujourd'hui. Trois projets sont par ailleurs bien avancés. Cela étant, toutes les propositions sont bienvenues et seront étudiées avec bienveillance.

#### DIFFICULTÉS DE CIRCULATION AUTOMOBILE À ANNECY

**M. le président.** La parole est à M. Lionel Tardy, pour exposer sa question, n° 13, relative aux difficultés de circulation automobile à Annecy.

**M. Lionel Tardy.** Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, je souhaite attirer votre attention sur les graves problèmes de circulation automobile que connaît la ville d'Annecy. La configuration de la ville, entre le lac et la montagne, présente des contraintes physiques particulières. Le problème est notamment aigu pour la partie sud de la ville ainsi que les communes des cantons de Seynod et de Faverges, séparés d'Annecy par la montagne du Sémnoz. Le seul accès possible est la route qui longe la rive ouest du lac d'Annecy, qui est de ce fait en permanence saturée.

Aller à Annecy, y accomplir des démarches et revenir chez soi peut prendre une demi-journée à des personnes qui n'habitent qu'à une quinzaine de kilomètres à vol d'oiseau d'Annecy. Ce point noir oblige également les véhicules qui circulent dans le sud d'Annecy à prendre des itinéraires – la côte de l'hôpital, par exemple –, qui ne sont absolument pas adaptés à la nature du trafic, ni au nombre de véhicules qui y passent journalièrement.

C'est là un grand chantier, qui touche à plusieurs domaines importants : à l'environnement, la pollution automobile générée par les problèmes de circulation étant importante, à la sécurité routière, la côte de l'hôpital étant une pente raide et sinueuse par laquelle passent de nombreux poids lourds, enfin, à l'aménagement du territoire et au développement de toutes les communes au sud-ouest du lac d'Annecy, ce secteur ne pouvant accueillir d'équipements ou d'entreprises d'importance du fait des difficultés d'accès.

Je souhaite donc savoir quels sont vos projets pour lever ce point noir routier, source de nombreux désagréments pour Annecy et sa région depuis des décennies.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Monsieur Tardy, vous évoquez les problèmes de circulation qui se posent autour de la ville d'Annecy et notamment au sud de la ville. Comme vous l'indiquez, les difficultés de circulation ont des conséquences aussi bien en termes d'environnement que de sécurité routière, deux sujets auxquels nous sommes, au ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, particulièrement sensibles.

Vous souhaitez savoir ce que le Gouvernement compte faire pour lever ce point noir routier. L'ensemble du réseau routier concerné à Annecy et aux alentours, notamment la RD 1508 le long du lac d'Annecy et l'avenue du Crêt-du-Maur, dit côte de l'hôpital, que vous avez évoquées, est géré par les collectivités territoriales et ne relève pas de la responsabilité de l'État. Il appartient aux élus locaux concernés de rechercher les meilleures solutions pour améliorer la situation.

Au-delà de l'amélioration du réseau routier, il faut également élargir la réflexion à tous les modes de déplacement, notamment aux transports collectifs. Ce dernier point est largement débattu dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, à l'occasion duquel est évoquée, entre autres, la possibilité de laisser aux collectivités locales plus de liberté pour développer les initiatives et gérer leurs propres contradictions en matière de transport local.

**M. le président.** La parole est à M. Lionel Tardy.

**M. Lionel Tardy.** Madame la secrétaire d'État, j'ai bien entendu votre observation concernant le développement des transports publics. Le problème est que les sommes en jeu sont assez importantes et que, sans aide de l'État, les collectivités locales auront du mal à boucler ce dossier qui traîne depuis longtemps. Je souhaite donc que l'État fasse le maximum pour qu'on arrive enfin à trouver une solution.

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

**Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Parmi les propositions discutées dans le cadre du Grenelle de l'environnement figure celle d'une nouvelle ressource permettant de participer au niveau national à des projets de transport collectif ayant pourtant vocation à être portés essentiellement par les collectivités territoriales.

#### CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU COMPLÉMENT DE RESSOURCES AUX BÉNÉFICIAIRES DE L'ALLOCATION ADULTE HANDICAPÉ

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour exposer sa question, n° 7, relative aux conditions d'attribution du complément de ressources aux bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé.

**M. Jean-Pierre Grand.** Madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, je souhaite, ce matin, vous sensibiliser sur les modalités d'attribution du complément de ressources à destination des bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé, la fameuse AAH.

Ce complément constitue une garantie de ressources qui vise à compenser l'absence durable de revenus d'activité des personnes dans l'incapacité de travailler. Parmi les conditions requises pour pouvoir en bénéficier, toute personne handicapée doit jouir d'un logement indépendant. Or cette condition pose de nombreux problèmes pour les personnes

handicapées, le plus souvent dans une situation de grande dépendance. Elles ont en effet une autonomie quasi inexistante et nécessitent un accompagnement permanent.

Dans ces conditions, les personnes handicapées allocataires de l'AAH vivent, dans la très grande majorité des cas, au domicile familial, ce qui les prive *de facto* du bénéfice de ce complément de ressources.

En conséquence, et afin de mieux prendre en compte la situation des personnes handicapées, mais également de la vie de leur famille, je souhaiterais connaître les mesures que vous envisagez de prendre pour apporter une réponse adaptée à ce problème humain. J'imagine notamment une dérogation à la condition de logement indépendant, sous condition de l'état extrême de dépendance de la personne souffrant d'un handicap sévère.

Merci, madame la secrétaire d'État, pour les éléments de réponse que vous voudrez bien m'apporter. Comme vous vous en doutez, ils sont attendus par de nombreuses familles dévouées jour et nuit à l'accompagnement d'un des leurs.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la solidarité.

**Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité.** Monsieur Grand, comme vous, je souhaite que nous donnions le maximum de possibilités aux personnes, même lourdement handicapées, d'acquiescer une meilleure autonomie. C'est bien l'objet du complément de ressources qui permet de s'installer plus aisément dans un logement autonome. Ce complément de ressources vise en effet à aider les personnes handicapées dans l'incapacité de travailler à accéder à une vie autonome, en leur permettant de faire face au paiement d'un loyer.

Aujourd'hui, plus de 50 000 personnes peuvent, grâce à cette allocation, accéder au logement. Depuis 2007, peuvent également en bénéficier les personnes handicapées accueillies dans des logements adossés à des établissements médico-sociaux, dès lors que ces logements sont occupés moyennant le versement d'un loyer.

Dans la mesure où les personnes handicapées qui vivent au domicile de leurs parents n'engagent pas de frais de logement, il est logique qu'elles n'aient pas accès à cette prestation.

Pour autant, toutes les personnes handicapées, où qu'elles vivent, doivent être aidées pour développer leur autonomie dans la vie quotidienne. C'est tout l'objet de la prestation de compensation du handicap, qui prend en charge les frais engendrés par la dépendance des personnes lourdement handicapées. Les sommes versées à ce titre atteignent en moyenne 1 300 euros par mois.

Au total, supprimer ou déroger, comme vous le suggérez, la référence à un logement indépendant pour l'attribution de ce complément changerait donc profondément la philosophie de cette prestation, ce qui ne nous paraît pas très souhaitable.

Néanmoins, il me semble nécessaire d'avoir une approche globale sur la question des ressources des personnes handicapées. Je veux mettre à profit l'année 2008 pour lancer un chantier de réflexion à ce sujet, en m'appuyant sur les travaux que le Conseil national consultatif des personnes handicapées vient de nous remettre. J'ajoute que, d'ici à quelques jours, va être mis en place un comité de suivi de la loi de 2005. Celui-ci devra, entre autres, se pencher sur la question des ressources.

VERSEMENT DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT  
À LA COMPAGNIE D'AMÉNAGEMENT  
DES COTEAUX DE GASCOGNE

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Forgues, pour exposer sa question, n° 22, relative au versement des subventions de l'État à la Compagnie d'aménagement des Coteaux de Gascogne.

**M. Pierre Forgues.** Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, je souhaite appeler votre attention sur la dette de l'État vis-à-vis de la Compagnie d'aménagement des Coteaux de Gascogne, dont le siège est situé à Tarbes, dans les Hautes-Pyrénées.

Cette société anonyme d'économie mixte est chargée d'une mission générale de maîtrise de l'eau, pour laquelle elle est concessionnaire de l'État, et de développement rural dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. L'État – votre ministère, donc – a une dette de plus de 6 millions d'euros envers cette société, qui correspondent à un retard de versement de subventions accordées essentiellement pour des opérations d'aménagements hydrauliques – réservoirs d'eau ou réseaux – et des études à caractère général – hydraulique, socio-économie, économies d'eau, notamment. La dette de l'État s'élève à 3,3 millions d'euros pour des opérations concernant la région Midi-Pyrénées et à 2,9 millions d'euros pour l'Aquitaine.

D'après mes informations, la Compagnie d'aménagement des Coteaux de Gascogne ne recevrait, pour l'année 2007, que 700 000 euros au titre de la région Midi-Pyrénées et 800 000 euros au titre de l'Aquitaine. Compte tenu de l'avance des opérations financées, la dette de l'État, à moins qu'elle ne soit réglée d'ici là, s'élèverait à 8 millions d'euros environ à la fin de l'année 2007. Ce retard de règlement pèse très lourdement sur la trésorerie de l'entreprise et entraîne des frais financiers considérables.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de m'indiquer dans quel délai le ministère de l'agriculture va honorer ses engagements, c'est-à-dire payer ses dettes, et permettre ainsi à la Compagnie d'aménagement des coteaux de Gascogne, qui emploie 220 salariés, de faire face à ses propres engagements.

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

**M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.** Je trouve légitime l'interpellation de Pierre Forgues sur les difficultés financières rencontrées par la Compagnie d'aménagement des Coteaux de Gascogne, en raison des retards de versement des subventions publiques attendues de l'État.

À l'instar des deux autres sociétés d'aménagement régional créées dans les années 50 afin de conduire la politique de grands travaux d'aménagement du territoire – essentiellement hydrauliques – dans les régions du Sud de la France, cette compagnie est chargée d'une mission générale de maîtrise de l'eau et de développement rural. Elle s'appuie pour cela sur la mise en œuvre d'équipements hydrauliques d'envergure – retenues, canaux, réseaux d'irrigation –, par l'intermédiaire d'une concession octroyée par l'État.

Le montant des factures en suspens sur les travaux engagés par cette compagnie s'élevait, en juin 2007, moment où je suis arrivé au Gouvernement, à 6,1 millions d'euros, dont 1,8 million au titre de la concession d'État et 4,3 millions au titre des travaux hors concession dans les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.



Pour 2007, dans un contexte budgétaire que vous savez contraint, 1 784 000 euros et 1 290 000 euros de crédits de paiement ont été respectivement délégués à la région Midi-Pyrénées et à la région Aquitaine, au titre du programme 154-10, qui concerne l'utilisation de l'eau en agriculture et en milieu rural, sur lequel émerge la compagnie. Sur ces enveloppes, 437 900 euros seront versés à la CACG au titre de la concession d'État. Les crédits accordés au titre de travaux d'hydraulique agricole ou d'études à caractère général pour lesquels la compagnie assure la maîtrise d'ouvrage, hors concession d'État, devraient porter le montant total des crédits accordés à près de 2 millions d'euros en 2007, soit environ 60 % des enveloppes régionales Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Par ailleurs, une enveloppe de crédits de 100 000 euros a été déléguée, le 19 juillet dernier, à la région Midi-Pyrénées, pour le personnel mis à disposition de la CACG au titre de la gestion du canal de la Neste, bien que le cahier des charges de la concession de ce canal ne prévoit pas le maintien automatique de cette dotation au-delà de la période de restauration du canal, laquelle s'est achevée en 1999.

S'agissant de 2008, dans un contexte de maîtrise des dépenses publiques encore plus marqué, des enveloppes de 2,15 millions d'euros et de 820 000 euros de crédits de paiement seront respectivement proposées pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, soit 15 % de la dotation nationale prévue par le projet de loi de finances pour 2008, au titre du programme 154-10, pour honorer les engagements de l'État.

Enfin, l'article 36 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu la possibilité pour les régions de demander le transfert à titre gratuit du patrimoine concédé par l'État aux sociétés d'aménagement régional. Dans le cadre des négociations bilatérales engagées avec les régions en 2006, le président de la région Midi-Pyrénées a confirmé qu'il n'avait pas l'intention de demander le transfert du patrimoine de la CACG, sans néanmoins exprimer à ce stade de refus définitif.

Voilà, monsieur Forgues, ce que je puis vous dire sur ce qui a été fait en 2007 et sur ce qui pourra être fait, malgré des contraintes budgétaires extrêmement sévères, en 2008. J'espère qu'ainsi, étape par étape, nous pourrions solder ces dettes au sujet desquelles vous avez exprimé une préoccupation qui est, de mon point de vue, je le répète, légitime.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Forgues.

**M. Pierre Forgues.** Merci, monsieur le ministre, de reconnaître la légitimité de ma question. Votre réponse me laisse néanmoins dans l'inquiétude.

Les sommes que vous avez annoncées sont en effet très en deçà de la dette de l'État. Je comprends les difficultés et les contraintes de l'État, mais il faut aussi comprendre celles de l'entreprise concernée. Compte tenu de son importance, je souhaite donc que vous mettiez en place un calendrier de résorption de cette dette le plus rapidement possible.

En ce qui concerne la concession du canal de la Neste, vous parlez d'une dotation de 100 000 euros, déjà déléguée, pour les frais de personnel. C'est très loin des coûts réels en matière de personnel et cela témoigne d'un désengagement de l'État, puisque l'an dernier sa dotation s'élevait à 200 000 euros. Cette diminution de la participation de l'État va obliger la Compagnie à augmenter considérablement les tarifs de l'eau destinée aux agriculteurs et aux industriels de manière très importante.

Vous ne m'avez donc pas rassuré autant que je l'aurais souhaité.

#### CONSÉQUENCES DE LA CONTAMINATION À LA DIOXINE POUR LES ÉLEVEURS DE LOIRE-ATLANTIQUE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 24, relative aux conséquences de la contamination à la dioxine pour les éleveurs de Loire-Atlantique.

**M. Michel Hunault.** Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, je tiens à vous remercier de vous être déplacé pour répondre personnellement à cette question, qui dépasse le cas des producteurs et des éleveurs de l'arrondissement de Châteaubriant, puisque l'arrondissement de Redon a également été contaminé par de la dioxine en août dernier.

C'est un sujet que vous connaissez bien, puisque vous avez accepté de présider, le 9 septembre dernier, à Rennes, à l'occasion de cette belle manifestation agricole qu'est le SPACE, honoré cette année par la présence du Président de la République, une réunion de travail.

Plus de quatre cents éleveurs sont touchés par la dioxine, avec des conséquences sur la production laitière et, désormais, la production bovine.

Je dois saluer l'esprit exemplaire des agriculteurs. Pour des raisons de transparence et de sécurité sanitaire, des mesures d'urgence ont été prises, en concertation avec le monde agricole. Mais aujourd'hui, monsieur le ministre, le problème est aussi financier, car nous n'avons toujours pas trouvé officiellement la cause de cette pollution, ce qui empêche l'application du principe pollueur-payeur. Les éleveurs et les agriculteurs sont à bout, victimes d'une pollution dont ils n'ont pas les moyens de payer les conséquences.

Quelles aides concrètes peut donc leur apporter le Gouvernement ? Dans la mesure où ce genre de crise peut survenir dans toutes les régions françaises, permettez-moi d'avancer une proposition : la profession est prête à prendre sa part dans la création de mécanismes de mutualisation du risque. Si la sécurité sanitaire exige la transparence, cela ne doit pas se faire au seul profit des consommateurs. Ce n'est pas aux éleveurs et aux producteurs de payer seuls la note.

Ma question est donc double : l'État peut-il faire jouer la solidarité nationale et de quelle manière ? Est-il envisageable de créer pour l'avenir un fonds qui permettrait de répondre dans la sérénité à ce genre de problème ?

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

**M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.** Je vous remercie, monsieur Hunault, d'évoquer cette question, qui ne concerne pas votre seul département. Je n'ai pas oublié à ce sujet la gravité du dialogue que nous avons eu avec les éleveurs et les représentants professionnels au SPACE de Rennes.

Une contamination aérienne par des dioxines, intervenue à la fin du printemps 2006, a en effet entraîné la contamination de certains fourrages et, par voie de conséquences, des bovins les ayant consommés. La production laitière et bouchère de plusieurs cheptels des départements de la Loire-Atlantique, du Morbihan et de l'Ille-et-Vilaine en a été affectée.

Les élevages laitiers dont le lait ne semblait pas conforme ont été placés sous surveillance. Pour être précis et transparent, je précise que le lait non conforme aux normes est collecté puis écrémé, cette crème étant détruite et la fraction restante transformée en poudre de lait. Il y a donc un premier manque à gagner, évalué à environ 900 000 euros.

Concernant le bétail à vocation bouchère, les analyses menées par les directions départementales des services vétérinaires ont permis de mettre en évidence l'absence de contamination des élevages allaitants, contrairement aux élevages engraisant les taurillons. Ces élevages ont été mis sous surveillance eux aussi. Les animaux destinés à l'engraissement ne pourront être commercialisés que si leurs viandes sont conformes. Le préjudice subi par les éleveurs de taurillons est encore difficile à estimer, dans la mesure où le nombre total d'élevages de taurillons réellement touché n'est pas encore connu. J'ai envoyé sur place la semaine dernière un de mes conseillers techniques de façon à mesurer de façon plus précise les difficultés des éleveurs et à estimer les besoins financiers.

Je pense comme vous, monsieur Hunault, que la solidarité nationale doit jouer, en attendant que le pollueur soit identifié. Elle doit engager l'État, au nom duquel je m'exprime, mais aussi l'interprofession et, éventuellement, dans une crise de cette nature, les collectivités locales.

L'État a d'ores et déjà décidé de prendre en charge, au titre de cette solidarité, toutes les analyses de contrôle officiel destinées à savoir si les produits sont conformes ou non, pour un coût total de 500 000 euros. Les paiements sont en cours.

Mes services étudient les modalités de soutien à la perte économique liée au retrait d'une partie de la production laitière, à travers un mécanisme de reversement partiel des taxes prélevées au titre du dépassement de quotas laitiers.

Je suis par ailleurs sensible à la manière dont votre question dépasse cette crise ponctuelle et nous invite à en tirer des leçons. Je pense en effet que l'idée d'un mécanisme de mutualisation des risques écologiques et agricoles, des aléas sanitaires ou climatiques, en partenariat avec les professionnels et les assureurs, est une bonne idée. Je suis personnellement favorable à l'idée du fonds que vous avez évoqué et qui, d'ailleurs, doit être placé au cœur des réflexions que nous avons engagées dans le cadre des Assises de l'agriculture pour le bilan de santé de la PAC. Ces réflexions se poursuivront au sujet de la nouvelle politique alimentaire, rurale et agricole, à laquelle nous travaillerons pour l'après-2013. Un tel fonds pourrait servir à payer des avances remboursables aux agriculteurs, lesquels pourraient ensuite engager une action contre le pollueur.

En cas de pollution orpheline, c'est-à-dire sans pollueur identifié, ou si le pollueur n'est pas solvable, la question doit être étudiée avec les professionnels. Cette proposition, qui est une solution à long terme, va nécessiter un travail de concertation avec l'ensemble des filières agricoles. D'ailleurs, dans le discours qu'il a prononcé le jour même où nous étions ensemble à Rennes, le Président de la République a demandé, avec Mme Lagarde, de faire des propositions sur ce sujet. Nous les préparons dans le cadre des assises de l'agriculture.

C'est pour moi un point névralgique dans les réformes à entreprendre. Il y a les réformes qu'il nous faut mettre en place ensemble, mais aussi les leçons que nous devons tirer d'une telle crise. Celle-ci n'est d'ailleurs pas la seule, puisque

nous parlerons sans doute dans les prochains jours d'une autre crise sanitaire très sérieuse : la fièvre catarrhale ovine, qui touche une cinquantaine de départements français.

Nous ne disposons pas actuellement des outils pour faire face, de manière mutualisée et préventive, à de telles crises – nous n'y faisons face que lorsque nous sommes dos au mur. J'ai donc bien l'intention de travailler avec le Parlement et les professionnels à la mise en œuvre des outils nécessaires qui permettront de mieux répondre à une crise comme celle qui touche les éleveurs de votre région.

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

**M. Michel Hunault.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir réaffirmé votre souci sur cette question et votre engagement de faire jouer la solidarité nationale au profit des éleveurs et des producteurs. Vous avez débloqué les 500 000 euros pour le paiement des analyses et des prélèvements, demande forte, le 9 septembre dernier : vous l'aviez promis, vous l'avez fait, soyez-en remercié.

Je suis certain que, s'agissant du reste des préjudices, vous ne manquerez pas de suivre très attentivement la question, concernant notamment la création d'un fonds qui puisse servir à gérer d'autres crises à venir.

Sachez, monsieur le ministre, que la représentation nationale est à vos côtés et est prête à prendre sa part dans la création de mécanismes juridiques et financiers mieux adaptés qui permettront à l'avenir d'atténuer le caractère dramatique de ces crises.

#### NUISANCES AÉRIENNES DANS LE VAL-D'OISE

**M. le président.** La parole est à M. Axel Poniatowski, pour exposer sa question, n° 10, relative aux nuisances aériennes dans le Val-d'Oise.

**M. Axel Poniatowski.** Ma question porte sur l'augmentation continue des nuisances aériennes dans mon département du Val-d'Oise.

Les habitants de ce département se plaignent de plus en plus et à juste titre de l'augmentation du nombre de mouvements aériens dans la configuration d'approche « face à l'est » que les aéronefs effectuent au-dessus de la vallée de l'Oise. Un document fourni par la Direction générale de l'aviation civile confirme que le nombre de passages par vent d'est est en très forte augmentation.

Malgré les mesures antibruit prises ces dernières années, les nuisances progressent et les prévisions de trafic aérien nous inquiètent beaucoup. En effet, d'après la DGAC, il faut s'attendre à un doublement des mouvements d'ici à vingt ans. Les agrandissements colossaux réalisés par Aéroports de Paris à Roissy attestent d'ailleurs de la fiabilité de ces prévisions.

Cette augmentation continue du trafic a déjà appelé, entre 1999 et 2004, une extension du plan de gêne sonore. Ainsi, le nombre de communes couvertes par ce plan est passé de 40 à 60, la superficie de 14 000 à 23 000 hectares, le nombre de logements de 16 000 à 63 000 et plus de 180 000 personnes sont atteintes. On le voit, l'augmentation du trafic est bien synonyme d'augmentation du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et, j'insiste, à des nuisances extrêmement fortes.

Face à cette situation, l'hypothèse de création d'un troisième aéroport, qui aurait, bien sûr, constitué la meilleure alternative à la croissance sans fin de Roissy, a malheureusement été abandonnée – pour l'instant, je l'espère.

Par ailleurs, il est urgent de généraliser la procédure dite de « descente continue » – par opposition à la procédure par paliers – qui est actuellement à l'étude. Elle procurera, j'en suis sûr, de réels avantages en termes de bruit et de consommation de carburant.

Aussi, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer un calendrier précis de mise en œuvre de cette procédure.

Par ailleurs, nous ne pouvons faire l'économie de solutions complémentaires telles que le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale.

Plus généralement, comment le Gouvernement compte-t-il gérer l'augmentation inéluctable du trafic aérien dans le département du Val-d'Oise ?

**M. Jacques Remiller.** Très bien !

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

**M. Michel Barnier,** *ministre de l'agriculture et de la pêche.* Monsieur Poniatowski, M. le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau, se trouvant actuellement au Conseil des ministres européens des transports, m'a demandé de vous dire ce qu'il aurait lui-même souhaité vous répondre. Je suis heureux de répondre en son nom, d'autant que, ayant été moi-même en charge des questions d'environnement, je me souviens précisément de cette problématique sur laquelle vous appelez l'attention du Gouvernement : le temps où j'ai eu à traiter ces questions de nuisances sonores, et notamment de la mise en œuvre de la loi sur le bruit, n'est pas si loin.

Dominique Bussereau tient à vous dire que la défense de la qualité de vie autour des aéroports est au cœur des préoccupations de ce nouveau et grand ministère du développement durable, sous l'impulsion de Jean-Louis Borloo, et qu'il traite ces questions avec le concours de la secrétaire d'État chargée de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet.

Vous savez toute l'importance d'un grand aéroport international comme Roissy en termes d'emplois et de retombées économiques pour la région Île-de-France et le pays. Mais, bien entendu, ce développement a besoin d'être encadré et doit se faire dans le respect des populations survolées. En prenant ses fonctions il y a quelques mois, le secrétaire d'État a pu mesurer l'effet positif engrangé en quelques années par les mesures décidées en 2002, en particulier le coup d'arrêt marqué à la croissance du trafic de nuit. Il a pu mesurer aussi la prise de conscience chez les professionnels du transport aérien, et les efforts importants réalisés en matière d'information et de transparence auxquelles les riverains ont droit. Les résultats sont là, certes, mais il faut déjà préparer la suite si l'on veut garantir l'activité durable de l'aéroport.

Il existe de nombreuses solutions concrètes pour cela, qu'il s'agisse d'adapter les trajectoires d'approches des avions, d'utiliser autrement les pistes la nuit, de lancer des TGV fret pour remplacer les vols cargo, ou encore de mobiliser la taxe sur les nuisances sonores en faveur des quartiers les plus exposés. Comme vous le rappelez également, le développement des aéroports régionaux dans le respect de l'environnement et les incitations au rééquilibrage des trafics doivent faire l'objet d'une véritable réflexion.

Dans ce cadre, le Président de la République a demandé, fin juin, que soit lancée la négociation d'une charte pour le développement durable de l'aéroport de Roissy, avec la perspective de la signer d'ici à un an, sur la base d'enga-

gements précis. Cette charte doit constituer un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés et, en même temps, de réelles perspectives de développement pour Roissy et sa région, qui doit conserver sa position de plate-forme majeure face à ses grands concurrents européens.

Le Président de la République a en effet souhaité que l'on concentre la réflexion sur ce sujet du développement durable de Roissy et qu'on explore les améliorations possibles, avant de songer au troisième aéroport que vous évoquez. Il faut bien sûr garder cette alternative à l'esprit et préserver tous les choix possibles pour l'avenir, mais il y a des progrès immédiats à faire sur Roissy, qui doivent bénéficier à tous sans exception.

M. Bussereau a confié au président du Conseil économique et social, M. Dermagne, le soin de mener à bien ce grand chantier.

Par ailleurs, je vous confirme l'intention de conduire deux expérimentations de descente continue d'ici à cet hiver sur les aéroports d'Orly et de Roissy, à certaines périodes puisque ces procédures ne sont possibles que par faible trafic – typiquement la nuit, à Roissy. Elles seront conduites avec une ou plusieurs compagnies aériennes volontaires dont les pilotes devront avoir été formés.

Enfin, en ce qui concerne le relèvement des trajectoires aériennes, je peux vous assurer combien les services de la navigation aérienne sont mobilisés pour relever les hauteurs de survol là où c'est possible.

L'actuel dispositif de circulation aérienne en région parisienne date de mars 2002. Il est complexe et tient compte de multiples contraintes de sécurité, telles que l'espacement entre avions ou encore la séparation des flux d'arrivées et de départs. Il mérite d'être toujours amélioré, mais, quelles que soient les possibilités, je veux souligner, au nom du secrétaire d'État, que cela nécessite des études techniques et des temps de formation des contrôleurs aériens, ainsi qu'une concertation approfondie avec les riverains concernés. Pour autant, il a été demandé à la Direction générale de l'aviation civile de ne ménager aucun effort pour faire aboutir ces améliorations.

**M. le président.** La parole est à M. Axel Poniatowski.

**M. Axel Poniatowski.** Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Vous dites que la procédure de descente en continu ne peut s'effectuer que dans certaines tranches horaires par faible trafic. Nous souhaitons qu'elle le soit sur la tranche de cinq heures à sept heures du matin, où les nuisances sont absolument insupportables.

Par ailleurs, les avions qui « se perdent » sont un phénomène qui se produit régulièrement ; la DGAC nous le confirme. Il n'est pas rare, en effet, de voir des avions voler à des altitudes anormalement basses : on a réellement l'impression qu'ils rasant les toits ! La DGAC nous dit que, dans ces cas-là, elle applique des pénalités. Mais est-ce réellement le cas ?

#### CONDITIONS D'INSTALLATION D'UNE MOSQUÉE À CHAMPS-SUR-MARNE

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Brunel, pour exposer sa question, n° 2, relative aux conditions d'installation d'une mosquée à Champs-sur-Marne.

**Mme Chantal Brunel.** Madame la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, des locaux à vocation commerciale ont été achetés à Champs-sur-Marne par une société civile immobilière agissant pour le compte de l'association musulmane Amitiés Noisy-Champs, dans le but d'en faire un centre culturel et culturel, et ce sans autorisation aucune ni, bien sûr, consultation des riverains.

Depuis le 23 février, une mosquée s'est donc installée au pied d'un immeuble dans la résidence privée La Maréchale, provoquant, vous vous en doutez, l'inquiétude puis la colère des riverains de ce quartier de Champs-sur-Marne. En effet, le vendredi, plusieurs centaines de personnes, considérées comme islamistes radicaux, se regroupent, et l'activité culturelle est intense le reste de la semaine – elle est même suivie, comme j'ai pu le constater, par de très nombreux enfants. Les habitants de ce secteur se sont alors regroupés et organisés pour obtenir la fermeture de ce lieu de culte.

Après consultation d'huissier, le vendredi 16 mars, confirmant que le lieu recevait un public important à l'heure de la prière et qu'il devait donc être conforme aux normes de sécurité, le maire a pris, le 16 avril dernier, un arrêté de fermeture, qui n'a pas été suivi d'effet.

Le tribunal correctionnel de Meaux, par un jugement du 18 juillet dernier, a reconnu les responsables de l'association coupables d'infractions au plan d'occupation des sols et de réalisation des travaux sans autorisation – puisqu'il a y absence de permis de construire – et les a condamnés individuellement, ainsi que la société civile immobilière concernée, au versement d'amendes. Les intéressés ont par ailleurs été condamnés à remettre les locaux en l'état initial sous trois mois. Par ailleurs, cette association refuse tout droit de visite, même à une autorité habilitée.

Madame la ministre, la liberté de culte constitue un des fondements de notre République. Dans ma circonscription, je travaille sans relâche pour que chaque religion ait un lieu de culte digne. Mais peut-on laisser, au nom de la liberté d'expression et de nos valeurs démocratiques, des groupes proches des courants extrémistes créer une mosquée illégale dans une résidence privée et prôner des valeurs communautaristes contraires aux nôtres ?

Pouvez-vous me dire, madame la ministre, ce que l'État compte faire pour faire respecter le droit et redonner la sérénité à ce quartier durement éprouvé depuis quelques mois ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** Madame la députée, votre question nous permet de rappeler le sens et la place de la liberté de culte dans le cadre de nos institutions.

La liberté de culte repose sur la neutralité absolue de l'État. Cela signifie qu'exiger une autorisation particulière pour ouvrir un lieu de culte serait méconnaître la loi du 9 décembre 1905 de séparation des Églises et de l'État.

Cette règle a comme corollaire le nécessaire respect du droit commun par les associations culturelles pour tous leurs actes de la vie civile, tels la construction et l'aménagement de lieux de culte.

L'installation d'une mosquée est donc subordonnée à l'obtention d'un permis de construire : or, dans le cas que vous citez, le permis n'a jamais été demandé. Le tribunal correctionnel de Meaux a d'ailleurs reconnu les responsables de l'association Amitié Noisy-Champs coupables

d'infraction aux règles d'urbanisme. Ce même tribunal les a condamnés, le 18 juillet 2007, au versement d'une amende et à la remise en état des locaux, sous astreinte. Mais ce jugement ne deviendra exécutoire par la force publique que lorsqu'il aura été signifié par écrit, ce qui, à ce jour, n'a pas été fait.

Vous soulevez également le problème de la sécurité des locaux. Je rappelle que les arrêtés municipaux qui peuvent ordonner la fermeture d'un local et l'évaluation d'un établissement sont pris sur le fondement des avis de la commission de sécurité de l'arrondissement. À plusieurs reprises, cette commission a rendu des avis défavorables. Pourquoi, dans ce cas, ne pas avoir fermé le local ? Simplement parce que, le local se situant au rez-de-chaussée, la commission n'a pas constaté de danger grave et imminent pour ceux qui le fréquentent, ce qui constitue une condition indispensable pour procéder à une fermeture de force : à défaut, la fermeture pourrait être qualifiée par le juge de voie de fait. Dès lors, le préfet ne pouvait procéder à l'exécution par la force publique des arrêtés de fermeture.

La police, qui suit ce dossier avec une grande vigilance, a transmis au procureur de nombreux procès-verbaux pour non-respect des arrêtés municipaux.

Au-delà du cas de Champs-sur-Marne, l'implantation de tous les lieux de culte sur un territoire, en vertu de la liberté de culte, devrait faire l'objet de discussions avec les élus, qui sont proches des attentes et, éventuellement, des craintes de nos concitoyens. De ce point de vue, la Fondation pour les œuvres de l'Islam de France, que je mettrai prochainement en place, aura un rôle à jouer pour faciliter l'indispensable dialogue entre les responsables des cultes et les élus, notamment en ce qui concerne les implantations.

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

**Mme Chantal Brunel.** Je vous remercie, madame la ministre, d'être venue personnellement répondre à cette question importante, et d'avoir souligné que le ministère de l'intérieur suit cette affaire de près.

#### FRAIS DE GARDIENNAGE DES VÉHICULES VANDALISÉS

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Remiller, pour exposer sa question, n° 12, relative aux frais de gardiennage des véhicules vandalisés.

**M. Jacques Remiller.** Monsieur le président, madame la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, mes chers collègues, dans la ville de Vienne dont je suis maire, et dans d'autres villes de France, j'ai pu constater que, systématiquement, les victimes de vandalisme étaient doublement sanctionnées. Elles subissent donc en quelque sorte une double peine, pratique contre laquelle, en d'autres circonstances, nous luttons.

En effet, lorsqu'un véhicule subit un acte de vandalisme, lorsqu'une voiture est incendiée par des délinquants – et il serait sans doute intéressant, madame la ministre, de parler de ces incendies, en souhaitant que leur répétition ne finisse pas par constituer une véritable culture du vandalisme –, la police fait procéder à l'enlèvement du véhicule par le service de fourrière mandaté par la commune ou la communauté d'agglomération où a eu lieu le sinistre.

Durant l'enquête de la police scientifique et dans les jours qui suivent, le service de fourrière facture au propriétaire du véhicule – qui se trouve être la victime – les jours de gardiennage du véhicule. Si les frais de remorquage sont en principe pris en charge par l'assurance, les frais de gardien-

nage ne le sont jamais et viennent s'ajouter au préjudice subi par la victime, qui, vous en conviendrez, n'avait rien demandé.

Dans les quartiers sensibles où se produit ce genre de vandalisme, les propriétaires de véhicule ne disposent bien souvent que de maigres moyens financiers. Indépendamment de l'aspect injuste de la facturation, il leur est difficile de s'en acquitter – car elle peut se monter à 200 ou à 300 euros –, si ce n'est en recourant à des aides, par exemple celle du centre communal d'aide social.

Je souhaite par conséquent connaître les mesures qui peuvent être envisagées pour éviter le cumul des préjudices financiers.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, la réglementation fixe le principe d'une indemnisation des frais de fourrière à la charge du propriétaire du véhicule, quelle que soit la situation. Vous avez raison, monsieur le député, de souligner que, dans la quasi-totalité des cas, lorsqu'un véhicule est incendié, ce n'est pas du fait du propriétaire, qui a le sentiment d'être doublement pénalisé – dans la mesure où il a pu être identifié, ce qui n'est pas toujours le cas.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, le délai à l'issue duquel un véhicule non récupéré en fourrière par son propriétaire est réputé abandonné a été réduit de quarante-cinq à trente jours. De ce fait, la procédure de destruction des véhicules incendiés se trouve raccourcie, ce qui réduit d'un tiers les frais à la charge de leurs propriétaires. C'est une première amélioration, qui, j'en conviens, monsieur le député, est toute relative.

Cependant, nous devons raisonner sur deux cas de figure. Dans le premier, les propriétaires sont insolvables, ce qui arrive, hélas, dans les quartiers où sont le plus souvent commis ces actes de vandalisme. Comme on ne peut récupérer les frais de gardiennage auprès d'eux et qu'il faut bien indemniser le propriétaire de la fourrière, il est prévu que l'autorité de fourrière, c'est-à-dire l'État ou la collectivité locale, le fasse.

Lorsque le propriétaire n'est pas en situation d'insolvabilité, ce qui est le cas général, il est doublement pénalisé, une première fois par la perte de son véhicule, une seconde par cette indemnité. C'est pourquoi j'ai décidé de saisir la Fédération française des sociétés d'assurances, afin que, dans de telles circonstances, la couverture des dommages soit étendue aux frais de fourrière.

**M. Jacques Remiller.** Très bien ! Merci !

**Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** Je voulais vous remercier de votre initiative, monsieur le député, qui m'a permis de trouver la meilleure et la plus logique des solutions.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Remiller.

**M. Jacques Remiller.** Je vous remercie, madame la ministre. Je n'ai plus rien à dire, puisque vous venez d'annoncer que vous saisissez la Fédération française des sociétés d'assurances.

Vous avez raison de distinguer le cas des voitures effectivement vandalisées et les éventuelles fraudes aux assurances. En citant un montant de 200 à 300 euros, je prenais déjà en compte les délais raccourcis que vous avez évoqués. En réalité, cela peut aller jusqu'à 700 euros.

La plupart du temps, les propriétaires des véhicules incendiés sont au SMIC ou au RMI. Ils ne peuvent plus se déplacer pour aller travailler ou faire leurs courses. C'est une très grande avancée que vous annoncez, et tous les maires de France la jugeront telle. Je vous remercie, madame la ministre, car vous avez été fidèle à votre efficacité habituelle.

#### INCIDENCES DU RECENSEMENT SUR LE CALCUL DE LA DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Pinville, pour exposer sa question, n° 21, relative aux incidences du recensement sur le calcul de la dotation globale de fonctionnement.

**Mme Martine Pinville.** Madame la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, je souhaite vous interroger sur ce qui m'apparaît comme une anomalie. À la suite du recensement de la population effectué au début de 2007, une commune de ma circonscription, comptant moins de 10 000 habitants mais ayant connu un fort accroissement de sa population en raison de nombreuses constructions, va perdre quelque 400 habitants.

En effet, alors qu'un régiment cantonné dans cette commune a doublé ses effectifs depuis la professionnalisation des armées et compte environ 1 100 personnes, il n'est plus comptabilisé que pour 189 personnes, au lieu de 545 auparavant. L'explication semble être la suivante : jusqu'au dernier recensement, tous les militaires qui dormaient dans l'enceinte du camp étaient comptabilisés à part mais dans la population totale, ce qui avait son importance pour le calcul de la dotation globale de fonctionnement versée par l'État.

Dorénavant, tous ceux qui déclarent leur résidence en dehors de la commune ne sont plus comptabilisés, même s'ils ne rentrent chez eux que le week-end. Cette commune va donc perdre environ 60 000 euros de DGF, soit 10 % de sa dotation, alors qu'une grande partie de ces militaires engagés travaillent et dorment dans la commune toute la semaine.

Je vous demande donc, madame la ministre, si, afin de ne pas pénaliser les communes qui se trouvent dans la même situation, vous avez l'intention de remédier à cette anomalie.

*(M. Marc Le Fur remplace M. Marc Laffineur au fauteuil de la présidence.)*

#### PRÉSIDENCE DE M. MARC LE FUR,

#### vice-président

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** Madame la députée, la question que vous soulevez est importante, et plus encore pour les petites communes, car la DGF représente une part non négligeable de leur budget. Même si l'implanta-

tion d'un régiment entraîne des retombées positives pour la commune, elle induit également certaines charges auxquelles la DGF permet de contribuer.

Si l'on a pu connaître des difficultés lors du traitement des opérations de recensement dans la commune de Brie, au début de 2007, elles sont désormais clarifiées et bien identifiées. Elles tiennent en effet à la présence de la population résidant dans un camp militaire. Je vous confirme que cette population, auparavant comptabilisée à part, fait bien partie de la population de la commune où est localisé le régiment et qu'elle est désormais pleinement intégrée dans la population municipale, et donc également dans la population totale. C'est une règle relativement simple. Un décret de 2003 définit les catégories de population pour le nouveau procédé de recensement. Nous avons rencontré en l'occurrence un problème de non-application du texte. Cela peut arriver. Si des difficultés identiques apparaissaient dans d'autres communes, il conviendrait que celles-ci se rapprochent de l'INSEE, qui organise et contrôle les opérations de recensement.

Au-delà du cas de la commune de Brie, je précise que les populations d'un régiment doivent être intégrées dans le recensement de la population municipale. Les effets de ce recensement seront pris en compte, dès lors que les chiffres auront été authentifiés selon les procédures habituelles de l'INSEE, dès la DGF de 2009.

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Pinville.

**Mme Martine Pinville.** J'entends bien votre réponse, madame la ministre. Il n'en demeure pas moins qu'il y a, pour la commune, un vrai problème dans la manière de compter.

**Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** C'est réglé !

**Mme Martine Pinville.** Dans ce cas, je vous remercie, madame la ministre.

#### RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES QUADS ET MINI-MOTOS

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde, pour exposer sa question, n° 25, relative à la réglementation de la circulation des quads et mini-motos.

**M. Jean-Christophe Lagarde.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et concerne les nuisances et les dangers provoqués par les engins à moteurs de type quad ou mini-moto ou autres utilisés de plus en plus fréquemment sur les voies publiques ou dans les espaces ouverts au public.

En effet, malgré l'adoption par le Parlement, à l'automne dernier, lors de l'examen du texte relatif à la prévention de la délinquance, d'un amendement que j'avais présenté visant à permettre l'immobilisation judiciaire et la confiscation de ce genre de véhicules, nous constatons une recrudescence depuis quelques mois des incidents et des accidents, parfois mortels, liés à l'utilisation de ces engins.

Tous les maires de Seine-Saint-Denis, toutes tendances confondues, ont manifesté ces derniers mois leur volonté de voir les pouvoirs publics prendre une initiative en la matière afin de trouver une solution réelle à ce problème. Hier après-midi, tous les maires se sont réunis avec le préfet de Seine-Saint-Denis pour voir comment il serait possible de mieux appliquer cette loi et quelles autres mesures étaient envisagées par le Gouvernement. Ma question est donc d'actualité.

En effet, la conduite de ce type d'engins sur la voie ou les espaces publics représente un véritable danger pour les enfants, les passants, les promeneurs, les utilisateurs eux-mêmes, et même pour les forces de l'ordre lorsqu'elles souhaitent interpeller les individus qui conduisent ces véhicules. J'assimilerai la situation – et cela tombe bien que vous ayez en ce moment à vos côtés, madame, M. Santini – à la difficulté, que nous avons connue il y a quelques années et qui surgit à nouveau, à propos des chiens agressifs. La mode qui se développe crée une vraie nuisance dont il est important qu'on ait conscience au sommet de l'État pour pouvoir agir. À l'époque, M. André Santini avait fait adopter une loi sur les chiens dangereux.

Les rodéos incessants que subissent certains quartiers nuisent gravement à la tranquillité publique : non seulement ils empêchent les gens de dormir jusqu'à des heures tardives de la nuit, mais ils amplifient le sentiment d'insécurité du fait de groupes d'individus irresponsables qui se rendent ainsi maîtres de l'espace public en faisant fuir le reste de la population.

Aussi semble-t-il nécessaire que les pouvoirs publics mènent une action globale sur les différents axes suivants :

Premièrement, il faudrait appliquer avec rigueur – c'est la priorité – la nouvelle législation que nous avons adoptée en début d'année, de sorte qu'elle soit suffisamment dissuasive et que la confiscation du véhicule ait lieu de façon automatique lors de l'interpellation par la police du contrevenant. J'ajoute, madame la ministre, qu'il serait nécessaire que les polices municipales puissent constater les contraventions de cinquième classe, de sorte qu'elles puissent également immobiliser ce type de véhicule. Pour ce faire, un décret devrait être pris qui permette de s'adapter à la nouvelle législation.

Il est en effet incompréhensible que, malgré cette nouvelle loi, il arrive encore que les confiscations ne soient pas effectives lors des interpellations et que les véhicules soient rendus à leurs propriétaires quelques heures seulement après leur avoir été retirés. L'amendement adopté visait justement à permettre la confiscation. Madame la ministre, je pense qu'il faut donner des directives claires aux forces de l'ordre sur ce point précis et élargir à la police municipale la possibilité d'immobiliser les véhicules.

Par ailleurs, ne peut-on pas envisager d'aller plus loin en imposant une plaque d'identification, et non d'immatriculation, pour permettre d'identifier les contrevenants sans s'engager dans des courses poursuites toujours délicates et qui peuvent poser d'autres problèmes d'ordre public par la suite. Une plaque d'identification n'étant pas une plaque d'immatriculation, elle n'autoriserait pas à rouler sur la voie publique.

Deuxièmement, je pense que des actions d'information et de prévention, comme nous avons commencé de le faire en Seine-Saint-Denis, doivent être menées en direction des jeunes et de leurs parents, notamment dans les établissements scolaires, sur la dangerosité de ce type d'engins particulièrement instables et faits pour rouler sur des circuits, en aucun cas dans nos villes.

Enfin, une action en direction des distributeurs qui commercialisent ces engins devrait être menée afin, dans un premier temps, de les sensibiliser à la clarification des informations délivrées à leurs clients et, dans un second temps, de permettre une complète identification des propriétaires de ces engins. Si aucun résultat n'était constaté dans les mois à venir sur ce point, nous sommes un certain nombre à penser que, malheureusement, il faudrait envisager la

possibilité d'encadrer plus durement la vente de ce type de véhicule en la limitant par exemple aux abords des circuits concernés, voire en l'interdisant en dehors des clubs ou des associations.

Mais je pense qu'en utilisant les deux premières pistes, nous pourrions obtenir des progrès significatifs. Nous attendons de votre part une action déterminée.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

**Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.** Monsieur le député, je connais l'intérêt que vous portez depuis mal de temps déjà aux problèmes que pose l'utilisation des quads et des mini-motos. La circulation de ces engins sur la voie publique ou dans des endroits assimilés à la voie publique présente un véritable danger, quelques accidents ont été constatés, et des nuisances incontestables à l'égard de la population.

Plusieurs points méritent d'être précisés.

D'abord, qu'appelle-t-on la voie publique ? Bien sûr, il y a ce qui paraît évident mais cela concerne également des endroits tels que les voies privées, voire les parkings dès lors qu'ils sont ouverts à la circulation publique ou au public. Or la voie publique, l'ensemble des voies communales et des parkings donc, est interdite à tout véhicule qui n'est pas réceptionné, c'est-à-dire dont on n'a pas vérifié la conformité aux normes communautaires, notamment en matière de sécurité. Les véhicules autorisés à circuler sur la voie publique doivent être immatriculés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui pour les mini-motos, les quads mais également les motocyclettes – celles-ci le seront à compter de 2009 justement pour donner une véritable cohérence à l'ensemble du dispositif.

Les mini-motos ou « motos de poche » ne sont pas réceptionnées et leur circulation sur la voie publique telle que je l'ai définie est, par conséquent, totalement interdite. Quant aux quads, seuls peuvent circuler ceux qui sont immatriculés, les autres étant soumis aux mêmes restrictions que les mini-motos.

La loi sanctionne sévèrement les contrevenants. L'usage d'engins non réceptionnés sur la voie publique est puni d'une amende de cinquième classe. En outre, et c'est peut-être le moyen de dissuasion le plus efficace dans un certain nombre de cas, la confiscation et la mise en fourrière des engins sont également prévues.

Le problème est que cette disposition n'est pas toujours été respectée. C'est la raison pour laquelle j'ai récemment donné des instructions très précises aux préfets et aux forces de l'ordre afin de rappeler les règles et d'en faire assurer le strict respect, dans un souci de sécurité et de protection des personnes sur la voie publique.

À la suite de cette directive, des réunions ont d'ailleurs déjà été tenues, ou doivent l'être dans les prochains jours ou prochaines semaines, par les préfets des départements les plus concernés avec les élus locaux et l'ensemble des services de l'État afin de réfléchir aux mesures les mieux à même de répondre à cette exigence de tranquillité sur la voie publique.

Pourquoi associer les élus locaux ? Parce que les policiers municipaux, on l'oublie parfois, peuvent constater, au même titre que les policiers et les gendarmes, les infractions. Les maires disposent eux-mêmes, au titre de leur pouvoir de police, de la possibilité de restreindre sur le territoire de

la commune la circulation de tous les engins terrestres à moteur, y compris donc les quads et les mini-motos, même immatriculés.

Mais, vous l'avez souligné à juste titre, monsieur le député, je crois que la sensibilisation et la prévention par les parents s'imposent également. C'est la raison pour laquelle des actions de sensibilisation sont conduites en ce moment même au Mondial du deux roues – c'était l'occasion ou jamais – et d'autres le seront sous l'égide de la délégation interministérielle à la sécurité routière dans les semaines qui viennent pour rappeler ce risque.

Enfin, sur une demande de la France, la Commission européenne a récemment donné un accord de principe pour l'introduction de caractéristiques dimensionnelles supplémentaires, de manière à durcir encore les conditions de réception des motocyclettes. Je pense qu'il s'agit d'une avancée importante, qui n'a d'ailleurs pas été obtenue sans difficulté en raison du principe de la libre circulation des biens.

Vous le voyez, monsieur le député, le Gouvernement est attentif non seulement aux problématiques que vous soulevez, mais également à la préoccupation des élus ; il est tout à fait conscient des problèmes liés à l'utilisation de ces engins sur la voie publique en termes de protection, de sécurité de nos concitoyens.

Cela dit, j'ai noté votre suggestion de la plaque d'identification, qui ne serait pas une plaque d'immatriculation, et je vais demander que l'on étudie sa faisabilité. Une telle plaque pourrait, avec toutes les réserves que l'on peut avoir vis-à-vis de gens qui sont déjà des contrevenants, être utilisée pour permettre de repérer ceux qui viennent mettre en cause le droit de se promener tranquillement sur la voie publique en tout lieu et en toutes circonstances.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

**M. Jean-Christophe Lagarde.** D'abord, je remercie Mme la ministre et le Gouvernement de la sensibilité dont ils font preuve sur ce problème qui malheureusement touche de plus en plus les communes de France.

Le propre des questions orales sans débat étant de permettre malgré tout un débat – c'est un grand classique de cette assemblée –, j'en profite, madame la ministre, pour vous remercier d'étudier l'éventualité de la plaque d'identification et attirer votre attention sur deux difficultés.

Vous me dites dans votre réponse que la police municipale peut constater l'infraction, j'en suis ravi. Le procureur de la République de Bobigny disait hier qu'elle ne pouvait pas, si la police municipale constatait l'infraction, procéder à l'immobilisation administrative du véhicule parce que la contravention est de cinquième classe. Pour dire la vérité, j'ignorais, lorsque j'ai fait adopter mon amendement, que les polices municipales en seraient exclues. Il était cependant prévu qu'un décret permettrait éventuellement d'élargir son champ.

Par ailleurs, puisque nous avons déjà avancé sur la question précédente, je voudrais vous faire part d'un autre combat, déjà assez ancien pour ce qui me concerne, qui touche aux arrêtés du maire. Vous avez raison, un maire peut restreindre la circulation. Simplement, l'amende infligée suite à un arrêté municipal n'est que de 35 euros, vous le savez pour avoir exercé vous-même ces responsabilités, madame la ministre. Je pense qu'il faudrait travailler sur une différenciation du montant des amendes en fonction de la nature des arrêtés municipaux. Je vous donne un simple exemple, même si,

évidemment, vous ne pouvez pas me répondre aujourd'hui : lorsqu'un centre commercial qui ne respecte pas l'arrêté de fermeture que j'émet – c'est le cas en ce moment dans ma commune – voit une commission de sécurité passer, il écope d'une amende de 35 euros par jour. Vous comprenez bien que jamais, il ne fermera ou n'effectuera les travaux. Malheureusement, je suis dans la plus parfaite impuissance, et si, un jour, un incendie se déclare, on dira que le maire n'a pas fait son boulot.

Je vous remercie, madame la ministre, des réponses que vous m'avez apportées.

#### CONSÉQUENCES DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DE LA DISTRIBUTION DU LIVRET A

**M. le président.** La parole, qui est à M. Alain Rodet, pour exposer sa question, n° 23, relative aux conséquences de l'ouverture à la concurrence de la distribution du livret A.

**M. Alain Rodet.** Ma question, qui s'adresse à Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, concerne les graves risques que pourrait entraîner l'ouverture de la distribution du livret A à l'ensemble du secteur bancaire français.

En effet, le 10 mai dernier, la Commission européenne, saisie par plusieurs banques françaises et une banque néerlandaise, demandait à la France d'étendre à la concurrence la distribution des livrets A et bleu, actuellement proposés exclusivement par la Caisse d'épargne, la Banque postale et le Crédit mutuel. Le 23 juillet, le Gouvernement décidait de déposer un recours auprès de la Cour de justice du Luxembourg. C'est une bonne chose. Toutefois, le fait qu'un groupe de travail, présidé par M. Camdessus, ait été chargé d'étudier les modalités de réforme de la distribution du Livret A a refroidi quelque peu ce sentiment dans la mesure où cela pouvait apparaître comme un manque de pugnacité de la part du gouvernement français.

Le livret A est une forme d'épargne défiscalisée extrêmement populaire auprès de nos concitoyens. On compte plus de 46 millions de livrets A et bleus ouverts à ce jour. Depuis la création de ce livret, en 1818, par Benjamin Delessert et le duc de la Rochefoucauld-Liancourt, les fonds provenant de cette épargne ont permis à l'État de financer de très nombreuses réalisations d'intérêt général telles que l'électrification du territoire, la construction d'écoles publiques, la réalisation de voies et canaux... Aujourd'hui encore, nous savons le rôle déterminant que joue le livret A pour le financement du logement social. Je rappelle que la centralisation des dépôts est assurée par la Caisse des dépôts et consignations. Selon les dirigeants de cet organisme, la banalisation de la distribution de ces livrets remettrait très sérieusement en cause le financement du logement social.

L'ouverture à la concurrence conduira en effet à la captation d'un grand nombre de nouveaux clients par les banques, qui les inciteraient à se tourner rapidement vers d'autres formes d'épargne plus rentables pour elles, comme les assurances-vie ou d'autres produits. Il en résulterait une forte diminution de l'épargne collectée. Par ailleurs, l'activité du réseau de la Caisse d'épargne et des bureaux de Poste s'en trouverait fortement affectée, notamment dans les zones rurales ou dans les zones urbaines sensibles où ces établissements constituent l'accès privilégié de la population aux services bancaires.

Dans ces conditions, je demande au Gouvernement quelles mesures complémentaires il entend prendre pour permettre à la Commission et à la Cour de justice de Luxembourg de bien prendre conscience de l'importance du livret A pour le financement du logement social dans notre pays.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.** Monsieur le député, je vous prie d'abord de bien vouloir excuser Christine Lagarde, qui m'a demandé de vous répondre, étant elle-même retenue par une réunion interministérielle.

Vous avez rappelé à juste titre que le livret A, produit d'épargne massivement diffusé auprès des Français, est à l'heure actuelle distribué par un nombre limité d'établissements, à savoir la Banque postale et le réseau des Caisses d'épargne, auxquels s'ajoute le Crédit mutuel, qui distribue le livret bleu.

La Commission européenne a estimé, dans sa décision du 10 mai dernier, vous l'avez rappelé, que la restriction du droit de distribuer les livrets A et bleu à ces trois établissements était incompatible avec les dispositions du traité communautaire relatives à la liberté d'établissement et la libre prestation de service. Cette décision a été notifiée le 11 mai aux autorités françaises et donne un délai de neuf mois au Gouvernement pour prendre les dispositions permettant à tous les établissements bancaires de distribuer ces produits. Neuf mois, cela nous mène au 11 février 2008.

Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, ainsi que le Gouvernement tout entier réaffirment leur attachement au livret A, produit d'épargne auquel les Français sont très attachés, et l'importance de garantir le financement du logement social et l'accès de tous aux services bancaires.

Compte tenu du caractère juridiquement discutable de certains éléments de la décision de la Commission, la France a déposé, le 23 juillet, devant le tribunal de première instance de la Cour de justice des communautés européennes, un recours contre cette décision.

Parallèlement, il était important que le Gouvernement agisse de son côté. C'est la raison pour laquelle Christine Lagarde a demandé à Michel Camdessus, gouverneur honoraire de la Banque de France et ancien directeur général du FMI, de mener une mission de réflexion sur les évolutions possibles du dispositif actuel pour se mettre en conformité avec les règles communautaires. Les conclusions de cette mission sont attendues pour le milieu du mois de décembre. Entre la mi-décembre et le 11 février 2008, nous avons donc du temps pour agir.

Au vu de ces conclusions, le Gouvernement fera des propositions. Il veillera particulièrement à ce que cette réforme ne conduise ni à une dégradation des conditions de financement du logement social ni à une remise en cause des conditions d'accès au livret A, auquel les Français sont légitimement attachés. Vous le voyez, nous nous donnons tous les moyens pour parvenir à une solution acceptable qui nous permettrait d'être en conformité avec les règles communautaires sans pour autant renoncer au livret A.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Rodet.

**M. Alain Rodet.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Dans cette phase très sensible, il me semble néanmoins bon de rappeler aux autorités de l'Union européenne, et à Mme Kröes en particulier, que certaines



initiatives de la Commission en matière de concurrence ont coûté très cher à l'Europe – je pense à celle, malheureuse, du commissaire Monti dans l'affaire Schneider-Legrand – et ont montré que l'Europe tâtonnait parfois dans ce domaine et pouvait faire de graves erreurs.

Peut-être faudrait-il aussi appeler les réseaux bancaires à plus de modestie, eux dont le comportement n'est pas toujours louable – je pense cette fois à la crise des crédits hypothécaires américains qui a provoqué des pertes colossales. N'oublions pas que le livret A a permis de loger plus de dix millions de Français !

#### CARRIÈRE DES CONTRÔLEURS ET INGÉNIEURS DANS LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE

**M. le président.** La parole est à Philippe-Armand Martin, pour exposer sa question, n° 8, relative à la carrière des contrôleurs et ingénieurs dans la fonction publique territoriale.

**M. Philippe-Armand Martin.** Ma question porte sur les conditions d'intégration des contrôleurs divisionnaires fonctionnaires d'État dans les cadres d'emploi de la fonction publique territoriale.

Il apparaît que plusieurs contrôleurs divisionnaires de mon département de la Marne sont statutairement confrontés à une impasse. En effet, la carrière des contrôleurs divisionnaires de travaux publics d'État peut conduire au corps d'ingénieur des travaux publics d'État. Or, dans l'hypothèse d'un transfert d'un contrôleur divisionnaire de travaux publics d'État vers la fonction publique, ce dernier acquerrait le cadre d'emploi de contrôleur territorial de travaux en chef, et ce en conservant un avancement et une rémunération semblables à ceux de son précédent corps.

Cependant, malgré l'homologie du corps d'ingénieur de travaux publics avec celui du cadre d'emploi de contrôleur territorial de travaux en chef, il n'en demeure pas moins que toute promotion est rendue impossible au sein de la fonction publique territoriale dans la mesure où ledit cadre d'emploi ne permet pas d'accéder à un cadre d'emploi supérieur.

Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple d'un contrôleur divisionnaire auquel on propose d'être transféré au sein de la fonction publique territoriale. En qualité de fonctionnaire d'État, celui-ci avant la fin de sa carrière peut espérer être promu dans le corps des ingénieurs des travaux publics. En revanche, s'il accepte d'être transféré au sein de la fonction publique territoriale, il aura, par homologie, le statut de contrôleur territorial de travaux en chef sans possibilité d'être promu dans un cadre d'emploi supérieur dès lors qu'il n'existe pas.

Bien sûr, il pourrait être conseillé à notre contrôleur principal des travaux publics d'État de ne pas être transféré, et ainsi de poursuivre le déroulement de sa carrière. Mais, là encore, se pose le problème de sa promotion dès lors qu'il est mis à la disposition d'une collectivité territoriale, en l'occurrence un conseil général. Vous comprendrez que, étant au service de ladite collectivité, sa promotion n'est pas prioritaire, ce d'autant qu'il n'exerce pas ses fonctions auprès de sa direction de tutelle.

En conséquence, est-il envisagé qu'il soit créé un cadre d'emploi dans la fonction publique territoriale analogue à celui des ingénieurs des travaux publics d'État et accessible au contrôleur territorial de travaux en chef ? Dans la négative, quelles sont les mesures compensatrices qui pourraient être adoptées ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la fonction publique.

**M. André Santini, secrétaire d'État chargé de la fonction publique.** Cher monsieur Philippe-Armand Martin, les agents titulaires du cadre d'emplois des contrôleurs territoriaux, cadre d'emplois classé en catégorie B-type dans lequel les contrôleurs des travaux publics de l'État, également en B-type, exerçant dans des services transférés aux collectivités locales en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 ont vocation à être détachés puis éventuellement intégrés, bénéficient bien de possibilités de promotion dans des cadres d'emplois de niveau supérieur. C'est le cas à la fois en catégorie B-CII – classement indiciaire intermédiaire – et en catégorie A.

Ainsi, le cadre d'emplois des techniciens supérieurs territoriaux – C II – est accessible aux contrôleurs territoriaux justifiant de cinq ans de services effectifs et ayant satisfait aux épreuves d'un examen professionnel – article 5, premier alinéa, du décret n° 95-29 du 10 janvier 1995.

Le cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux – catégorie A avec déroulement de carrière jusqu'en HEB – est également accessible aux contrôleurs. Pour cela, il faut justifier de huit années de services effectifs en catégorie B et, là encore, satisfaire aux épreuves d'un examen professionnel – article 8, I, du décret n° 90-126.

En comparaison, le statut particulier des techniciens supérieurs de l'équipement n'est pas accessible aux contrôleurs des travaux publics de l'État par voie de promotion interne – 2° de l'article 5 du décret n° 70-903.

En revanche, le statut particulier des ingénieurs des TPE prévoit deux modalités d'accès au corps par voie de promotion interne : soit sur examen professionnel – 3° de l'article 5 du décret n° 2005-631 –, soit par liste d'aptitude – 4° du même article –, procédure qui n'existe pas au sein de la fonction publique territoriale.

L'alignement des conditions d'avancement de la fonction publique territoriale sur celles de la fonction publique d'État n'a pas été souhaité pour les raisons suivantes.

D'abord, le cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux permet d'atteindre la HEB, et offre un déroulement de carrière plus intéressant que le corps des ingénieurs des TPE, culminant à 966.

Ensuite, la proportion d'agents pouvant bénéficier d'une promotion dans le cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux est plus importante, du fait de quotas statutaires plus favorables que dans la fonction publique d'État. En effet, jusqu'en 2011, le quota a été fixé à une nomination au titre de la promotion interne pour deux nominations par voie de concours, détachement et mutation hors collectivité, alors que celui-ci reste fixé à une nomination pour trois recrutements par voie de concours et détachement au sein de la fonction publique d'État.

Enfin, l'exclusivité de la voie de promotion par examen professionnel a pu trouver une justification dans le souhait de s'assurer que les compétences techniques acquises au titre des expériences professionnelles antérieures sont réellement du niveau exigé pour l'entrée dans un cadre d'emplois de catégorie CII ou de catégorie A, s'agissant d'agents qui pour les plus anciens, encore majoritaires, sont issus de la catégorie C – recrutement au niveau CAP-BEP – et ont bénéficié d'une promotion en catégorie B lors de la création du cadre d'emplois en 1995, parfois sans examen

professionnel ni décision expresse de l'autorité territoriale – intégration d'office –, ou pour les nouveaux recrutés au niveau du bac.

Pour toutes ces raisons, il n'est pas envisagé de modifier, pour l'heure, ce mode de sélection, ni de prévoir un dispositif complémentaire de promotion particulier pour les agents issus de la fonction publique d'État.

Ces mêmes raisons plaident en défaveur de la création d'un cadre d'emplois spécifique, dédié à l'accueil des contrôleurs des TPE. À titre personnel, néanmoins, je vous félicite d'avoir trouvé le cas, rarissime, que vous évoquez.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe-Armand Martin.

**M. Philippe-Armand Martin** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, mais votre réponse, hélas, ne satisfera pas le fonctionnaire de cinquante ans qui se trouve dans cette situation ! J'espère que des mesures seront prises pour donner entière satisfaction aux personnes dans son cas.

#### PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE DANS LE LOT

**M. le président.** La parole est à M. Jean Launay, pour exposer sa question, n° 18, relative aux perspectives du fret ferroviaire dans le Lot.

**M. Jean Launay.** Après le plan Véron, voici le plan Marembaud, qui prévoit, pour le 30 novembre prochain, la fermeture au trafic lotissement – les « wagons isolés » – de 262 gares françaises. Parmi elles, la gare de Capdenac, dans l'Aveyron, qui dessert, entre autres, une entreprise lotoise – « Matière » à Bagnac-sur-Célé, titulaire d'un contrat de participation avec la SNCF, ce qui n'est pas anodin –, les gares de Souillac et Bretenoux-Biars dans le Lot. Sur ce dernier site sont implantés un fleuron de l'industrie agro-alimentaire française – la société Andros –, ainsi que le dernier chantier de traverses bois de la SNCF.

Concrètement, ce sont donc 5 000 tonnes d'acier, 17 000 tonnes de sucre, 400 000 traverses bois en produits rentrants à traiter et autant en produits traités, quelques camions citernes de créosote – le produit de traitement des traverses – qui risquent d'être mis sur la route par un recours accru au transport routier.

Quelle est donc la logique de la stratégie de la direction de la SNCF avec ce plan, éventé sans la moindre concertation dans la torpeur de l'été ?

À quelle rationalité économique répond ce choix de l'utilisation à la baisse de l'outil ferroviaire, qui aura des conséquences fâcheuses dans de nombreux domaines ? Je pense aux risques de délocalisations et au frein à l'activité économique des territoires par la fragilisation de nombreuses PME, à l'affaiblissement du trafic des lignes transversales, qui ne sera pas sans conséquence sur le trafic voyageur dans l'avenir, à l'aménagement du territoire bafoué et aux territoires ruraux méprisés, ainsi qu'à la poursuite du recul du fret ferroviaire. En effet, depuis 2003, on a déjà assisté à la diminution de la part modale de fret SNCF dans le marché des transports en France, à la réduction du nombre de gares principales fret, au vieillissement du parc wagons réseau et des locomotives, aux pertes d'emploi dans les effectifs de gestion fret SNCF et de la filière commerciale fret, à des tonnages de marchandises rejetés sur la route équivalant à 1,4 million de camions supplémentaires !

Dans ce contexte, peut-on aborder sérieusement le débat sur le fret ferroviaire dans le cadre du Grenelle de l'environnement ?

Comment peut-on dissenter objectivement sur la politique du développement durable, pour laquelle la SNCF devrait jouer un rôle déterminant au moment où celle-ci ferme à tour de bras des gares, des triages, supprime des dessertes ferroviaires fret et – le comble ! – fait transporter de plus en plus ses propres matériaux par la route ?

En résumé, que pense le Gouvernement de l'annonce du plan Marembaud et des conditions de cette annonce ? Est-il prêt, dans le cadre du Grenelle, à la définition d'un plan national de réduction du trafic routier, comportant des objectifs chiffrés de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Dans le cadre de son pouvoir de tutelle sur la SNCF, va-t-il lui demander de renoncer à son projet ? Enfin, le fret SNCF est-il encore, pour lui, une activité de service public ?

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

**Mme Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication.** Monsieur le président, monsieur le député, Dominique Bussereau, retenu aujourd'hui au Luxembourg, regrette de ne pouvoir être présent ce matin.

L'accès au marché du fret ferroviaire est libéralisé depuis le 1<sup>er</sup> avril 2006. Ainsi, la SNCF se trouve aujourd'hui en concurrence avec d'autres opérateurs comme Veolia et EWSI, notamment. Dans un contexte où l'activité est en forte croissance, la part de marché de Fret SNCF décroît.

L'un des objectifs de son programme de développement est une meilleure allocation des moyens pour permettre à Fret SNCF de reconquérir des parts de marchés sur les segments où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret. La SNCF a donc prévu de ne plus utiliser 262 gares pour le trafic de « wagons isolés ». En effet, alors que le trafic « wagon isolé » de ces 262 gares ne représente que 20 % du trafic transitant par les gares concernées et 2,5 % des wagons chargés acheminés chaque année par Fret SNCF, il génère des coûts élevés par rapport au chiffre d'affaires dégagé.

Toutefois, l'État a demandé à la SNCF que des mesures soient prises pour répondre aux besoins des clients affectés par la fermeture des gares au traitement du wagon isolé et ayant un trafic significatif et que ces mesures fassent l'objet d'une étroite concertation avec les collectivités des territoires concernés. Depuis l'annonce du programme d'actions, les clients de Fret SNCF, dont ceux que vous citez, ont été contactés par Fret SNCF pour étudier avec eux des solutions de transport alternatives à la technique dite du « wagon isolé ».

Les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés et leur regroupement vers des points d'échanges avec les réseaux longue distance est assuré de manière plus efficace par des opérateurs de petite taille. C'est pourquoi l'État œuvre pour que de tels opérateurs ferroviaires de proximité se mettent en place en France. Un premier opérateur devrait prochainement voir le jour en région Centre en partenariat avec la SNCF et la Caisse des dépôts et consignations.

Le Gouvernement est déterminé à redonner une nouvelle ambition au fret ferroviaire. Ce mode constitue en effet un atout majeur pour le renforcement de l'activité et de la compétitivité de nos territoires dans le cadre d'un développement durable.

Le Gouvernement sera particulièrement à l'écoute des propositions qui seront faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement sur le plan de la concurrence intermodale

avec le mode routier. Il examinera avec attention toutes les mesures qui permettront de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre l'émission des gaz à effet de serre et qui permettront d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart d'ici 2012 la part de marché du fret non routier.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Launay.

**M. Jean Launay.** Madame la ministre, la réponse de M. Dominique Bussereau ne saurait évidemment nous convenir puisque les mesures envisagées feront encore baisser le recours au fret ferroviaire. Du reste, cette réponse contient un aveu terrible, puisqu'elle évoque les segments dans lesquels l'entreprise Fret SNCF n'est pas performante. Nous le savions déjà sur nos territoires : les reculs entamés vont s'accroître pour atteindre 20 % du trafic – vous avez vous-même donné le chiffre ! Or, je tiens à le réaffirmer de la façon la plus solennelle : ces 20 % sont vitaux pour nos territoires et pour le tissu des entreprises qui y avaient recours. Il faudra bien, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, nous donner la définition du trafic « significatif » !

Quant aux opérateurs de petite taille, il ne suffit pas de les décréter pour les voir se mettre en place du jour au lendemain ! De plus, comment gérer, pour nos territoires, les périodes intermédiaires ?

#### PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE DANS LA SARTHE

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 19.

**Mme Marietta Karamanli.** Madame la ministre de la culture et de la communication, je souhaite, après M. Launay, appeler l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la décision de la SNCF de ne plus assurer le transport ferroviaire des marchandises par wagons isolés, notamment sur Le Mans et une partie du Sud-Est de la Sarthe – les gares d'Arnage et de Champagné. Or ces territoires comptent des entreprises importantes, dont Butagaz ou la société regroupant l'ensemble des entrepôts de l'Ouest de l'entreprise Leclerc. À Auvour, le développement de la logistique autour du 2<sup>e</sup> RIMA conduira à une forte augmentation du trafic des poids lourds sur la RN 23 et la RN 157 – des dizaines de camions supplémentaires.

Cette décision, qui a été prise, comme vous l'avez précédemment rappelé, au vu du coût unitaire par wagon jugé trop élevé, ne tient pas compte de la volonté officiellement affirmée par la SNCF d'assurer la desserte des territoires par des solutions ferroviaires très fines pour les territoires où les flux sont moins denses.

Elle va également à rencontre du développement de l'activité économique significative de cette partie du département qui a des besoins évidents en matière de fret pour les activités logistiques du secteur de la grande distribution ou des carburants. De plus, elle apparaît incohérente avec la volonté affichée par le chef de l'État de traiter par la discussion collective et la négociation avec la société civile les questions d'environnement.

Enfin, plus concrètement, elle devrait avoir des effets sur l'emploi cheminot au Mans avec la suppression des postes correspondant aux activités abandonnées, tandis qu'au plan national, où la restructuration concernerait 262 centres de fret, plusieurs déclarations de dirigeants de l'opérateur public font mention de la suppression de plusieurs milliers

d'emplois – de 1 000 à 5 000, les organisations parlant, quant à elles de la suppression de 7 000 emplois sur trois ans sur les 20 000 affectés au fret.

C'est la raison pour laquelle je souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour que cette décision soit revue – ce qui est fondamental pour nos territoires – et qu'une solution adaptée aux besoins économiques locaux et nationaux et conforme à la nécessité de développer un transport sûr, peu polluant et favorable au maintien de l'emploi soit trouvée en concertation avec les collectivités territoriales, les organisations représentatives du personnel, le monde économique et les élus – ce qui n'a pas été encore suffisamment le cas.

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

**Mme Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication.** Madame la députée, comme je l'ai rappelé, cette décision de la SNCF s'inscrit dans le cadre du programme visant à améliorer la performance de son activité et son efficacité économique et opérationnelle pour devenir un prestataire de services logistiques compétitif dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Fret SNCF souhaite reconquérir des parts de marchés sur les segments où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret.

Pour répondre aux besoins des clients affectés par la fermeture des gares au traitement du wagon isolé et ayant un trafic significatif, l'État a demandé à la SNCF de prendre des mesures en étroite concertation avec les collectivités des territoires concernés. À ce titre, vous avez rencontré le 24 septembre M. Archambault, directeur régional de la SNCF, et M. Brasselet, responsable régional Fret, qui ont pu vous exposer la situation du Mans et de la partie Sud-Est du département de la Sarthe et ses dernières évolutions. Des solutions pour continuer à desservir les clients destinataires de cette région sont en cours d'étude par Fret SNCF, en concertation avec eux mais aussi avec les clients expéditeurs du secteur de la grande distribution.

**M. Jean Launay.** Il n'y a pas eu de concertation !

**Mme la ministre de la culture et de la communication.** La situation de l'emploi au Mans dépend du re-dimensionnement qui s'opère sur l'activité « wagons isolés » mais doit également tenir compte de l'augmentation de l'activité liée à la massification des flux : Le Mans a été retenu comme site « Plate-forme Transport Massif » pour traiter cette activité d'expéditions et de réception de trains complets. La SNCF, qui ne procédera à aucun licenciement, s'attachera, au cas par cas, à proposer des solutions et des perspectives à l'intérieur de l'entreprise et en priorité sur le bassin d'emploi du Mans.

Les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés et leur regroupement vers des points d'échanges avec les réseaux longue distance est assuré de manière plus efficace par des opérateurs de petite taille. C'est pourquoi l'État œuvre pour que de tels opérateurs ferroviaires de proximité se mettent en place en France. Un premier opérateur devrait prochainement voir le jour en région Centre en partenariat avec la SNCF et la Caisse des dépôts et consignations.

La politique ferroviaire du Gouvernement a pour objectif de redonner une nouvelle ambition au fret ferroviaire. Il sera donc particulièrement à l'écoute des propositions qui seront faites dans le cadre du Grenelle de l'Environnement sur le plan de la concurrence intermodale avec le mode routier. Il

examinera avec attention toutes les mesures qui permettront de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre l'émission des gaz à effet de serre et qui permettront d'atteindre l'objectif du Gouvernement fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart d'ici 2012, la part de marché du fret non routier.

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli.

**Mme Marietta Karamanli.** Madame la ministre, je vous remercie de m'avoir donné ces éléments de réponse, mais ils sont déjà connus, puisque j'ai rencontré notamment M. Archambault, directeur régional de la SNCF. Or ils ne sauraient me satisfaire ! Dans le cadre du marché concurrentiel du fret, que vous avez évoqué, la SNCF a reconnu une augmentation de 4 % – quatre autres pour cent ayant profité aux concurrents. La demande existe donc et une véritable politique d'incitation au ferroutage ne saurait commencer par l'abandon des points fret existants ! Une telle réponse est contraire à une démarche de proximité s'inscrivant dans la logique du Grenelle de l'Environnement, dont nous allons débattre dès cet après-midi à l'Assemblée.

Il y a incohérence entre la décision de Fret SNCF et les déclarations du chef de l'État. C'est la raison pour laquelle je souhaite qu'on puisse rapidement revenir sur une telle décision.

#### ACCÈS À LA TÉLÉVISION NUMÉRIQUE ET À L'INTERNET HAUT DÉBIT

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Martin-Lalande, pour exposer sa question, n° 9, relative à l'accès à la télévision numérique et à l'internet haut débit.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Madame la ministre de la culture et de la communication, ma question porte sur le développement de la télévision numérique terrestre – la TNT – et de l'internet haut débit.

En effet, le grand succès de la TNT rend encore plus indispensable d'assurer dans de courts délais l'accès de tous les téléspectateurs à ce nouveau service.

Le Conseil supérieur de l'audiovisuel a adopté un schéma de développement de la TNT qui garantira pour les « chaînes historiques » – qu'en sera-t-il pour les autres ? – un minimum de 91 % de desserte pour chaque département métropolitain dans le cadre d'une couverture nationale à 95 % de la population métropolitaine d'ici fin 2011. À titre d'exemple, selon quel calendrier et pour quelles zones précises ce déploiement sera-t-il réalisé pour le département de Loir-et-Cher ?

Le système de réception, notamment par parabole, de la télévision numérique par satellite représente une dépense encore trop élevée pour les familles à revenus modestes. Quelles sont les perspectives d'obtenir de meilleurs prix de la part des industriels et des distributeurs ? De plus, la loi que nous avons votée sur le sujet a prévu un fonds d'aide au financement pour les personnes aux revenus modestes. Selon quelles modalités et pour quel montant ce fonds interviendra-t-il ? Quand sera publié le décret d'application ?

Enfin, selon quel calendrier le Gouvernement entend-il procéder à la définition puis à la réaffectation du « dividende numérique ? »

Certes, l'internet haut débit ne relève pas de votre compétence, madame la ministre, mais vous êtes directement concernée à la fois parce que la télévision, le cinéma et la musique peuvent passer par ce canal, et parce que celui-ci pose des questions en termes de droit d'auteur.

Je suis donc persuadé que vous m'apporterez la réponse du Gouvernement, démontrant ainsi que la convergence gouvernementale répond à la convergence numérique. Or, en matière d'accès à l'internet haut débit, quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour couvrir les « zones d'ombre » ADSL, compte tenu du fait que moins de 2 % de Français sont, dans l'état actuel des technologies, dans l'impossibilité de recevoir par leur ligne téléphonique classique l'internet haut débit ? Quels sont notamment les premiers résultats de la couverture en WIMAX, technologie souvent présentée comme capable de couvrir les zones d'ombre de l'ADSL ? Les premières expérimentations font en effet planer quelques doutes sur sa capacité à répondre à toutes les attentes. Enfin, la solution des « NRA-zones d'ombre », proposée par France Télécom, doit permettre de renforcer la capacité des sous-répartiteurs et donc de donner accès à l'ADSL à une majorité des abonnés téléphoniques actuellement en « zones d'ombre ». Quelles règles les pouvoirs publics demanderont-ils à l'opérateur de respecter pour ne pas fausser la concurrence et quels financements les pouvoirs publics français et européens apporteront-ils pour éviter de faire payer trop lourdement les collectivités locales sollicitées ?

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

**Mme Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication.** Monsieur le député, la télévision numérique terrestre – TNT – lancée en France il y a maintenant deux ans et demi, rencontre, comme vous le soulignez, un très vif succès auprès des Français puisque 11,4 millions d'équipements de réception de la TNT sont aujourd'hui commercialisés dans notre pays, ce qui porte à 27 % le pourcentage des Français équipés.

Le déploiement de la TNT se poursuit à un rythme soutenu : 70 % de la population de métropole sont aujourd'hui couverts et 80 % et 85 % le seront d'ici à la fin de l'année, grâce à l'ouverture d'une vingtaine de zones supplémentaires, essentiellement dans le Nord et l'Est de la France.

Conformément à la loi, le Conseil supérieur de l'audiovisuel a fixé les calendriers et les modalités d'extension de la TNT. Il a ainsi arrêté, le 10 juillet dernier, un schéma d'extension de la couverture de la TNT entre 2008 et 2011 pour les chaînes analogiques historiques. Ce schéma précise les objectifs annuels de couverture au niveau national et au niveau départemental. Ces objectifs sont la garantie d'une couverture homogène de nos territoires à partir d'un déploiement dont on peut affirmer qu'il est assuré à un rythme soutenu puisque c'est plus de 250 nouvelles zones qui vont être couvertes pour la seule année 2008.

Parmi elles, le CSA a d'ores et déjà sélectionné les 65 zones qui seront mises en service avant la fin du mois de mars 2008. Dans le Loir-et-Cher, l'agglomération de Blois sera alors totalement couverte par la TNT, dont la diffusion est déjà en partie assurée par les émetteurs de Tours et, dans une moindre mesure, par ceux de Chartres et du Mans.

Vous m'interrogez, monsieur le député, sur le coût des systèmes de réception de la TNT. Outre la réception classique par l'achat d'un décodeur qui représente la somme d'une cinquantaine d'euros, il est évidemment possible de recevoir la TNT par satellite, et cela sans abonnement ni frais de location d'un équipement, mais en s'équipant d'une parabole et d'un décodeur spécifique pour un coût total de 250 euros, à savoir 150 euros pour la parabole et le décodeur et environ 100 euros de frais d'installation. Ce coût devrait

baisser significativement dans les prochains mois grâce à l'élargissement de l'offre et grâce au jeu de la concurrence entre équipementiers.

Par ailleurs, comme vous le rappelez à juste titre, monsieur le député, la loi du 5 mars 2007 a instauré un fonds d'aide au bénéfice des plus défavorisés. Ce dispositif, qui a fait l'objet, en août dernier, d'une décision favorable de la Commission européenne, prévoit que le montant de l'aide sera modulé en fonction de la situation économique des foyers. Le projet de décret en Conseil d'État, en cours d'élaboration, précisera notamment le plafond de ressources applicable et les modalités d'intervention du fonds. L'ordre de grandeur du montant de ces aides devrait représenter 150 millions d'euros pour une période totale de trois à quatre ans, conformément au calendrier du schéma national d'extinction qui sera approuvé par le Premier ministre.

S'agissant du « dividende numérique », qui correspond aux fréquences libérées par l'arrêt de la diffusion analogique, la loi du 5 mars 2007 prévoit un processus transparent...

**M. Patrice Martin-Lalande.** J'espère bien ! Il serait temps !

**Mme la ministre de la culture et de la communication.** ... et concerté d'affectation du dividende associant le Parlement. En effet, la loi dispose que le schéma national de réutilisation des fréquences libérées par l'arrêt de la diffusion analogique sera élaboré par le Premier ministre, mais après consultation de la commission du dividende numérique, composée de quatre députés et de quatre sénateurs. Son rôle sera notamment d'auditionner et d'éclairer la décision du chef du Gouvernement.

Le schéma prévoit que la majorité des fréquences libérées restera affectée au service audiovisuel, ce qui est important compte tenu de tous les développements de la télévision, qu'il s'agisse de la TMP, de la TNT elle-même, de la télévision haute définition, des télévisions locales – qui répondent à un besoin important. Dans un second temps, les fréquences libérées seront réaffectées par le Premier ministre aux autorités compétentes dans le cadre concerté du schéma national, c'est-à-dire au CSA et à l'ARCEP.

S'agissant de vos questions liées aux communications électroniques, monsieur le député, vous avez raison de souligner l'existence de grandes porosités entre les secteurs concernés. Aussi vous ferai-je parvenir au plus vite des réponses écrites.

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Je vous remercie, madame la ministre, de votre réponse très complète. Je me permets d'ajouter que nous attendons également des précisions – dont je sais qu'elles ne peuvent être apportées dès aujourd'hui – en ce qui concerne l'outre-mer mais aussi les chaînes numériques. En effet, l'intérêt de la TNT est d'offrir dix-huit chaînes, et non les seules six chaînes analogiques historiques. Je crois savoir que les opérateurs entrants se sont engagés à rendre ces autres chaînes disponibles à 95 %. Je ne suis donc pas très inquiet, mais souhaiterais seulement que l'on puisse assurer le suivi de la mise en œuvre de ces intentions.

Il faut par ailleurs veiller à éviter le gaspillage d'argent public. Je constate par exemple que, pour ce qui concerne l'ADSL, on va demander aux collectivités territoriales de mettre la main au portefeuille. De la même manière, elles seront peut-être sollicitées un jour pour financer la troisième génération de téléphonie mobile afin de compléter le réseau.

Sans doute ne leur demandera-t-on rien pour la TNT, mais de l'argent public sera peut-être dépensé pour couvrir le déficit de couverture de la TNT.

Tout cela concerne le service numérique sous une forme ou sous une autre. Il serait bon que l'on essaie de trouver des solutions pour les zones d'ombre, les plus éloignées du marché, celles où les investissements sont les moins faciles à réaliser parce qu'elles sont les moins rentables. Il s'agit, pour les services numériques sous ces trois formes, d'éviter de payer à nouveau trois fois pour des investissements coûteux.

#### CONDITIONS D'AGRANDISSEMENT DU CINÉMA MÉLIÈS À MONTREUIL

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour exposer sa question, n° 14, relative aux conditions d'agrandissement du cinéma Méliès à Montreuil.

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame la ministre de la culture et de la communication, le cinéma constitue un aspect très marquant de la politique culturelle en général et de la politique culturelle de la ville de Montreuil en particulier, si l'on en juge par une fréquentation importante – plus de 200 000 spectateurs par an depuis 2004 –, par la programmation de ses cinémas « art et essai », mais aussi par la présence de nombreux professionnels du septième art dans la ville – autant d'éléments qui contribuent au rayonnement du cinéma.

En portant le cinéma municipal Méliès de trois à six salles – soit 1 120 places – dotées des dernières technologies numériques, la ville espère poursuivre le développement de son cinéma municipal d'art et essai. Parce qu'elle est fière de son lien historique avec le cinéma – j'ignore si vous le savez, madame la ministre, mais c'est à Montreuil que fut réalisé par Georges Méliès, en 1895, nous n'étions nés ni l'un ni l'autre, le premier studio de cinéma du monde –, la ville entend, par ce transfert et cet agrandissement, accorder toute sa place à cette pratique culturelle.

Au cœur de ce projet culturel et politique, s'affirme la conviction qu'il est possible et important de défendre un cinéma de proximité de grande qualité dans une commune populaire de la première couronne.

Pour ce complexe art et essai, la ville de Montreuil entend fermement conserver les trois labels attribués par le CNC, qui distingue aujourd'hui le travail du cinéma Méliès en direction du « jeune public », tout comme sa valorisation du cinéma de « recherche » et de « découverte », de « répertoire » et de « patrimoine ». Le passage de trois à six salles permettra d'amplifier cet effort en corrigeant les principaux défauts de la programmation actuelle. En s'engageant à ne pas projeter plus de films qu'aujourd'hui – puisque c'est l'objet d'une critique de la part des marchands de popcorn –, mais à mieux les exposer, c'est-à-dire plus souvent et plus longtemps, le Méliès veut lutter, à sa manière, contre la rotation accélérée des films qui favorise la fréquentation d'impulsion provoquée par le marketing et la communication des grands médias, au détriment du bouche à oreille et du cinéma le plus exigeant.

Parallèlement, la ville et le ministère de l'éducation nationale mettent en place, dans l'un des lycées de la commune, une section cinéma afin de développer l'accès au septième art et l'éducation à l'image. Cette filière cinéma permettra, entre autres, de mettre à profit et en valeur les professionnels du spectacle montreuillois travaillant dans les milieux du cinéma.

Aujourd'hui, le projet de transfert du Méliès et son extension sont menacés par un recours du groupe UGC, qui possédait ces cinémas jusqu'en 1986 – c'est intéressant pour la petite histoire – et qui les a fermés – je vous le donne en mille – parce qu'ils ne rapportaient pas assez. Heureusement, la ville les a rachetés et leur a donné le rayonnement qu'on leur connaît aujourd'hui. UGC, rejoint par le groupe MK2, s'oppose à la décision favorable unanime de la Commission départementale d'équipement cinématographique pour la réalisation des six salles en question. Ainsi, le groupe MK2, qui voulait, paraît-il, « faire du cinéma autrement », fait aujourd'hui alliance avec UGC et sombre dans la commercialisation des produits dérivés, indépendamment des films projetés.

Je souhaite donc que soit affirmée, madame la ministre, une position de l'État de nature à permettre à Montreuil de surmonter cette embûche, fruit de considérations mercantiles face à l'ambition culturelle de la ville.

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

**Mme Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication.** Monsieur le député, vous m'interrogez sur le projet d'extension du cinéma Georges-Méliès de Montreuil qui vise à porter sa capacité de trois à six salles.

Ce cinéma – dont vous avez souligné la valeur historique – est bien connu pour la qualité de sa programmation puisqu'il cumule les trois labels d'excellence décernés aux salles d'art et d'essai par le Centre national de la cinématographie : le label « jeune public », le label « recherche et découverte » et enfin le label « répertoire et patrimoine ». Le travail d'animation de cette salle en direction de différentes catégories de public est tout à fait reconnu et apprécié.

Ce projet d'extension a été soumis, conformément à la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat du 27 décembre 1973, à l'examen d'une commission départementale d'équipement cinématographique, qui l'a autorisé.

Ainsi que vous le savez, des recours peuvent être formés contre les décisions des commissions départementales. En l'espèce, cela n'a pas plus été le cas de la part de l'autorité préfectorale que de celle du médiateur du cinéma – qui y étaient pourtant habilités. Le recours formé par des exploitants concurrents auprès du tribunal administratif n'est pas suspensif et n'est pas, semble-t-il, de nature à constituer un obstacle définitif à la mise en œuvre de ce projet, ni à l'octroi de subventions par le ministère de la culture et de la communication, qu'il s'agisse de subventions automatiques ou de subventions sélectives. J'ajoute enfin que le contentieux devant le juge administratif dont vous faites état, fondé en partie sur des arguments de concurrence, est révélateur d'un climat de tension qui règne actuellement dans le domaine de la diffusion du film en salle.

C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité, avec la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, Christine Lagarde, lancer une mission sur les questions liées à l'application du droit de la concurrence dans le cinéma, pour résoudre certaines questions. Cette mission rendra ses conclusions à la fin de l'année et a vocation à proposer des mesures de régulation sectorielle adaptées à la spécificité de l'économie du cinéma et aux objectifs poursuivis par la politique de l'État en faveur de la création et de la diffusion des films.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame la ministre, été très attentif à vos propos et, pour une fois, je peux dire que je viens d'écouter un membre de ce gouvernement avec plaisir ; ce n'est pas souvent le cas, mais il faut admettre que ce ne serait pas justifié non plus.

Vous êtes fidèle, dans votre propos, à la lettre de mission que vous avez reçue du Premier ministre selon laquelle « chaque établissement [scolaire] devra établir des liens privilégiés avec un établissement culturel » – ce qui est le cas du Méliès : sur les 200 000 entrées, 40 000 bénéficient à des enfants, ce dont se fiche complètement, évidemment, aussi bien M. Verrecchia que M. Karmitz, obnubilés qu'ils sont, je l'ai dit, par la fabrication et la vente du pop-corn.

J'émettrai d'ailleurs des propositions, madame la ministre, à l'occasion de la discussion du projet de loi de finances, pour que le pop-corn et tous les autres produits dérivés vendus dans les salles de cinéma soient taxés comme le film lui-même, afin que lesdits produits alimentent le financement du CNC. Je suis sûr, madame la ministre, de pouvoir bénéficier de votre soutien enthousiaste.

Dans cette affaire – j'ai sous les yeux le recours déposé au tribunal –, imaginez-vous qu'UGC – qui n'a sûrement pas peur du ridicule, sachant depuis Vatel et Mme de Sévigné, qu'il ne tue hélas plus –, explique que « la CDEC a sous-estimé la concurrence que le nouveau Méliès ferait subir aux cinémas UGC Rosny II et MK2 de Nation ». Or, pour vous donner un ordre de grandeur, le Méliès réalise 200 000 entrées quand les salles UGC de Rosny II en font 2,3 millions. C'est vraiment Gulliver et Lilliput ou le combat de David contre Goliath. Nous sommes pour notre part dans le rôle de David et nous serons fidèles à notre héritage, madame la ministre.

Je puis du reste vous informer que...

**M. le président.** Merci de conclure, monsieur Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** ... nous bénéficions du soutien de sept réalisateurs ayant obtenu la « Palme d'or » et de celui de plus de soixante autres cinéastes. Nous préparons un plan d'action des plus acharnés pour parvenir à nos fins et je vous assure que, d'ores et déjà, l'événement marquant de la remise des Césars et du prochain festival de Cannes, si M. Verrecchia et M. Karmitz ne sont pas revenus à la raison d'ici là, sera la défense du Méliès de Montreuil.

#### RÉALISATION D'UNE CITÉ JUDICIAIRE À STRASBOURG

**M. le président.** La parole est à M. Armand Jung, pour exposer sa question, n° 17, relative à la réalisation d'une cité judiciaire à Strasbourg.

**M. Armand Jung.** Madame la garde des sceaux, c'est à la suite d'un audit, en 1997, il y a dix ans déjà, que le projet d'agrandissement et de rénovation du palais de justice de Strasbourg a été initié.

Ce projet, qui prévoyait la création de plus de 5 000 m<sup>2</sup> supplémentaires, a véritablement été lancé en 2002, le début des travaux étant programmé pour la fin du deuxième trimestre 2007.

Dans cette perspective, un bâtiment provisoire, au coût énorme de 3,6 millions d'euros, a été construit place d'Islande, à Strasbourg, pour accueillir les affaires civiles et commerciales, ainsi que les assises, et ce pour une durée théorique de quatre ans.

Aujourd'hui, les travaux initialement programmés sont stoppés. Les appels d'offre sont restés infructueux, eu égard aux difficultés techniques inhérentes aux travaux de rénovation du bâtiment, ainsi qu'à l'enveloppe financière limitée, estimée à l'époque à environ 25 millions d'euros.

L'heure est donc à la réflexion et au choix, car le projet initial de rénovation et d'agrandissement est non seulement considéré comme totalement dépassé, mais de fait reporté *sine die*. Faut-il maintenir l'option définie en 1997 ou au contraire favoriser la création d'une véritable cité judiciaire à Strasbourg, à l'instar de ce qui a déjà été réalisé dans d'autres villes comme Nancy, Nantes, Montpellier ou Grenoble ?

Le constat actuel semble sans appel : les différentes juridictions sont réparties aux quatre coins de Strasbourg, obligeant les professionnels de la justice, ainsi que les justiciables, à courir d'un tribunal à l'autre. Cette situation engendre non seulement des pertes de temps, mais aussi, et surtout, une méfiance accrue de nos concitoyens envers notre justice.

Outre des conditions de travail compliquées pour les avocats et les magistrats, et l'impression désagréable qu'ont les justiciables d'être « baladés » d'un endroit à un autre, il nous faut prendre en compte le problème des dépenses liées au bâtiment préfabriqué de la place d'Islande, place excentrée et exigüe. Son coût d'investissement était déjà élevé, mais c'était sans compter avec les travaux d'entretien et de fonctionnement.

Alors que le Parlement entame la discussion du projet de loi de finances pour 2008, et que vous vous apprêtez à procéder à la redéfinition de la carte judiciaire ainsi qu'à un regroupement des juridictions qui touchera toutes les régions, notamment l'Alsace, je crois que le moment est propice à la création d'une cité judiciaire. Dans ce cadre, il faut prendre en considération l'opportunité que représente le déménagement, dès 2008, de la Foire européenne de Strasbourg, qui se tenait jusqu'à présent au parc des expositions du Wacken. Ce vaste terrain, situé à proximité du Parlement européen et de la Cour européenne des droits de l'homme, mais aussi du centre-ville de Strasbourg, sera alors vacant. Installée à cet endroit, la cité judiciaire occuperait une position centrale et stratégique.

À ce sujet, je me permets de vous rappeler les propos tenus par M. le Président de la République, lors de l'un de ses déplacements à Strasbourg, le 2 juillet dernier : « Il faut montrer que Strasbourg est la capitale de l'Europe et s'en donner les moyens. » La création d'une cité judiciaire à Strasbourg irait vraiment dans ce sens et un tel projet favoriserait les atouts de notre ville comme métropole régionale et européenne.

Par ailleurs, comme vous le savez, le TGI de Strasbourg souffre d'un manque d'effectifs chronique. Le moment me semble donc particulièrement indiqué de mettre fin au projet débridé et obsolète envisagé par la Chancellerie.

Pour rester dans le cadre budgétaire de votre ministère, je suggère que la construction d'une cité judiciaire s'inspire de l'opération à financement croisé public-privé qui a guidé la construction du nouvel hôtel de police de Strasbourg, opération qui sert de référence pour d'autres constructions de ce type à travers le pays.

Madame la ministre, je voudrais connaître les intentions du Gouvernement. Je souhaite surtout que votre décision intervienne très rapidement, car plus de dix ans sont nécessaires à la réalisation d'un tel projet, que les crédits supplémentaires attribués à votre ministère permettent d'espérer.

**M. le président.** La parole est à Mme la garde des sceaux.

**Mme Rachida Dati**, *garde des sceaux, ministre de la justice.* Monsieur le député, le ministère de la justice a jusqu'à présent fait le choix de privilégier l'extension et la réhabilitation du palais de justice de Strasbourg. L'appel d'offres pour les travaux a été déclaré infructueux en janvier dernier. Le projet a été remanié. L'appel d'offres peut être relancé très rapidement. Néanmoins, je suis sensible à vos arguments. Vous proposez d'étudier la création d'une cité judiciaire et de recourir à un partenariat public-privé. Vous avez raison.

J'ai donné instruction pour que votre proposition soit examinée très attentivement avec les élus strasbourgeois. Une décision définitive pourra être prise dans les prochaines semaines.

Vous avez également souhaité m'alerter sur le manque d'effectifs des juridictions. Je vous informe que les deux postes vacants de magistrats seront offerts à la transparence – c'est-à-dire la vague de nominations – de la fin du mois d'octobre, pour une prise de fonctions dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain. Les commissions administratives paritaires de greffiers et de greffiers en chef se tiendront à la fin du mois de novembre. Elles permettront de nommer un greffier en chef et deux greffiers. Enfin, un poste de secrétaire administratif a été créé. La prise de fonction de ce nouvel agent est fixée au 19 mars prochain.

**M. le président.** La parole est à M. Armand Jung.

**M. Armand Jung.** Je vous remercie, madame la garde des sceaux. Ces réponses vont dans le bon sens. Il ne me reste plus qu'à vous inviter à venir à Strasbourg visiter le palais de justice.

**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 :

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi, n° 175, adopté par le Sénat, de lutte contre la contrefaçon :

Rapport, n° 178, de M. Philippe Gosselin, 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 l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

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

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

JEAN-PIERRE CARTON

