

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Séances du mardi 22 janvier 2008



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 ^{re} séance.....	359
2 ^e séance.....	385
3 ^e séance.....	429

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

105^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 22 janvier 2008

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTENCE DE M. MARC-PHILIPPE DAUBRESSE

1. Questions orales sans débat (p. 362).

PROCÉDURE DE REMPLACEMENT
DES VÉHICULES BLINDÉS DE LA GENDARMERIE (p. 362)

MM. Alain Rodet, Hervé Morin, ministre de la défense.

PROCÉDURE DE NOMINATION DES EXPERTS COMPÉTENTS
POUR RECONNAÎTRE L'ÉTAT DE CATASTROPHE NATURELLE (p. 363)

MM. Lionnel Luca, Bernard Laporte, secrétaire d'État
chargé des sports.

RENFORCEMENT DE L'INTERCOMMUNALITÉ EN LOZÈRE (p. 363)

MM. Pierre Morel-A-L'Huissier, Bernard Laporte, secrétaire
d'État chargé des sports.

NOMINATION DU SOUS-PRÉFET DE MONTDIDIER
DANS LA SOMME (p. 364)

MM. Alain Gest, Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé
des sports.

MODE DE RÉPARTITION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE (p. 364)

MM. Philippe Vigier, Bernard Laporte, secrétaire d'État
chargé des sports.

CONSÉQUENCES DU PROJET D'AUTOROUTE
ENTRE LYON ET SAINT-ÉTIENNE (p. 365)

MM. Georges Fenech, Dominique Bussereau, secrétaire
d'État chargé des transports.

PERSPECTIVES D'UNE LIGNE TGV
PARIS – CLERMONT-FERRAND (p. 366)

MM. Louis Giscard d'Estaing, Dominique Bussereau, secré-
taire d'État chargé des transports.

OBLIGATION D'ASSURANCE CONTRE LE RISQUE INONDATION
DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT
DE LA MEUSE (p. 367)

MM. Philippe Vuilque, Dominique Bussereau, secrétaire
d'État chargé des transports.

DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION
ET DE LA COMMUNICATION DANS LES YVELINES (p. 368)

MM. Jean-Frédéric Poisson, Dominique Bussereau, secré-
taire d'État chargé des transports.

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE 13
DU MÉTRO PARISIEN (p. 369)

Mme Annick Lepetit, M. Dominique Bussereau, secrétaire
d'État chargé des transports.

CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AU SECTEUR DU LOGEMENT SOCIAL
ÉCOLOGIQUE (p. 371)

Mme Martine Billard, M. Dominique Bussereau, secrétaire
d'État chargé des transports.

PROJET DE RECONSTRUCTION
DE L'HÔPITAL DE LA TRINITÉ EN MARTINIQUE (p. 372)

M. Louis-Joseph Manscour, Mme Roselyne Bachelot-
Narquain, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

AVENIR DE RADIO GAZELLE À MARSEILLE (p. 373)

M. Henri Jibrayel, Mme Roselyne Bachelot-Narquain,
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE DÉPLACEMENT
DES ENSEIGNANTS ACCOMPAGNANT DES SORTIES SCOLAIRES
(p. 374)

M. Yves Vandewalle, Mme Roselyne Bachelot-Narquain,
ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

Suspension et reprise de la séance (p. 375)

EXTENSION DU DROIT À RÉPARATION
À TOUS LES ORPHELINS DE GUERRE (p. 375)

MM. Jean-Yves Cousin, Alain Marleix, secrétaire d'État
chargé des anciens combattants.

PONEYS SHETLAND (p. 375)

MM. Alain Marty, Alain Marleix, secrétaire d'État à la
défense, chargé des anciens combattants.

RÉFORME DE LA CARTE JUDICIAIRE
DANS LES HAUTES-PYRÉNÉES (p. 376)

Mme Chantal Robin-Rodrigo, M. Alain Marleix, secrétaire
d'État à la défense, chargé des anciens combattants.

REVALORISATION DES PENSIONS DE RETRAITE (p. 377)

M. Bernard Brochand, Mme Valérie Létard, secrétaire d'État
chargée de la solidarité.

INDEMNITÉ DE RÉSIDENCE DANS LES FONCTIONS
PUBLIQUES (p. 378)

MM. Pierre Cohen, Éric Besson, secrétaire d'État chargé de
la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

TVA APPLICABLE À LA RESTAURATION (p. 379)

MM. Jean-Yves Bony, Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques

CONSÉQUENCES DE LA HAUSSE DU COÛT DE L'ÉNERGIE
POUR LES ENTREPRISES ÉLECTRO-INTENSIVES (p. 380)

MM. Michel Heinrich, Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

USINE FORD EN GIRONDE (p. 381)

Mme Pascale Got, M. Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

ENTREPRISE DUNLOP-GOODYEAR À AMIENS (p. 381)

MM. Maxime Gremetz, Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 383).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC-PHILIPPE DAUBRESSE,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

Le texte de ces questions a été publié au *Journal officiel* (Débats parlementaires – Questions) du 22 janvier 2008.

PROCÉDURE DE REMPLACEMENT DES VÉHICULES BLINDÉS DE LA GENDARMERIE

M. le président. La parole est à M. Alain Rodet, pour exposer sa question, n° 112, relative à la procédure de remplacement des véhicules blindés de la gendarmerie.

M. Alain Rodet. Monsieur le président, monsieur le ministre de la défense, à la fin de l'année 2006, la direction générale de l'armement lançait un appel d'offres sur la base d'un certain nombre de critères dits de « spécification technique du besoin », pour que soit présenté un véhicule blindé destiné à la gendarmerie nationale.

Plusieurs sociétés ont concouru, parmi lesquelles la société Renault Trucks Défense, qui proposait un véhicule de type VAB – véhicule de l'avant blindé – répondant aux besoins exprimés, et la société Panhard, dont la proposition ne correspondait pas à la demande initiale.

Pourtant, Panhard s'est vu attribuer ce marché. Son concurrent Renault Trucks décida alors de porter l'affaire devant les juridictions compétentes. L'annulation de l'adjudication fut prononcée et cette décision a été confirmée par le Conseil d'État le 26 septembre 2007, au regard des nombreuses insuffisances révélées par la procédure.

Un second appel d'offres est en cours. Il semble que des modifications importantes soient apparues par rapport aux critères de sélection prévus à l'origine. Le véhicule recherché n'aurait notamment plus besoin d'être « facilement manœuvrable » ni de posséder un « bon comportement routier », mais devrait être « davantage capable de franchir les obstacles ». C'est une évolution très sensible par rapport au premier appel d'offres.

Compte tenu de ces changements, il devient extrêmement difficile, pour ne pas dire impossible, aux entreprises consultées de reprendre intégralement leurs études et essais pour satisfaire aux nouvelles exigences.

Ce nouvel appel d'offres risque d'entraîner un surcoût important. Au moment où la défense nationale, comme d'autres ministères, est appelée à un effort de rigueur budgétaire, cela semble donc un peu troublant, et ce d'autant plus que la société Renault Trucks a proposé des solutions moins coûteuses, à savoir la remotorisation, la rénovation, la réhabilitation des anciens VAB, qui sous le pavillon de l'ONU, de l'OTAN ou d'autres armées, ont fait leurs preuves, notamment dans les missions d'interposition tant dans les Balkans ou en Orient qu'en Afrique.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous préciser les conditions de ce nouvel appel d'offres et veiller à ce que les critères de rigueur et de transparence puissent être davantage observés ?

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

M. Hervé Morin, ministre de la défense. Je vois, monsieur Rodet, que le député-maire de Limoges veille. *(Sourires.)*

Je voudrais vous rappeler le contexte dans lequel tout cela a pu s'opérer. La gendarmerie nationale doit en effet renouveler sa composante de blindés à roues, ce qui se traduira par l'acquisition prochaine de 92 véhicules blindés de gendarmerie. Tout cela figure dans le programme d'équipement et la loi de programmation.

Ces engins sont destinés aux opérations de maintien de l'ordre dans un contexte dégradé, en métropole, en outre-mer et en opérations extérieures. La DGA, chargée de cette acquisition, l'a conduite suivant la procédure des marchés négociés, avec publicité et mise en concurrence. Vous avez d'ailleurs évoqué ce sujet.

Cette procédure prévue s'effectue dans le cadre de ce que l'on appelle « le décret spécifique défense ». Celui-ci, comme la procédure utilisée, offre toutes les garanties de rigueur et de transparence auxquels nous sommes tous les deux attachés.

Les prestations et fournitures à réaliser sont les suivantes : le développement et la fabrication de deux véhicules tête de série pour tester la production de 90 véhicules de série, l'approvisionnement initial forfaitaire des pièces pour les 92 véhicules et surtout le soutien intégré, durant les deux premières années, après la livraison du dernier véhicule de série. Nous essayons désormais de faire en sorte que dans le prix d'acquisition de nos matériels soit intégré ce que l'on appelle le coût de possession, c'est-à-dire l'utilisation du matériel.

Parmi les principales caractéristiques techniques attendues de ces nouveaux blindés à roues, on peut relever le respect des normes antipollution, une protection balistique renforcée nécessaire, car ces véhicules peuvent intervenir dans des environnements dégradés, et une plus grande communauté de pièces avec les engins civils, pour faire en sorte que le soutien soit plus facilement réalisable.

L'appel d'offres a été publié le 28 juillet 2007, après les procédures, que vous avez évoquées, devant les juridictions administratives. Il est précisé que sera retenue « l'offre écono-

miquement la plus avantageuse », appréciée en fonction de critères pondérés : le prix, avec un poids relatif de 40 % ; la valeur technique de l'offre, avec un poids relatif de 35 % ; les délais avec un poids relatif de 25 %.

Monsieur Rodet, je veillerai à ce que la transparence la plus totale soit assurée sur ce dossier comme sur tous les marchés publics que la défense est amenée à passer. Je suis prêt à vous rencontrer quand vous le souhaitez pour évoquer ce sujet.

Les premières offres des candidats sélectionnés sont attendues pour le 19 février prochain. À l'issue de ces offres, la période d'examen des propositions des entreprises commencera.

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

M. Alain Rodet. Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous venez d'apporter. Elles ont permis de dissiper un certain nombre de malentendus.

Je souscris totalement à votre proposition de rencontre.

PROCÉDURE DE NOMINATION DES EXPERTS COMPÉTENTS POUR RECONNAÎTRE L'ÉTAT DE CATASTROPHE NATURELLE

M. le président. La parole est à M. Lionnel Luca, pour exposer sa question, n° 115, relative à la procédure de nomination des experts compétents pour reconnaître l'état de catastrophe naturelle.

M. Lionnel Luca. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des sports, ma question s'adressait à Mme la ministre de l'intérieur, dont je regrette l'absence. Je ne doute pas de vos compétences, monsieur le secrétaire d'État, mais cette question concerne bon nombre de nos concitoyens qui ont souffert de la canicule de 2003.

L'état de catastrophe naturelle n'a été reconnu que tardivement, par un décret du 31 mai 2005, dans le département des Alpes-Maritimes. Sans doute considérait-on à Paris que la sécheresse était un état naturel dans notre département.

À partir de cette date, les personnes dont les maisons ont subi de graves dommages ont pu croire qu'elles seraient indemnisées. Il n'en a rien été. En effet, trop souvent les compagnies d'assurances font tout pour éviter de payer. Cela pose un problème dans la mesure où les experts qu'elles mandatent ne donnent pas l'impression d'être totalement indépendants.

Une association de consommateurs dans notre département – l'UFC-Que Choisir – s'est faite l'interprète de ces « deuxièmes victimes de la canicule », dans la mesure où des arguties, plutôt que des arguments, sont fournies à l'appui du refus d'indemnisation. Je cite le passage d'une lettre qu'une habitante de La Colle-sur-Loup m'a fait parvenir : « L'expert a considéré que les dommages avaient été causés par la rénovation de ma maison en 2000 et que ces dommages n'étaient donc le fait de personne. »

Telles sont les raisons pour lesquelles j'avais soumis à Mme la ministre de l'intérieur le problème de ces soi-disant experts qui ne sont pas aussi indépendants que l'on pourrait le souhaiter. Je voulais savoir s'il n'était pas possible de disposer d'une liste d'experts agréés en préfecture, ce qui permettrait tant à l'assurance qu'à l'assuré de choisir d'un commun accord un expert, plutôt que de se voir imposer une procédure où l'on a trop souvent l'impression que l'expert est juge et partie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des sports.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports. Monsieur Luca, l'arrêté du 27 mai 2005 a reconnu l'état de catastrophe naturelle pour la commune de La Colle-sur-Loup au titre de la sécheresse de 2003.

Conformément à la loi, il appartient ensuite aux assureurs d'indemniser les assurés. Les assureurs vérifient le lien de causalité entre la catastrophe reconnue et les dommages déclarés par les assurés.

La contestation sur le montant de l'indemnisation ne peut concerner l'administration. Elle constitue un conflit entre personnes privées, qui relève du droit des contrats et du contrôle du juge judiciaire.

Ainsi, il ne semble pas nécessaire d'établir une liste d'experts accrédités auprès des préfectures.

M. le président. La parole est à M. Lionnel Luca.

M. Lionnel Luca. Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'une réponse que l'administration vous a fournie et qui est l'exemple type de la « réponse à côté ». Je n'ai jamais évoqué auprès du cabinet du ministre le montant, mais le principe même des indemnisations. Je trouve un peu désinvolte – je ne m'adresse pas là à Mme la ministre de l'intérieur, mais à son cabinet – de répondre ainsi à un parlementaire. Les propriétaires concernés, comme l'association de consommateurs, apprécieront.

Cela m'obligera à revenir sur ce sujet et, comme je suis assez tenace, je ne désespère pas d'obtenir satisfaction.

RENFORCEMENT DE L'INTERCOMMUNALITÉ EN LOZÈRE

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier, pour exposer sa question, n° 121, relative au renforcement de l'intercommunalité en Lozère.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

L'intercommunalité s'est largement développée dans notre pays, et le mouvement s'est encore amplifié ces dernières années. Aujourd'hui, près de 34 000 communes y participent, soit moins de 3 000 communes qui n'ont pas encore fait ce choix. En zone rurale, l'appartenance à une structure intercommunale est d'autant plus importante qu'y sont attachées des dotations financières pour les communes, les associations et les entreprises situées en zone de revitalisation rurale – les ZRR –, dispositif auquel je tiens tout particulièrement.

Au 31 décembre 2008, les communes situées en ZRR n'ayant pas intégré un EPCI seront privées de ces aides publiques et, par voie de conséquence, tous les acteurs socio-économiques situés dans ces zones le seront également. Dans mon département, la Lozère, sept communes sont aujourd'hui « orphelines ». Aussi, je vous demande de me préciser quelles sont les réflexions menées à l'heure actuelle au niveau national afin que l'ensemble des communes intègre une intercommunalité. Quels avantages financiers et quels outils juridiques – notamment des dispositifs de fusion – mettez-vous en place ? Comment la pertinence des périmètres est-elle analysée dans le cadre du parachèvement de ce grand mouvement, qui a débuté en 1992 ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des sports.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports. Monsieur le député, l'intercommunalité assure et renforce la cohérence des politiques publiques locales. Elle permet la solidarité au sein d'un territoire et concourt à un développement local plus dynamique.

C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que soit poursuivie la couverture du territoire par des intercommunalités à fiscalité propre. Cet effort s'appuiera sur la concertation menée par chaque préfet dans le cadre des schémas d'orientation de l'intercommunalité élaborés en 2006.

Plusieurs pistes de progrès sont envisageables. Les incitations financières qui existent d'ores et déjà, notamment par le biais de la dotation d'intercommunalité, pourraient être renforcées.

Le préfet et la commission départementale de coopération intercommunale pourraient également avoir davantage de pouvoirs pour intégrer les communes réticentes.

Au-delà, le Gouvernement entend mener une réflexion plus large sur l'avenir de l'intercommunalité, la pertinence des périmètres actuels et les compétences exercées au niveau intercommunal.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Je note avec satisfaction le rôle fondamental dévolu aux préfets. Il leur revient en effet d'apprécier la pertinence de l'intégration de telle ou telle commune dans une intercommunalité.

NOMINATION DU SOUS-PRÉFET DE MONTDIDIER DANS LA SOMME

M. le président. La parole est à M. Alain Gest, pour exposer sa question, n° 123, relative à la nomination du sous-préfet de Montdidier dans la Somme.

M. Alain Gest. La sous-préfecture de Montdidier n'a plus d'occupant depuis le 17 septembre 2007, date à laquelle le sous-préfet de Montdidier a quitté ses fonctions dans le cadre des mouvements au sein du corps préfectoral.

Depuis cette date, le sous-préfet de Péronne assure l'intérim. Nous connaissons bien ce genre de situation car chaque départ de sous-préfet occasionne des périodes de transition plus ou moins longues mais, quoi qu'il en soit, trop longues selon nous. Or la situation présente tend à se prolonger au-delà d'un délai raisonnable, ce qui a pour conséquence de susciter de vives inquiétudes quant à la pérennité de la sous-préfecture de Montdidier.

En effet, la proximité des services de l'État est tout particulièrement appréciée des élus ruraux – 150 communes sont concernées –, mais aussi d'une population en proie à des difficultés économiques et sociales importantes et qui dispose ainsi d'une écoute et d'un soutien privilégié.

Après l'annonce de la suppression du tribunal d'instance de Montdidier au 1^{er} janvier 2010, l'absence de nomination d'un nouveau titulaire au poste de sous-préfet donnerait le sentiment d'un nouveau recul de la place de l'État sur le territoire national et aurait pour conséquence de fragiliser un peu plus les populations concernées.

Afin de lever les craintes qui pèsent sur la pérennité des services de l'État à Montdidier, pouvez-vous nous apporter des garanties quant à la nomination d'un nouveau sous-préfet au sein de cet arrondissement dans les plus brefs délais ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des sports.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports. Vous venez de faire part, monsieur le député, de vos préoccupations sur la situation de la sous-préfecture de Montdidier. Le poste de sous-préfet de l'arrondissement de Montdidier est en effet vacant depuis septembre 2007. Son titulaire a été nommé sur un autre poste au bout de deux ans, ce qui est conforme à la durée moyenne d'affectation des sous-préfets à un arrondissement.

L'intérim étant assuré par le sous-préfet de Péronne, la présence de l'État n'est donc pas remise en cause dans cet arrondissement. Les caractéristiques économiques et sociales ainsi que les besoins des élus et de la population sont bien pris en compte. Le Gouvernement a le plaisir de vous annoncer que la nomination du nouveau représentant de l'État interviendra au cours du prochain trimestre.

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

M. Alain Gest. Je vous remercie de cette information. Je souhaite en effet que le représentant de l'État soit bien un sous-préfet, car je me suis laissé dire qu'il y avait d'autres possibilités.

MODE DE RÉPARTITION DE LA TAXE PROFESSIONNELLE

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier, pour exposer sa question, n° 104, relative au mode de répartition de la taxe professionnelle.

M. Philippe Vigier. Je souhaite appeler l'attention sur l'application de l'article L. 2 334-4 du code général des collectivités territoriales. La méthode de calcul du potentiel fiscal et la répartition de la taxe professionnelle qui en découle ne sont pas favorables à toutes les communes, notamment celles qui sont membres d'un établissement public de coopération intercommunale. En effet, il est procédé pour la répartition de la taxe professionnelle à la ventilation entre les communes selon les modalités suivantes : les bases de taxe professionnelle constatées pour chaque commune membre l'année précédant son entrée dans l'établissement public de coopération intercommunale sont prises en compte dans son potentiel financier ; la différence entre les bases de taxe professionnelle d'un établissement public de coopération intercommunale et la somme des bases des taxes professionnelles calculées par les communes membres est répartie entre toutes les communes au prorata de leur population. Cette méthode de calcul, mise en place par la loi de finances pour 2005 ne donne pas satisfaction à de nombreuses communes. Aussi, je souhaiterais savoir s'il est possible d'envisager de modifier la redistribution de la taxe professionnelle, non pas en fonction du poids de la commune dans la communauté de communes, mais plutôt en fonction du poids dans l'ensemble des collectivités bénéficiaires.

C'est très simple : il s'agit d'une communauté de communes. Douze communes appartiennent également à un syndicat plus large comprenant dix-sept communes. La répartition n'est donc pas juste pour l'ensemble des communes de l'intercommunalité. C'est un peu technique, mais cela pose des difficultés au quotidien.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des sports.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports. Monsieur le député, le potentiel financier des communes permet d'évaluer de façon objective la richesse relative d'une

commune. La loi du 28 décembre 1999 prend en compte, dans le calcul du potentiel financier de chaque commune membre d'une intercommunalité à taxe professionnelle unique, les retombées financières de cette intégration fiscale.

Vous suggérez de modifier le calcul du potentiel financier, en attribuant à chaque commune les bases de taxe professionnelle situées sur son territoire.

Votre proposition conduirait à exclure les efforts de solidarité entre les communes. Dans les intercommunalités à taxe professionnelle unique, le produit de cette taxe est en effet mis en commun. Il bénéficie à toutes les communes membres et non à la seule commune qui accueille l'entreprise sur son territoire. Ainsi, le produit de la taxe professionnelle unique permet à tous les habitants de l'intercommunalité de bénéficier d'un service public de meilleure qualité.

Il est donc juste que la richesse fiscale, perçue au niveau du groupement qui a choisi la taxe professionnelle unique, soit prise en compte équitablement dans le potentiel fiscal de chaque commune membre.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Cela est pertinent dans le cas d'une taxe professionnelle unique, mais peut l'être moins pour une taxe additionnelle ou une taxe de zone. En tout état de cause, je vous remercie de la précision de la réponse.

CONSÉQUENCES DU PROJET D'AUTOROUTE ENTRE LYON ET SAINT-ÉTIENNE

M. le président. La parole est à M. Georges Fenech, pour exposer sa question, n° 119, relative aux conséquences du projet d'autoroute entre Lyon et Saint-Étienne.

M. Georges Fenech. Je souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet d'autoroute A45 reliant Lyon à Saint-Étienne. J'associe à cette question mon collègue ici présent, Christophe Guilloteau, député de la dixième circonscription, voisine de la mienne.

Le Grenelle de l'environnement, salué par tous, opère un changement profond dans l'appréhension globale des projets qui ont un impact sur notre environnement. Le développement durable est une urgence mondiale. Le rapport du Grenelle de l'environnement exprime clairement que la loi devra faire du transport routier et du transport aérien les dernières solutions acceptables après avoir épuisé toutes les autres possibilités. L'État s'est d'ailleurs engagé à ne plus augmenter les capacités routières et autoroutières, au bénéfice des autres modes de transport, et à abandonner les projets de doublement d'autoroute. Or l'A45 peut être considérée comme le dédoublement de l'A47 existante. En effet, l'A45, censée répondre au nécessaire désengorgement – que je ne conteste pas – du nœud autoroutier lyonnais, provoque une légitime inquiétude des élus et des riverains des communes de Mornant, Grigny, Givors, Montagny, Chassagny, Saint-Andéol-le-Château, Saint-Maurice-sur-Dargoire, Sainte-Catherine, Riverie, Saint-Didier-sous-Riverie, Saint-Jean-de-Toulas, Saint-André-la-Côte, Chaussan, Saint-Sorlin, Orléans, Taluyers, Saint-Laurent-d'Agny, Soucieu-en-Jarrest, auxquelles il faudrait associer les communes de la dixième circonscription de Christophe Guilloteau.

Cette autoroute traverserait une zone agricole et aurait des conséquences néfastes pour l'environnement comme pour l'économie de ce secteur. Ce projet provoquerait en outre un préjudice très important en termes de nuisances pour la population et détruirait inéluctablement le poumon vert de Lyon – nous sommes au cœur du parc régional naturel du Pilat – pour un gain de temps dérisoire : dix minutes entre Saint-Étienne et Lyon, selon les spécialistes. La réalisation de l'A45 serait une grave erreur, la troisième après celle du tunnel de Fourvière et celle de la rocade devenue autoroute. Tel est aussi le point de vue de Michel Mercier, président du conseil général du Rhône. Erreur donc, en raison de son coût, supérieur à 1,6 milliard d'euros, et parce que ce projet porte atteinte à la richesse agricole, viticole, arboricole et environnementale de ce territoire privilégié. C'est regrettable, d'autant que des solutions alternatives existent, notamment la requalification de l'A47 – on l'a fait jusqu'à Saint-Chamond, on peut très bien aller jusqu'à Givors – ou la création d'un véritable RER entre Lyon et Saint-Étienne. Notre inquiétude est d'autant plus grande qu'il y a quelques semaines le Premier ministre, en déplacement à Saint-Étienne, a annoncé, à la stupeur des opposants au projet, qu'il signerait la déclaration d'utilité publique concernant l'A45. Dans ces conditions, je souhaite savoir si le débat reste encore ouvert à la consultation des élus nationaux et locaux et des associations de riverains – notamment la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais qui mène un combat d'avant-garde – avant qu'une décision irrémédiable, lourde de conséquences pour ce territoire, ses habitants et ses richesses écologiques soit définitivement prise.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. C'est un moment rare : c'est la première fois que l'on me demande de renoncer à un projet qui a déjà été annoncé. D'habitude, on m'interroge plutôt sur les projets qui ne se réalisent pas !

Le projet d'autoroute A45 doit permettre de décongestionner le trafic local en soulageant l'autoroute A 47, proche de la saturation. Cette nouvelle infrastructure permettra d'écouler le trafic entre Saint-Étienne et Lyon ainsi qu'une partie du trafic de transit. L'actuelle A47 conservera quant à elle le trafic local et l'autre partie du trafic de transit, notamment celui à destination des Alpes et du sud de la France.

Le projet permettra également d'améliorer la sécurité routière sur l'axe Saint-Étienne – Lyon, très dangereux. La mise en service de l'A45 permettra en effet de réduire le nombre d'accidents sur l'A47, sur l'autoroute A7 entre Lyon et Givors ainsi que sur la route nationale 88 entre Saint-Étienne et Saint-Chamond grâce aux reports de trafic sur l'A45.

Enfin, le projet autoroutier a fait l'objet par mon prédécesseur, Dominique Perben, d'études détaillées quant à son impact sur l'environnement, et des mesures d'intégration et d'accompagnement sont prévues. Le coût global des mesures individualisées en faveur de l'environnement représente 66 millions d'euros sur un montant global du projet de 1 milliard d'euros. Le coût kilométrique de l'ouvrage est plus de deux fois supérieur à celui d'une autoroute classique du fait de la prise en compte des mesures d'intégration physique et environnementale.

Le Premier ministre a annoncé que la déclaration d'utilité publique serait prise en 2008 et l'autoroute ouverte en 2015, tout en indiquant que ce projet serait irréprochable sur le

plan environnemental. L'enquête publique s'est déroulée du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007 et, à cette occasion, nos concitoyens ont été très nombreux à s'exprimer.

La décision du Premier ministre engage tout le Gouvernement. Nous avons bien compris que vous vouliez l'annulation du projet et non l'accélération des travaux de construction, comme c'est le plus souvent le cas. Je vous propose donc d'organiser une réunion avec le cabinet du Premier ministre et moi-même pour que nous puissions refaire le point sur l'ensemble du dossier et que vous présentiez les arguments que vous venez de défendre ici. Nous ne voulons pas fermer le dialogue sur ce sujet si important pour vous et pour Christophe Guilloteau.

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

M. Georges Fenech. Monsieur le président, je remercie M. Bussereau d'ouvrir la perspective d'un dialogue avec le Premier ministre et ses services. Néanmoins, sa réponse m'inquiète beaucoup. Je n'ai pas obtenu de précisions tant sur les alternatives que sur les problèmes de sécurité, qui demeureront, même avec la nouvelle autoroute. Pourquoi ne pas avoir requalifié l'A 47 et créé un RER cadencé entre Lyon et Saint-Etienne avant de se lancer dans ce projet qui constitue une erreur majeure pour toute la région ? C'est mon intime conviction : je vous le dis loin de tout souci électoraliste. Mais je ne manquerai pas, avec Christophe Guilloteau, de développer tous ces arguments auprès du Premier ministre et je vous remercie de me permettre de le faire prochainement, monsieur le secrétaire d'État.

PERSPECTIVES D'UNE LIGNE TGV
PARIS – CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing, pour exposer sa question, n° 125, relative aux perspectives d'une ligne TGV Paris – Clermont-Ferrand.

M. Louis Giscard d'Estaing. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la question de l'accessibilité des territoires du grand Centre de la France est un sujet majeur pour toutes les régions concernées. Le désenclavement autoroutier du Massif central, décidé par le Président de la République en 1975 – dont nous pouvons tous souligner aujourd'hui la remarquable vision prospective – vient de connaître une spectaculaire conclusion avec l'inauguration du dernier tronçon de la totalité du tracé Clermont-Ferrand-Bordeaux, qui marque l'achèvement de la croix autoroutière nord-sud et est-ouest au cœur de l'Auvergne. Désormais se trouve posée la question de l'accessibilité ferroviaire par les lignes à grande vitesse.

Les territoires desservis par les lignes à grande vitesse bénéficient de nombreux avantages, qui ne se démentent pas : la récente mise en service de la ligne TGV Est le confirme. Aujourd'hui, ces raccordements s'avèrent même cruciaux en termes d'attractivité. Or la carte des lignes TGV montre que le centre de la France est dépourvu pour l'essentiel de toute interconnexion directe avec le réseau de l'Île-de-France.

Nous connaissons l'importance que le Président de la République et le Gouvernement accordent aux enjeux majeurs liés à l'aménagement du territoire et au développement durable, tels qu'ils ont été définis lors du Grenelle de l'environnement. C'est la raison pour laquelle, j'ai sollicité, avec d'autres élus, le Premier Ministre et vous-même d'examiner le projet de construction d'une nouvelle ligne TGV Paris-Lyon passant par l'ouest, *via* Orléans, Bourges et

Clermont-Ferrand, en vue d'une décision du Gouvernement lors d'un prochain comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires. J'associe tout naturellement à cette démarche les grands élus concernés par cette perspective, en particulier le député-maire d'Orléans, Serge Grouard, le maire de Bourges, Serge Lepeltier, les sénateurs Éric Doligé et Rémy Pointereau ainsi que les élus régionaux d'Auvergne, parmi lesquels figurent votre collègue Brice Hortefeux et notre collègue Jean Proriol ainsi que, en ma qualité de vice-président de Clermont-communauté, l'ensemble des élus de l'agglomération clermontoise. J'ai aussi le plaisir d'y associer les élus du Massif Central, tel Pierre Morel-A-L'Huissier, député de Lozère, ici présent.

La construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse apparaît nécessaire afin d'opérer le doublement de l'actuelle liaison TGV à destination de Lyon, qui sera saturée d'ici à une quinzaine d'années, ce qui rejoint la question de Georges Fenech. En outre, le tracé évoqué, longeant l'axe de l'autoroute A 71, représente une formidable opportunité d'aménagement du territoire. En effet, ni le sud de la région Centre ni même la région Auvergne ne sont à ce jour reliés aux principales villes françaises et européennes par le TGV. Vous le savez, l'implantation de grands groupes internationaux dépend largement des infrastructures existantes, tout particulièrement dans le domaine des transports. La situation que connaissent ces territoires appelle donc une réaction rapide et de grande ampleur. Aussi vous serais-je reconnaissant, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir préciser les conditions dans lesquelles une telle ligne TGV pourrait faire l'objet d'une étude stratégique par RFF, à quelle échéance elle pourrait être validée par un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires et quel calendrier est envisageable pour sa réalisation effective, très attendue, comme vous le savez.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Giscard d'Estaing, vous êtes depuis longtemps un fervent défenseur d'une meilleure desserte de l'agglomération clermontoise, du Puy-de-Dôme et, au-delà, de tout le Massif central, y compris de ses franges, en Midi-Pyrénées ou en Languedoc-Roussillon, monsieur Morel-A-L'Huissier.

Dans la trame de desserte actuelle, Clermont-Ferrand est relié à Paris par huit trains par jour, des rames TéoZ circulant sur des lignes classiques électrifiées, pour un temps de parcours de trois heures, dans le meilleur des cas. Les aménagements partiels de lignes permettant aux trains d'atteindre 300 kilomètres par heure devraient toutefois contribuer à réduire le meilleur temps de parcours à deux heures quarante-cinq minutes. Il n'en reste pas moins, comme vous l'avez souligné à juste titre, qu'entre la ligne Sud-Ouest, vers Bordeaux, Toulouse et l'Espagne, et la ligne à grande vitesse Sud-Est vers Lyon, la première en France, il existe une immense portion de notre territoire qui n'est pas desservie par le réseau à grande vitesse.

Nous comptons ainsi travailler sur une nouvelle liaison, projet auquel vous êtes associés de très près, vous et tous les élus que vous avez cités. Il s'agit d'abord de doubler la ligne Paris-Lyon, très fragilisée par l'intensité du trafic, qui fait que le moindre incident est répercuté en chaîne – cette nuit encore, cela a été le cas ; en l'état actuel de la signalisation, douze trains circulent chaque heure, soit un train toutes les cinq minutes. Il est possible d'améliorer les choses mais, du fait de la densité du trafic vers le Sud, les Alpes, la Suisse et l'Italie, la ligne est au bord de la saturation. Il

s'agit ensuite, avec une nouvelle ligne, située plus à l'ouest, de desservir l'Auvergne et le Massif central. Partant de la gare de Paris-Austerlitz – actuellement sous-utilisée, eu égard à ses potentialités et à la qualité de son emplacement, au cœur de la capitale –, elle passerait par Orléans, le Berry, puis s'incurverait vers l'est pour rejoindre l'agglomération clermontoise et, pour finir, Lyon. Avec les nouvelles rames automotrices à grande vitesse à motorisation répartie mises au point par Alstom, les TGV pourront rouler à une vitesse commerciale de 350 ou 360 kilomètres par heure contre 320 kilomètres par heure actuellement sur la ligne Paris-Est et 300 kilomètres par heure sur les autres lignes. Paris pourrait ainsi être relié à Lyon en deux heures, comme c'est le cas pour la ligne actuelle. Cela permettrait de desservir l'agglomération clermontoise et d'essaimer sur tout le Massif central, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron, ouvrant de larges possibilités pour améliorer la desserte de ces territoires.

J'ai demandé à Réseau Ferré de France une étude ; elle sera rendue au printemps. Il reviendra ensuite au Gouvernement de prendre une décision. Elle interviendrait peut-être, si telle est la volonté du Premier ministre, dans le cadre d'un comité interministériel pour l'aménagement et la compétitivité des territoires faisant suite au Grenelle de l'environnement.

Comme vous, monsieur Giscard d'Estaing, je crois beaucoup à cet excellent projet qui est tout à la fois fédérateur, intéressant au plan économique pour le transport ferroviaire en France et très important, en termes d'aménagement du territoire, pour le Centre, le Limousin et l'Auvergne, ainsi que pour les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Je vous encourage donc à continuer à militer en sa faveur, avec le talent qui vous caractérise.

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir insisté sur le fait que ce projet répondait à une double problématique : l'aménagement du territoire et la desserte d'un espace actuellement vierge de toute ligne à grande vitesse.

Certes, nous apprécions les efforts consentis par la SNCF afin d'améliorer la desserte Paris-Clermont-Ferrand avec les trains Téo. Néanmoins, le temps de trajet n'est jamais inférieur à trois heures dix, dans le meilleur des cas. Les quelques travaux programmés permettraient certes de descendre en dessous de trois heures, mais cela resterait une durée inadaptée en comparaison avec les grandes agglomérations raccordées au réseau TGV.

Il serait important que le Gouvernement, éclairé par l'étude de RFF, soit en mesure de prendre une décision le plus rapidement possible. Ce serait, vous vous en doutez, une nouvelle déterminante pour nous tous.

OBLIGATION D'ASSURANCE CONTRE LE RISQUE INONDATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT DE LA MEUSE

M. le président. La parole est à M. Philippe Vuilque, pour exposer sa question, n° 106, relative à l'obligation d'assurance contre le risque inondation de l'établissement public d'aménagement de la Meuse.

M. Philippe Vuilque. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, depuis sa création, l'EPAMA, établissement public d'aménagement de la Meuse et de ses affluents, agit aux côtés des collectivités du bassin de la Meuse pour la prévention des risques d'inondation. Grâce aux crédits

du contrat de plan 2000-2006 et du plan d'action pour la prévention des inondations, un premier programme de travaux de 60 millions d'euros a été engagé en 2006 dans le département des Ardennes. Il porte sur la protection des agglomérations de Charleville-Mézières et de Givet, les plus sensibles aux inondations, ainsi que sur la réalisation d'une zone de ralentissement dynamique de crue, en amont de la commune de Mouzon, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPAMA.

Dans cette perspective, cet établissement a cherché à mettre en conformité ses polices d'assurance au titre de la responsabilité civile et des dommages aux ouvrages, afin de prévenir tout accident pouvant survenir à la suite de crues majeures. Or il s'avère que, pour ce type d'ouvrages, participant pourtant à la sécurité publique, la législation en vigueur n'impose pas aux établissements publics tels que l'EPAMA de souscrire une assurance pour les dommages aux ouvrages, ni une garantie de responsabilité civile au titre des dommages causés à des tiers.

Cette situation fait courir des risques importants pour la poursuite des activités de l'EPAMA, voire d'autres établissements publics investis comme lui dans la prévention des risques d'inondation. Aussi souhaiterais-je savoir, monsieur le secrétaire d'État, si vous entendez revoir la réglementation applicable aux établissements publics et avoir des précisions sur les dispositions que vous comptez prendre afin de renforcer la prévention des inondations.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, qui m'a demandé de répondre en son nom.

Comme vous le soulignez, les établissements publics territoriaux de bassin ne sont pas obligés de souscrire un contrat d'assurance au titre de la responsabilité civile et des dommages causés aux ouvrages quand ceux-ci sont destinés à prévenir les inondations. De manière générale, les collectivités territoriales ne sont pas contraintes d'assurer leurs ouvrages. Elles peuvent choisir d'être leur propre assureur à leurs risques et périls, à l'instar de la SNCF.

Toutefois, elles sont libres de souscrire une assurance, y compris pour les ouvrages hydrauliques. Une conception et un entretien rigoureux ainsi qu'une étude de danger démontrant que les risques sont les plus réduits possibles permettront de limiter le coût parfois excessif des contrats. Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2008, du décret du 11 décembre 2007, cette étude de danger est même obligatoire pour certaines catégories de barrages et de digues. Elle devra être réalisée par un organisme agréé par l'État et indépendant du propriétaire ou de l'exploitant de l'ouvrage. Elle présentera ainsi des garanties de qualité et d'objectivité de nature à répondre aux exigences des assurances.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements qui mènent des opérations de prévention des inondations peuvent également choisir de percevoir une redevance pour service rendu auprès des bénéficiaires des ouvrages afin de répartir équitablement la charge financière de leur construction et de leur entretien. Dans cette hypothèse, le montant des cotisations d'assurance peut être intégré dans le calcul du coût du service.

Cette question a été évoquée lors d'une assemblée générale de l'Association française des établissements publics territoriaux de bassin, le 28 novembre 2007. D'autres établissements, comme l'établissement public d'aménagement de la Meuse, ont indiqué n'avoir aucune difficulté pour trouver un assureur.

Dans ce contexte, le ministre d'État estime qu'il n'est pas nécessaire d'imposer une obligation d'assurance qui pourrait d'ailleurs susciter la méfiance des compagnies et entraîner une augmentation des primes.

Monsieur le député, si vous estimez que la réponse que je vous livre n'est pas adaptée et que l'on peut mieux faire, je suis à votre disposition pour organiser une réunion de travail avec le cabinet de Jean-Louis Borloo et les services du ministère de l'environnement pour avancer sur ce sujet qui vous tient à cœur.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vuilque.

M. Philippe Vuilque. Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse est intéressante mais incomplète, et le problème reste posé.

Selon les établissements et le montant des investissements engagés, les compagnies d'assurance peuvent ou non accepter d'assurer. Vous avez rappelé certaines dispositions, comme la loi du 11 décembre 2007 obligeant la mise à l'étude des dangers sur les infrastructures, donc sur les constructions. Si je retiens votre proposition, je pense qu'il faut aller plus loin. Il me paraît indispensable d'organiser une réunion avec les services du ministère de l'écologie afin de dresser un bilan technique sur ce sujet et d'examiner les situations particulières. Hier encore, j'ai eu au téléphone le président de l'EPAMA qui s'est dit très inquiet pour la suite des opérations. Il explique qu'en cas d'accident pendant les travaux, ce serait probablement l'avenir même de l'établissement public qui serait en cause car il ne pourrait pas assumer ses responsabilités. Du reste, je demanderai au président de l'EPAMA de participer à la réflexion que vous allez engager.

DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION DANS LES YVELINES

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour exposer sa question, n° 124, relative au développement des technologies de l'information et de la communication dans les Yvelines.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, chacun le sait, les technologies de l'information et de la communication jouent un rôle de plus en plus important dans la vie économique, sociale et culturelle, et elles transforment en profondeur les échanges, la production de richesses, les rapports sociaux, voire l'organisation de nos territoires.

Depuis plusieurs années, le conseil général des Yvelines mène une politique de développement des infrastructures afin de mettre à la disposition des opérateurs un système de communication sous forme de fibres optiques. Ce réseau, qui dessert notamment les points de présence des opérateurs alternatifs ainsi que les sites de la communauté scientifique et de la recherche des Yvelines, permet aux opérateurs de proposer des services à très haut débit aux entreprises et aux collectivités.

Mais, en dépit des efforts du conseil général en la matière, relayé par certaines communautés de communes ou groupements de communes, on constate que nombre d'usagers

éprouvent des difficultés pour accéder à des débits corrects pour leur usage professionnel ou personnel, les petites communes ayant beaucoup de mal soit à se connecter à ces réseaux qui existent sous forme de boucle, soit à engager elles-mêmes des travaux en raison du coût élevé de telles réalisations. À cela s'ajoute le fait que les relations avec les opérateurs sont parfois un peu compliquées et que l'on assiste à la lutte du pot de terre contre le pot de fer et que David ne gagne pas toujours contre Goliath, y compris en matière de télécoms et de communication à haut débit.

Monsieur le secrétaire d'État, il y a là un enjeu d'aménagement du territoire qui dépasse sans doute assez largement le sud des Yvelines, mais vous comprendrez que je vous interroge sur ce territoire. Que compte faire le ministère pour aider les communes qui ne seraient pas soutenues directement pour l'installation de ces boucles ? Quelle politique d'incitation peut-on leur proposer pour que l'ensemble des habitants de ce territoire puisse disposer de cette technologie devenue essentielle à la vie quotidienne de tous ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Jean-Louis Borloo, qui m'a demandé de répondre à sa place sur ce sujet très important pour tous nos territoires qui souhaitent avoir un environnement favorable et attractif pour les entreprises et les ménages. De façon générale, ceux-ci choisiront leur implantation en fonction de la disponibilité en fibres optiques. Voilà pourquoi nous déployons des « boucles locales » en fibres optiques, support de transmission pérenne qui permet la montée en puissance de ce que les techniciens appellent la bande passante pendant plusieurs décennies et que nos opérateurs ont déjà lancé beaucoup de plans d'investissement.

Vous avez raison, monsieur Poisson, ces investissements sont limités aux zones les plus rentables, ce qui risque de créer une seconde fracture et un décrochage pour les territoires qui seraient considérés par les opérateurs comme non rentables.

Une nouvelle politique publique en matière d'aménagement numérique du territoire était donc nécessaire. Depuis l'adoption de la loi du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique, les collectivités territoriales disposent de compétences en matière d'établissement et d'exploitation de réseaux de communications électroniques. Le conseil général des Yvelines a élaboré un plan pour couvrir l'ensemble du département, comme d'ailleurs celui de la Charente-Maritime mais à l'échelle modeste d'un département qui compte 600 000 habitants. Votre département fait partie de ces collectivités qui ont pris en main leur destin numérique en s'engageant dans la création d'Yvelines Numériques, réseau de fibres optiques réalisé sous forme de délégation de service public, concession d'une durée de vingt ans, pour un investissement coquet de 15,5 millions d'euros. Ce réseau, ouvert à tous les opérateurs de communications, leur permet de proposer des services à très haut débit aux entreprises, en particulier dans les zones d'activité. Desservant aussi les répartiteurs de France Télécom, il permet l'extension de services ADSL dégroupés pour les particuliers, les PME et les collectivités. On arrive à des tarifs très intéressants, notamment pour les particuliers.

Votre projet doit être réalisé en plusieurs étapes. Il dessert déjà une quarantaine de zones d'activité, une vingtaine de répartiteurs de France Télécom, les points de présence des opérateurs alternatifs ainsi que les sites de la communauté scientifique et de la recherche des Yvelines.

En ce qui concerne le sud des Yvelines, le réseau a été prolongé jusqu'à Rambouillet, en desservant au passage le téléport d'Eutelsat et en raccordant les répartiteurs d'Orphin et d'Ablis. Le conseil général des Yvelines s'apprête à lancer une deuxième délégation de service public, afin cette fois d'équiper en fibre optique l'intérieur des zones d'activités du département, notamment, pour ce qui concerne le sud des Yvelines, les zones d'activités de Rambouillet, Gazeran et Ablis. Cette opération sera réalisée en partenariat avec les communes concernées.

Le Gouvernement est très attentif aux projets d'aménagement numérique des collectivités locales et entend les appuyer par des mesures législatives et réglementaires.

Le 13 décembre dernier, lors du forum sur le très haut débit, la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi a proposé la mise en place d'un « programme très haut débit » assorti de mesures législatives et réglementaires, destiné à mutualiser le câblage interne des immeubles, à faciliter l'accès des opérateurs au génie civil et aux emprises existantes, y compris le génie civil de France Télécom, et à permettre aux collectivités de déployer des fourreaux « en attente » à l'occasion de tous les nouveaux ouvrages et chantiers de travaux publics comportant du génie civil.

Sachez que le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables est totalement mobilisé sur ces sujets et qu'il accompagne les décisions du ministère de l'économie et des finances.

Si cela s'avérait nécessaire, nous sommes prêts à discuter d'autres mesures nationales complétant les initiatives locales, car nous ne pouvons accepter qu'il y ait deux catégories de Français, les entrepreneurs et les particuliers reliés au haut débit et ceux qui ne le seraient pas. Nous ne pouvons pas accepter non plus cette césure où que ce soit, y compris dans les parties les plus rurales du territoire, dans les villages, les hameaux ou les fermes isolées, et encore moins dans un département comme le vôtre où l'activité économique est très importante.

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de cette ouverture et de me permettre d'évoquer, avec les services de votre ministère et vous-même, un certain nombre de projets au cas où les projets en cours du conseil général pourraient se révéler insuffisants.

Les projets que vous avez décrits sont concentrés dans les deux zones où il y a activité ou perspective d'activité économique. Je suis élu d'une circonscription qui, bien qu'étant située en Ile-de-France, compte des petites communes – et mon collègue Yves Vandewalle le sait bien – dans lesquelles il n'y a pas de perspective d'activité ni d'infrastructures particulières, et qui sont condamnées à être en bout de ligne avec des débits parfois inférieurs à un mégaocet. Avec un tel débit, il faut une nuit entière pour télécharger une photo, ce qui ne peut raisonnablement pas durer.

Je vous remercie d'apporter votre soutien au plan du conseil général, ce qui réjouira mes collègues conseillers généraux. Je ne manquerai pas de vous solliciter à nouveau pour les petites communes qui auraient besoin d'une aide.

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE 13 DU MÉTRO PARISIEN

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour exposer sa question, n° 111, relative aux dysfonctionnements de la ligne 13 du métro parisien.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, ma question porte sur l'avenir de la ligne 13 du métro parisien qui est une préoccupation quotidienne des habitants de ma circonscription, plus largement des nombreux voyageurs franciliens et au-delà puisque cette ligne dessert aussi deux grandes gares.

Cette ligne connaît depuis de trop nombreuses années de très lourds dysfonctionnements qui concernent particulièrement le nord-ouest parisien mais aussi les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis. C'est l'une des plus surchargées du réseau : 555 000 voyageurs s'y pressent chaque jour avec un taux de charge record de 116 %, ce qui est phénoménal. Elle souffre de conditions de transport dégradées, comme l'irrégularité, le long temps d'attente sur les quais et entre les stations – je viens encore de le vivre ce matin – l'inconfort et la vétusté des wagons, les fréquentes pannes de courant et de signalisation, les avaries de matériels. Bref, cette ligne 13 a trop attendu que les pouvoirs publics se penchent enfin sur son sort.

Malgré des efforts annoncés fin 2006 par la RATP, les témoignages de mécontentement de la part des usagers se multiplient. Ainsi, une habitante de Clichy dans les Hauts-de-Seine m'a écrit, il y a quelques semaines, pour m'informer que le samedi 8 décembre elle avait attendu plus de vingt minutes le métro, et que les jours suivants elle l'avait attendu à chaque fois quinze minutes. C'est beaucoup, surtout quand il n'y a plus de sièges sur les quais, comme c'est le cas depuis plusieurs mois à la station Gare Saint-Lazare. Une parisienne, quant à elle, s'inquiète légitimement pour la sécurité des voyageurs car la trop forte affluence sur les quais et dans les wagons peut se révéler extrêmement dangereuse. Par ailleurs, une association de commerçants du XIII^e arrondissement de Paris se mobilise pour dénoncer la saturation de la ligne, qui ne favorise pas le maintien et l'essor du commerce de proximité.

Ces quelques témoignages qui m'ont été adressés illustrent bien les problèmes quotidiens, qui se transforment parfois en calvaire, que vivent des milliers de nos concitoyens.

Cette situation s'explique par le fait que la ligne 13 est délaissée depuis trop longtemps. La mise en place du système Ouragan, censé augmenter la fréquence des rames, est désormais repoussée à 2011 alors qu'elle était prévue initialement par la RATP en 2005. Les mesures d'amélioration de la ligne promises par la RATP pour 2008 connaissent déjà des retards inquiétants. Or la ligne 13 connaît la plus forte hausse de fréquentation sur le réseau métropolitain et chacun sait qu'elle va s'amplifier avec l'ouverture, mi-mai 2008, de deux nouvelles stations à Asnières et à Gennevilliers.

L'allongement de ce tronçon entraînera 23 000 voyageurs supplémentaires par jour et les nombreux projets urbains prévus sur les territoires desservis par cette ligne vont de fait accentuer sa fréquentation d'ici à 2015. La situation ne peut donc que s'aggraver.

L'avenir est donc extrêmement préoccupant. Depuis des années, l'État sait que seule une transformation d'envergure de la ligne peut garantir un service public digne de ce nom. Cela suppose qu'il engage des moyens importants mais, à ce jour, seuls des crédits d'études ont été inscrits – ce qui

est en soi un progrès – alors que la fréquentation de la ligne continue d'augmenter inexorablement. La mobilisation de milliers d'usagers, d'élus et d'associations s'amplifie.

Depuis que M. Huchon préside le STIF, on peut en effet se réjouir de la prise en compte des difficultés de la ligne 13, auxquelles le maire de Paris et de très nombreux élus franciliens ont la volonté de remédier. Mais force est de constater que le budget des transports que vous avez proposé, monsieur le secrétaire d'État, et que votre majorité a voté il y a quelques semaines, n'est guère rassurant : les crédits alloués aux transports collectifs baissent très fortement – moins 13 % –, dans le sillage de ce qui se fait depuis 2002. En outre, dans le Grenelle de l'environnement, les équipements de transports nouveaux annoncés ne concernent malheureusement pas l'Île-de-France, ce qui est incroyable compte tenu du retard et de la vétusté du réseau ferré et sachant que 65 % des voyageurs utilisant les transports collectifs vivent en Île-de-France.

Dans un tel contexte, l'avenir de la ligne 13 semble compromis malgré l'intérêt que nous lui portons. Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous favorable à une implication budgétaire forte de l'État, laquelle est, vous le savez, nécessaire à une transformation d'envergure ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Madame la députée, je suis, comme vous, très préoccupé par la ligne 13, dont chacun de nous connaît les difficultés : nous nous sommes retrouvés il y a quelques mois à la station Guy-Môquet, et cette ligne dessert la station Invalides, proche de l'Assemblée nationale. Cela étant, les parlementaires ne sont pas les plus nombreux à emprunter cette ligne qui est victime de son attractivité excessive. Vous avez rappelé que le Gouvernement auquel j'ai appartenu a transféré, et c'est tant mieux, la compétence de l'État en matière de transports au STIF, et à son président M. Huchon, avec lequel nous devons dorénavant travailler. Si le développement de la ligne 13 est inscrit dans le contrat État-région, il fait aussi l'objet d'autres mesures.

Pour faire un bref historique, le service sur cette ligne a été renforcé en décembre 2006 : l'offre s'est accrue de 9 % aux moments d'affluence du matin, de l'après-midi et du soir – décision prise et financée par le STIF –, en même temps que disparaissait l'anomalie de la station Liège, désormais ouverte au public pendant toute la durée du service. Depuis le mois de janvier 2007, un nouveau poste de commande et de contrôle a été mis en place, en vue d'améliorer la régularité de l'information à l'intention des voyageurs. Le prolongement de la ligne vers Asnières-Gennevilliers, qui est réclamé depuis longtemps, devrait intervenir en mai 2008 sans conduire pour autant, selon la RATP, à une dégradation de l'offre puisque le taux de charge devrait être ramené à 95 % sur les deux branches et à 97 % sur le tronçon commun. Pour ce faire, de nouvelles installations sont prévues à la station Châtillon-Montrouge qui permettront un retournement automatique des rames, des portes palières seront installées le long des quais, et la signalisation d'espacement sera améliorée. Grâce à ces équipements, la charge au mètre carré aux heures de pointe devrait être moins importante à l'avenir.

Quant au matériel roulant de la ligne 13, il a été l'un des premiers à être modernisé dans les années quatre-vingt, mais il a vieilli. Le remplacement des soixante-six trains, dits MF 77 correspondant à la commande de matériel ferroviaire passée par la RATP en 1977, sera financé par la RATP,

ce qui devrait se traduire par l'amélioration du confort des voyageurs grâce à une meilleure ventilation, à un meilleur éclairage des espaces, à un système d'information embarqué et à une nouvelle disposition des sièges à l'intérieur des rames. Sur les soixante-six rames en fonctionnement, dix nouvelles circulent d'ores et déjà sur la ligne, et la totalité du matériel devrait être changée d'ici à 2010.

Par ailleurs, Ouragan, même s'il n'a pas soufflé à temps, devrait assurer un meilleur espacement entre les trains. Ce nouveau système d'exploitation a connu de nombreuses difficultés de mise au point, d'où le retard qu'il a pris. Il s'agit d'un point décisif pour l'amélioration de la sécurité de la ligne. Prévoyant un contrôle continu de la vitesse, il s'ensuivra une réduction du taux d'occupation des rames puisque l'intervalle entre deux trains passera de 100 secondes à 90 secondes sur la partie commune, ce qui signifie une fréquence accrue. Je suis, comme vous, impatient de le voir fonctionner.

En outre, la forte fréquentation conduit à des intrusions sur les voies, responsables à elles seules de 60 % des retards. La RATP a donc proposé au STIF d'expérimenter une façade de quai, à l'instar de celle installée sur la ligne METEOR, qui est équipée de portes palières automatiques. La décision est dans les mains du STIF.

À moyen terme, des études pour désengorger la ligne sont envisagées selon deux scénarios : le premier consisterait à prolonger la ligne 14 vers le nord suivant un tracé parallèle à la ligne 13 ; le second envisagerait un tracé différent avec des correspondances aux stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen. J'ajoute que le projet qui fait désormais l'unanimité parmi les élus franciliens et les représentants de l'État, à savoir la rocade de métro automatique autour de Paris, devrait, sur sa section nord-ouest entre La Défense et Saint-Denis, soulager la charge de la ligne 13 en la délestant des trajets nord-sud.

En tout cas, soyez assurée, madame Lepetit, que le Grenelle de l'environnement n'a pas oublié la région parisienne même si les chiffres fournis par votre collègue Michel Destot, qui préside le Groupement des autorités responsables de transports, le GART, concernent les métropoles régionales ou les grands chefs-lieux de département. Il existe, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un comité de pilotage « Mobilité-transports », présidé par un député membre de votre groupe et excellent spécialiste de cette question, Michel Destot précisément, qui travaillera sur tous les projets parisiens et franciliens, en particulier sur la ligne 13. Il s'agit en effet d'un besoin urgent, les électeurs de votre circonscription et vous-même, madame la députée, pouvez en témoigner.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. J'ai compris que vous vous préoccupez comme moi de l'avenir de la ligne 13, mais comprenez qu'il s'agit d'un avenir proche. Les conditions de circulation y sont déjà quasi insupportables, alors même que vous avez annoncé l'ouverture prochaine de nouvelles stations qui attireront forcément plus de voyageurs. Il n'y a pas besoin de sortir de Polytechnique pour le prévoir, même si la RATP prétend peut-être le contraire.

Parallèlement, le système Ouragan devait entrer en service et c'est même de cette façon que la RATP a « vendu » aux élus l'allongement de la ligne de deux stations supplémentaires. Le problème, c'est que l'Ouragan a été rebaptisé l'Arlésienne puisqu'il n'est toujours pas en vue – le verra-t-on jamais ? –, bien qu'il coûte très cher à la RATP.

Pour faire court, je suis prête à reconnaître que des efforts ont été faits depuis 2006. C'est même la raison pour laquelle j'ai salué la présidence de M. Huchon à la tête du STIF – et je n'y suis pas pour rien. Il a pris en compte les problèmes de la ligne 13, d'autant qu'elle dessert le siège du conseil régional. Cela étant, à chacune de mes questions sur la saturation de la ligne 13, le président-directeur général de la RATP – et il n'est pas le seul – me fait depuis plus d'un an des réponses ambiguës sur la rocade autour de Paris. Il ne faudrait pas en faire l'enjeu d'une vaine bataille gauche-droite car j'ai voté les études de projet à propos de cette rocade. En effet, c'est l'avenir, mais elle va coûter 6 milliards d'euros et concerne l'ensemble de l'agglomération parisienne. D'ailleurs, on ne sait toujours pas quel sera son parcours autour de Paris, ni quelles seront les communes traversées. Autrement dit, l'horizon est à vingt ans, voire trente. Alors, de grâce, monsieur le secrétaire d'État, n'opposez pas, d'un côté, le désenclavement de la ligne 13 qui pourrait être réalisé en dix ans pour 900 millions d'euros – les études poussées menées récemment par le STIF et la RATP le montrent –, et, de l'autre, la rocade. Les deux projets n'ont rien à voir entre eux. L'Île-de-France a un besoin urgent de transports en commun modernes, efficaces et dignes de ce nom, si l'on veut éviter que les Franciliens ne se lassent et ne reprennent leur voiture. Monsieur le secrétaire d'État, je compte sur vous.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Sans ouvrir le débat, ce n'est pas le lieu, je voudrais vous dire, madame Lepetit, que les deux questions seront traitées. Il y aura sans doute, car je crois que c'est la meilleure idée, le prolongement de la ligne 14, et le métro orbital, dont il faut arrêter le tracé le plus vite possible, et qui sera destiné à éviter aux usagers la traversée nord-sud de Paris. Les deux projets doivent être menés de front. Cela étant, sachez que la ligne 13 constitue la priorité du Gouvernement parmi les projets concernant les lignes de métro à l'intérieur de Paris.

CONTRIBUTION DE L'ÉTAT AU SECTEUR DU LOGEMENT SOCIAL ÉCOLOGIQUE

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard, pour exposer sa question, n° 102, relative la contribution de l'État au secteur du logement social écologique.

Mme Martine Billard. Sur le territoire parisien, le patrimoine bâti, qu'il soit destiné à l'habitation ou à des activités tertiaires, est à l'origine de 27 % des émissions de gaz à effet de serre, principalement à cause du chauffage. Conformément au plan Climat adopté à l'unanimité par le Conseil de Paris – une telle unanimité est rare – lors de sa séance des 1^{er} et 2 octobre 2007, la Ville de Paris s'est engagée dans une démarche pour réduire l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de 75 % en 2050 par rapport à 2004, avec un objectif intermédiaire de 25 % de moins à l'horizon 2020. L'amélioration de l'efficacité énergétique des logements sociaux permettra dans le même temps d'alléger la facture énergétique des familles aux revenus modestes, dont le pouvoir d'achat est atteint par la hausse inexorable des prix de l'énergie.

Sur un parc qui comptait, début 2007, 171 502 logements sociaux, la ville a engagé depuis 2006-2007 des opérations de réhabilitation de 1 500 logements sociaux, pour rapprocher la consommation d'énergie de l'objectif inscrit au plan Climat, à savoir 80 kilowattheures par mètre carré et par an en énergie primaire. La municipalité ambitionne également de créer 3 000 logements sociaux à très basse consom-

mation d'énergie, c'est-à-dire 50 kilowattheures par mètre carré et par an. L'effort financier a déjà atteint 7,1 milliards d'euros en 2007. Pour 2008, la ville a prévu de consacrer 21,6 millions supplémentaires à la rénovation de logements sociaux, afin d'améliorer systématiquement et sensiblement leur efficacité énergétique. Les compétences en matière de logements sociaux étant partagées entre la ville, l'État et la région, il serait normal que les deux autres acteurs complètent ce financement.

Le Grenelle de l'environnement a conclu à la nécessité d'isoler massivement les logements, se fixant pour objectif la réduction de 12 % des émissions en cinq ans. Si les engagements ne se traduisent pas en actes rapidement, de nombreuses rénovations continueront à être lancées, sans toujours tenir compte de ces objectifs. Il est pourtant possible de modifier sans attendre les projets qui vont débiter au moins pour respecter les conclusions du Grenelle. N'oublions pas que lorsque l'on construit, c'est pour plusieurs décennies. Le Gouvernement ferait preuve de cohérence en assumant sa part dans le financement des rénovations basse énergie. Il encouragerait ainsi les collectivités les plus ambitieuses, quelle que soit leur couleur politique.

Le Gouvernement pourrait-il nous dire à quelle hauteur il entend contribuer au financement des opérations de rénovation-isolation du logement social à Paris, et même sur l'ensemble du territoire national, pour lutter contre l'effet de serre ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Madame Billard, Jean-Louis Borloo, qui aurait souhaité vous répondre personnellement, vous prie de bien vouloir l'excuser.

En son absence, je rappellerai que le Grenelle de l'environnement a conduit à l'élaboration de six programmes, qui concernent à la fois les nouvelles normes s'appliquant aux bâtiments à construire et les chantiers de rénovation thermique des bâtiments publics et privés. Comme je viens de le dire à Mme Lepetit, nous avons, depuis décembre, mis en place des comités opérationnels afin de traiter ces questions.

En ce qui concerne le bâtiment, le comité « Bâtiments neufs publics et privés », piloté par Alain Maugard, président du Centre scientifique et technique du bâtiment – que vous connaissez –, le comité « Logements sociaux et rénovation urbaine », piloté par Philippe Van de Maële, directeur général de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine, et le comité « Bâtiments existants », piloté par Philippe Pelletier, président de l'Agence nationale pour l'habitat – que vous connaissez également –, sont chargés de décider des mesures à prendre.

Les objectifs du plan Climat de la ville de Paris, que vous citez à l'instant et qui visent à améliorer l'efficacité énergétique, à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et à réduire les charges de chauffage des foyers les plus modestes, vont dans le même sens que les conclusions du Grenelle de l'environnement.

En matière de logement social, celles-ci prévoient que nous négocions, sur l'ensemble du territoire national, des conventions avec les opérateurs HLM afin d'accélérer la mise aux normes du parc, en commençant par les 800 000 logements les plus dégradés. Le comité opérationnel « Logements sociaux et rénovation urbaine », qui travaille

sur le sujet, doit successivement réaliser le calibrage du programme national, mettre au point l'échéancier et déterminer les types de travaux à réaliser ; il nous faut, parallèlement, évaluer les financements à mobiliser. Le comité propose en outre la signature d'une convention entre l'État et chaque bailleur, ainsi qu'un suivi du programme national de rénovation durable des parcs locatifs sociaux sur la période 2009-2015. Dans le même temps, des réflexions sont en cours en vue de simplifier les modalités d'attribution des subventions publiques, comme la PALULOS. Au plan local, le bailleur devra adapter son plan stratégique de patrimoine avant tout financement public. Préalablement au lancement de travaux, un audit énergétique devra être mené de manière systématique afin de définir les objectifs à réaliser. Le comité opérationnel étudie également la mise en place éventuelle d'un dispositif de garantie ou de certification postérieure aux travaux. Voilà les mesures sur lesquelles travaille actuellement le comité opérationnel, et que vous devriez retrouver *in fine* dans ses propositions.

L'État et la ville de Paris ont par ailleurs signé en 2005 une convention de délégation de compétences pour le financement des aides au logement. Afin que la ville de Paris puisse accroître sa production de logements sociaux, l'État a augmenté sa contribution financière de manière significative : l'avenant du 7 décembre dernier met à la disposition du délégataire 146 millions d'euros de droits à engagements supplémentaires sur trois ans, soit 50 % de plus que l'enveloppe initiale. La convention prévoit en outre la possibilité d'accroître le montant des subventions PLUS et PLAI au moyen des marges locales lorsque les opérations respectent des labels tels que la haute performance énergétique ou la haute qualité environnementale, ou lorsqu'elles utilisent certaines techniques environnementales comme la récupération des eaux, les panneaux solaires ou le chauffage économique.

Voilà l'état des lieux, madame la députée. Le cabinet du ministre concerné est naturellement à votre entière disposition si vous souhaitez poursuivre les échanges sur ce sujet.

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard.

Mme Martine Billard. Monsieur le secrétaire d'État, j'insiste régulièrement sur cette question depuis mon premier mandat.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. C'est exact !

Mme Martine Billard. Le logement est en effet le secteur dans lequel il est le plus facile d'intervenir pour lutter contre l'effet de serre : il y a consensus sur ce que l'on doit faire et les techniques sont connues. C'est donc un problème de volonté politique : il faut dégager les moyens financiers pour agir vite.

Le budget 2008 ne comporte aucune mesure à cet effet. Or tout retard limite la mise à niveau du bâti et aggrave la situation de notre planète. Il est temps de passer à la réalisation ! Encore la ville de Paris dispose-t-elle de moyens probablement plus importants que d'autres collectivités, mais les sommes en jeu demeurent très importantes et il serait normal que l'État apporte sa contribution, d'autant que cela créera des emplois. De telles mesures seraient donc totalement bénéfiques.

PROJET DE RECONSTRUCTION DE L'HÔPITAL DE LA TRINITÉ EN MARTINIQUE

M. le président. La parole est à M. Louis-Joseph Manscour, pour exposer sa question, n° 102, relative au projet de reconstruction de l'hôpital de la Trinité en Martinique.

M. Louis-Joseph Manscour. Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, je souhaite attirer votre attention sur la situation gravissime du centre hospitalier général Louis-Domergue, suite au séisme qui frappa la Martinique le 29 novembre 2007 et endommagea le bâtiment de huit étages qui abrite les principaux services de médecine.

Implanté à la Trinité, dans le Nord-Atlantique, et classé MCO, ce centre dessert un bassin de population de 100 000 habitants, soit plus du quart de la population martiniquaise ; de lourdes responsabilités reposent donc sur lui, dans une île qui subit déjà une désertification médicale croissante. Or cela faisait déjà des années que la commission de sécurité émettait un avis défavorable, et un rapport d'expertise sur la vulnérabilité des bâtiments avait même conclu à la difficulté qu'il y aurait eu à les mettre aux normes PS 92. Face à ce constat alarmant, le conseil d'administration avait opté en avril 2002 pour la reconstruction de l'hôpital sur un autre site. En attendant, des travaux avaient été engagés afin de mettre les bâtiments aux normes de sécurité et d'hygiène et améliorer les conditions d'accueil des patients.

Après cette nouvelle épreuve, grâce à la solidarité des deux autres établissements MCO de Martinique – le Lamentin et le CHU de Fort-de-France –, mais aussi grâce à celle de l'hôpital du Lorrain et au soutien actif du directeur de l'ARH, nous avons pu redéployer provisoirement certaines activités médicales. D'autres ont été maintenues sur site grâce à la pose de filets de sécurité, protections contre d'éventuelles chutes de blocs de béton. Des constructions modulaires permettant d'accueillir soixante-dix autres lits doivent compléter ce dispositif.

Vous l'aurez compris, madame la ministre, cette situation ne peut durer. Elle pourrait nuire à la prise en charge des patients dans les meilleures conditions de sécurité possibles, pour eux-mêmes comme pour les personnels soignants. La reconstruction du centre hospitalier de la Trinité revêt donc un caractère d'urgence. Pouvez-vous prendre l'engagement de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires, notamment financiers, afin de permettre la construction d'un nouvel hôpital répondant aux normes antisismiques ?

Madame la ministre, les 500 professionnels de santé concernés, ainsi que toute la population de la Martinique, attendent de vous une solidarité agissante pour que le centre hospitalier, reconstruit dans les meilleurs délais, puisse assumer sa mission de santé publique au service de tous.

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 Manscour, vous attirez mon attention sur la situation du centre hospitalier général Louis-Domergue de la Trinité, et notamment sur la nécessité de programmer sa reconstruction, compte tenu de coûts d'exploitation très élevés dus à la vétusté du bâtiment.

Avant même le séisme du 29 novembre 2007, des travaux de rénovation étaient en cours, notamment la reconstruction bloc d'urgence ; ils étaient même pratiquement achevés. Le conseil d'administration de l'hôpital venait en outre de voter le principe de la reconstruction à terme de l'établissement afin de garantir sa mise aux normes sismiques. Toutefois,

vous imaginez bien que les conséquences du séisme nous conduisent à envisager différemment le projet de reconstruction : il faut démolir les étages supérieurs de la tour et la reconstruction intégrale de l'établissement est inéluctable à brève échéance.

L'agence régionale de l'hospitalisation a donc demandé à la direction de l'établissement d'établir un projet rigoureux, qui devra prendre en compte plusieurs impératifs : développer les coopérations avec d'autres établissements, et en priorité avec le centre hospitalier universitaire de Fort-de-France et le centre hospitalier du Lamentin ; respecter les orientations du schéma régional d'organisation sanitaire, afin de prendre en compte les évolutions inéluctables de la démographie médicale.

De manière plus globale, l'ARH prépare le plan « Hôpital 2012 » en ayant pour objectif la mise aux normes des établissements hospitaliers, de manière à pouvoir faire face à un afflux massif de victimes en cas de séisme très important. La reconstruction du centre hospitalier de la Trinité est, dans cette perspective, l'une des deux opérations prioritaires. Vous pouvez donc être rassuré sur ma volonté de reconstruction.

Dans l'immédiat, le directeur de l'ARH de la Martinique a pris les mesures urgentes indispensables pour assurer la continuité des soins – et je vous remercie, monsieur le député, d'avoir salué son implication totale, ainsi que celle de l'agence. Je lui ai demandé de mettre en place une organisation spécifique pour les personnels hospitaliers concernés. Au-delà du projet architectural qu'il faudra redéfinir très rapidement, je pense en effet à ces agents qui ont assuré la sécurité des patients et la continuité des soins pendant et après le séisme ; toute l'organisation a été centrée sur les patients, qui ont été transférés dans un établissement voisin. Je souhaite, à mon tour, leur exprimer mon soutien et ma reconnaissance. Et au-delà, je souhaiterais – si vous le permettez – profiter de votre question pour féliciter tous les professionnels de santé du territoire. Dans ce moment difficile, ils ont fait preuve d'une totale implication et ont fait honneur au service public hospitalier. Merci donc de votre question, monsieur le député, qui me permet de leur rendre hommage.

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

M. Louis-Joseph Manscour. Je vous remercie de votre implication, madame la ministre ; je pense que les personnels hospitaliers et l'ensemble des Martiniquaises et des Martiniquais y seront sensibles. Nous veillerons à ce que le centre hospitalier soit reconstruit dans les meilleurs délais.

AVENIR DE RADIO GAZELLE À MARSEILLE

M. le président. La parole est à M. Henri Jibrayel, pour exposer sa question, n° 107, relative à l'avenir de Radio Gazelle à Marseille.

M. Henri Jibrayel. Monsieur le président, ma question s'adresse à Mme la ministre de la culture et de la communication.

Le 28 novembre 2007, le CSA a décidé d'attribuer la fréquence sur laquelle émet Radio Gazelle à une radio nationale à vocation commerciale, privant cette radio associative locale de son autorisation de transmission. Pourtant Radio Gazelle, pionnière des radios associatives marseillaises, existe depuis 1981. Plus de vingt-trois communautés accèdent à son antenne et soixante animateurs assurent la continuité de ses émissions, avec le soutien d'une dizaine de salariés.

Pluralisme des sensibilités politiques, diversité culturelle, liberté culturelle sont les grands axes de son ouverture. En vingt-sept années d'existence, cette radio n'a jamais démerité. Elle a toujours répondu « présent » chaque fois que la paix sociale, les relations entre les communautés ou la création culturelle étaient en cause. Mais Radio Gazelle se trouve aujourd'hui dans l'impasse.

Madame la ministre, pouvez-vous garantir que les radios libres françaises seront toujours diffusées, et nous assurer que Radio Gazelle pourra continuer à émettre sur les ondes marseillaises ?

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 le député, vous appelez l'attention de Mme Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication, sur la situation de Radio Gazelle à Marseille, dont l'autorisation d'usage de la fréquence pourrait prendre fin prochainement. Mme Albanel me prie de vous présenter ses excuses : ne pouvant assister à cette séance – ce qui me donne le plaisir de vous répondre –, elle m'a chargée de vous apporter les éléments d'information suivants.

Ce ne sera pas une surprise pour vous si je vous dis que le Gouvernement est particulièrement attentif à la situation des radios associatives, dont certaines vivent avec beaucoup de difficultés, et qu'il veille à l'effectivité du dispositif de soutien voulu par le législateur.

Comme vous le savez, les radios associatives dont les recettes publicitaires ne dépassent pas 20 % du chiffre d'affaires et qui remplissent une mission de communication sociale de proximité, dont vous avez souligné tout l'intérêt, reçoivent l'aide du fonds de soutien à l'expression radiophonique locale. Radio Gazelle en a bénéficié depuis sa création. Ainsi, pour l'année 2006, l'association avait reçu une subvention de 30 000 euros.

Toutefois, ce soutien constant des pouvoirs publics est subordonné à la délivrance d'une autorisation d'usage de fréquence par le Conseil supérieur de l'audiovisuel. Or, conformément à l'article 29 de la loi du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, le CSA est seul compétent pour instruire, en toute indépendance, les candidatures en vue de l'usage de fréquences pour la diffusion de services de radio par voie hertzienne et pour délivrer les autorisations d'émettre.

La ministre de la culture et de la communication est évidemment profondément attachée au soutien qu'il faut apporter aux radios associatives, en particulier à Radio Gazelle, qui existe depuis 1981, car cette radio, avec d'autres, participe à la vie démocratique au plan local. Néanmoins, la délivrance d'une autorisation de fréquence ne relève pas du Gouvernement mais du Conseil supérieur de l'audiovisuel, qui est une autorité administrative indépendante. Ainsi, dans le cadre de l'appel à candidatures organisé à Marseille, le CSA a rendu publique le 28 novembre dernier la liste des radios présélectionnées, sur laquelle Radio Gazelle ne figurait pas. Cette inscription étant une mesure préparatoire à la décision d'autorisation, Radio Gazelle a déposé un recours gracieux sur lequel le CSA doit maintenant se prononcer. Christine Albanel, ministre de la culture et de la communication, souhaite toutefois rappeler que les décisions de cette autorité administrative indépendante peuvent également faire l'objet de recours devant les juridictions compétentes et qu'il appartiendra à Radio Gazelle, si elle le juge bon, d'engager à cette démarche.

M. le président. La parole est à M. Henri Jibrayel.

M. Henri Jibrayel. Je tiens à remercier Mme la ministre de la culture et de la communication de sa réponse, tout en rappelant que cette radio est écoutée quotidiennement par 40 000 auditeurs, et même 120 000 en période de ramadan et de fête. Il existe donc toute une population qui est très attachée à sa diffusion.

PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE DÉPLACEMENT
DES ENSEIGNANTS ACCOMPAGNANT
DES SORTIES SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Yves Vandewalle, pour exposer sa question, n° 118.

M. Yves Vandewalle. Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la question de la prise en charge des frais de déplacement des professeurs accompagnant des sorties et des voyages scolaires, notamment linguistiques. D'autres avant moi, à l'Assemblée ou au Sénat, ont interrogé les prédécesseurs de M. Xavier Darcos sur ce point, mais aucune solution pertinente n'a été trouvée : c'est pourquoi j'y reviens.

Les établissements sont en effet confrontés à des problèmes de financement des frais de transport et d'hébergement des professeurs ou des autres accompagnateurs et, même s'il n'existe pas d'obligation législative ou réglementaire pour organiser ce type de sorties, qui reposent sur la volonté et le dynamisme de certains professeurs, celles-ci apportent toutefois une valeur ajoutée significative, et leur réduction ou leur suppression est préjudiciable à la qualité de l'enseignement. Car il ne s'agit évidemment pas de « vacances » : le professeur travaille et est responsable du bon déroulement du séjour, du bien-être des enfants et de leur apprentissage.

Or, depuis février 2001 et la prise de position de la chambre régionale des comptes de Lorraine, plusieurs chambres régionales des comptes, qui lui ont emboîté le pas, ont non seulement rappelé que le coût du voyage des accompagnateurs ne devait pas être supporté par les familles des élèves, eu égard au principe de gratuité mais, allant très loin, que les offres commerciales des opérateurs devaient servir à diminuer le coût final supporté par les familles. Pourtant, les accompagnateurs sont là pour encadrer les élèves dans le cadre d'une activité pédagogique : ils n'ont donc pas à supporter personnellement et intégralement les coûts engagés lors du voyage scolaire.

Les solutions actuellement mises en œuvre relèvent du bricolage et ne peuvent constituer une réponse à long terme. À titre d'exemple, dans les Yvelines où je suis conseiller général, pour permettre l'organisation de ces voyages, le conseil général a autorisé exceptionnellement les établissements à puiser les moyens nécessaires dans les fonds de réserve. Cette solution ne saurait être pérenne puisque, par définition, les fonds de réserve ne sont pas inépuisables.

J'aimerais donc savoir dans quelle mesure les offres commerciales proposées par les opérateurs ne pourraient pas de nouveau être utilisées pour financer, au moins en partie, les frais encourus par les professeurs et les autres accompagnateurs. Je vous remercie, madame la ministre, de bien vouloir me transmettre la réponse de M. Xavier Darcos.

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 le député, d'impérieux engagements empêchent M. Xavier Darcos de venir lui-même ce matin. Mais cette indisponibilité, dont il vous prie de l'excuser, me donne l'occasion de vous communiquer sa réponse.

Les observations émises par certaines chambres régionales des comptes ont conduit le ministre de l'éducation nationale à rappeler plusieurs principes, relatifs, d'une part, à la gratuité des voyages scolaires pour les accompagnateurs – ces agents qui exercent une mission au service de l'établissement n'ont pas à supporter les coûts d'une sortie s'inscrivant dans le prolongement d'une action d'enseignement – et, d'autre part, au fait que les familles des élèves ne doivent pas supporter le coût de ces voyages, l'encadrement des sorties qui relèvent d'une mission de service public ne pouvant être mis, même indirectement, à leur charge. De fait, les éventuelles conditions avantageuses accordées par les sociétés de voyages en matière de tarification doivent bénéficier à l'ensemble des participants et non concerner la seule part propre aux accompagnateurs.

Il convient toutefois de souligner que le respect de ces principes ne doit pas faire obstacle à l'organisation de sorties scolaires, notamment pour des raisons qui seraient liées à la prise en compte de la charge financière des accompagnateurs de voyage. Les recettes affectées au financement des sorties scolaires sont inscrites au budget de l'établissement après approbation des modalités de ce financement par le conseil d'administration. Celui-ci est appelé à se prononcer, d'une part, sur le montant de la participation des familles ; d'autre part sur l'ensemble du budget consacré au voyage, incluant évidemment la prise en charge financière du voyage des accompagnateurs. Les différentes subventions susceptibles d'être accordées dans le cadre d'un projet de voyage peuvent abonder ce budget, permettant ainsi de le mettre en adéquation avec le coût du voyage.

En tout état de cause, rien ne s'oppose à ce qu'un établissement finance sur son propre budget, et en particulier sur le fonds de réserve de l'établissement, avec l'accord du conseil d'administration, tout ou partie des dépenses engendrées par un voyage scolaire. Les établissements disposent par ailleurs de différentes sources de financement, telles que les aides attribuées par les collectivités territoriales, les contributions du foyer socio-éducatif ou d'autres associations de type 1901 et les subventions d'entreprises privées dans la mesure où elles ne sont pas assorties d'une obligation publicitaire. Enfin, les crédits pédagogiques alloués par l'État peuvent également être utilisés pour le financement de voyages scolaires.

Ce large éventail des sources de financement auxquelles peuvent recourir les établissements permet de corriger les éventuelles disparités de situation et offre ainsi à l'ensemble des collèges et des lycées la possibilité d'organiser des voyages scolaires.

Telles sont, monsieur le député, les réponses que souhaitait vous apporter M. Xavier Darcos.

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

M. Yves Vandewalle. Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse mais vous comprendrez aisément qu'elle ne me donne pas satisfaction...

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Je le crains.

M. Yves Vandewalle. ... puisqu'elle ne fait que réitérer celle qui a été donnée à d'autres parlementaires dans le passé, sans apporter, il faut le souligner, aucune solution de fond, puisqu'elle ne fait que perpétuer les graves conséquences d'arguties juridiques.

La réponse comporte une part d'hypocrisie. En tant que conseiller général, j'assiste régulièrement aux conseils d'administration des cinq collèges qui dépendent de mon canton : je dois dire que lorsqu'on a pris connaissance d'un seul budget d'établissement scolaire, on se demande si les services de l'administration centrale savent à quoi ressemble un budget et quels sont les moyens de financement dont les établissements disposent. Il y a donc, je le répète, une très large part d'hypocrisie dans cette réponse des services centraux.

Je le regrette, car cette mauvaise analyse du principe de gratuité est à l'origine de difficultés qui font partout obstacle à la bonne organisation des voyages scolaires. J'espère que les responsables politiques voudront bien se pencher à nouveau sur ce problème en vue d'y apporter enfin une véritable solution.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

EXTENSION DU DROIT À RÉPARATION À TOUS LES ORPHELINS DE GUERRE

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Cousin, pour exposer sa question, n° 116.

M. Jean-Yves Cousin. Monsieur le secrétaire d'État chargé des anciens combattants, je souhaite appeler votre attention sur l'indemnisation instituée par les décrets du 13 juillet 2000 et du 27 juillet 2004, afin que leur champ d'application soit étendu aux personnes reconnues pupilles de la nation et aux orphelins de guerre ou du devoir.

Ces décrets consacrent le droit à réparation des orphelins dont les parents ont été victimes de persécutions antisémites, de la barbarie nazie, morts en déportation, fusillés ou massacrés pour des actes de résistance. Je rappelle que le chef de l'État s'était engagé à demander au Gouvernement de lancer dès que possible des travaux permettant d'aboutir à la rédaction d'un décret unique complétant ou modifiant les décrets que j'ai cités.

C'est pourquoi j'aimerais, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous indiquiez si une réflexion sur le régime unique de réparation sera bientôt engagée. Un tel régime rétablirait l'équité vis-à-vis des pupilles de la nation et des orphelins de guerre ou du devoir, qui n'entrent pas dans le champ d'application des décrets existants.

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

M. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants. Monsieur le député, vous m'interrogez sur le devenir des décrets du 13 juillet 2000 et du 27 juillet 2004. Le premier est relatif à l'indemnisation des orphelins dont les parents ont été victimes des persécutions antisémites et raciales ; le second à l'indemnisation des orphelins de parents victimes d'actes de barbarie durant la seconde guerre mondiale. Ces deux décrets ont été pris pour

répondre à des situations exceptionnelles particulièrement dramatiques, même en temps de guerre, et ont donné lieu à ce jour au versement d'un peu plus de 850 millions d'euros, j'insiste sur ce chiffre, auxquels il faut ajouter des crédits légèrement inférieurs à 150 millions d'euros, inscrits dans la loi de finances pour 2008.

Le Gouvernement a été saisi d'une proposition tendant à élargir le champ d'application de ces décrets, voire à mettre au point un régime unique de réparation qui compléterait ou modifierait ces textes. Il a donc décidé d'engager une réflexion sur ce point. Cependant, l'ampleur du sujet et l'importance des conséquences tant juridiques que financières qu'entraînerait un tel régime, justifient préalablement, vous en conviendrez, une connaissance approfondie de la situation.

C'est pourquoi j'ai chargé le préfet honoraire Jean-Yves Audouin de conduire une mission de réflexion afin de procéder à cette analyse. M. Audouin devra me remettre son rapport au plus tard le 30 juin prochain.

Dans un second temps, au second semestre 2008, je réunirai une commission nationale de concertation, qui comprendra notamment les associations directement concernées, mais également des représentants des grandes associations du monde combattant et des victimes de guerre. Cette commission discutera des recommandations de la mission Audouin et proposera le dispositif juridique et financier qu'il paraîtra possible de retenir, assorti de modalités d'application précises.

Tels sont, monsieur le député, les éléments de réponse que je peux vous apporter à ce jour, sur un dossier auquel le Gouvernement attache, soyez en sûr, une importance certaine.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Cousin.

M. Jean-Yves Cousin. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir précisé que le principe d'une réflexion avait été entériné puisque vous avez confié une mission à cet égard au préfet Audouin. J'ai bien entendu qu'il devait rendre son rapport avant le 30 juin 2008. J'examinerai ce rapport et les conditions, notamment de délais, dans lesquelles ses recommandations seront mises en œuvre.

PONEYS SHETLAND

M. le président. La parole est à M. Alain Marty, pour exposer sa question, n° 114.

M. Alain Marty. Je souhaitais attirer l'attention du ministre de l'agriculture et de la pêche sur les irrégularités de gestion dénoncées depuis deux ans par l'Association France-Shetland Passion, l'AFSP, qui comprend 130 éleveurs de poneys Shetland. La gestion de cette race est assurée actuellement par l'Association française du poney Shetland, l'AFPS, qui a l'agrément du ministère de l'agriculture.

Malgré cet agrément, d'importantes irrégularités de gestion ont été signalées et montrent que le contrôle assuré par la sous-direction du cheval au ministère de l'agriculture n'est peut-être pas parfait. En effet, on a pu mettre en évidence de nombreux dysfonctionnements qui ne sont pas anodins. J'en veux pour preuve la liste des fautes de gestion : décisions invalidées par le ministère, falsifications de procès-verbaux de réunions ou encore non-respect de directives.

Pourtant, la gestion de la race de poneys Shetland est strictement encadrée par deux arrêtés du 3 avril 2002 et a été confiée à l'Association française du poney Shetland par l'intermédiaire d'une commission de *stud book*, elle-même placée sous la tutelle du ministère.

Conformément à ces deux arrêtés d'avril 2002, les règlements de *stud book* des races étrangères doivent se conformer aux prescriptions du berceau de race, en particulier à propos des normes vétérinaires internationales s'appliquant aux reproducteurs. Cependant, le nouveau règlement de *stud book*, approuvé en février 2007 par le ministère et publié au *Journal officiel*, n'a pas intégré les nouvelles normes vétérinaires britanniques applicables depuis 2004. En effet, ce nouveau règlement ne tient pas compte des prescriptions du berceau de race britannique. Par conséquent, les services du ministère se trouvent dans une situation qui me semble délicate au regard de leurs propres décisions.

Par ailleurs, dernièrement, le ministère a renouvelé son agrément à l'Association française du poney Shetland, bien que l'association mère britannique, la Shetland Pony Stud Book Society, accorde son soutien à l'autre association, France-Shetland Passion.

Un recours a été intenté devant la Commission européenne à des fins d'arbitrage. Face à cette confusion, je souhaite connaître la position du ministre de l'agriculture, savoir quelles sont les orientations pour lutter contre les irrégularités de gestion de cette race de poneys et, surtout, pour établir une coopération confiante entre le ministère et l'ensemble des éleveurs.

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

M. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants. Monsieur le député, je souhaite d'abord excuser mon collègue Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche, dont vous savez qu'il préside la semaine européenne du ministère de l'agriculture à Bruxelles. Il m'a donc chargé de vous répondre en son nom, ce que je fais volontiers.

L'Association française du poney Shetland, l'AFPS, a été agréée par le ministère de l'agriculture et de la pêche, en vertu d'un arrêté du 23 avril 2003, pour intervenir dans la sélection et l'amélioration génétique du poney Shetland.

L'attention des services a été appelée à plusieurs reprises sur certaines difficultés de fonctionnement de cette association. L'administration a tout de suite réagi en demandant à la présidente de l'AFPS de fournir toutes explications utiles sur ces difficultés, puis en soumettant le dossier, comme le prévoit la réglementation, à la commission du livre généalogique des races de poneys et en assurant un suivi renforcé de l'AFPS.

Par ailleurs, les services du ministère de l'agriculture et de la pêche ont demandé aux haras nationaux de vérifier la validité des commissions de *stud-book* et la solidité juridique des modifications apportées au règlement du *stud-book* du poney Shetland au cours des dernières années.

Cette démarche sera complétée par la demande, adressée par le ministre de l'agriculture et de la pêche aux haras nationaux, d'établir dans des délais raisonnables un rapport relatif aux expertises qu'ils mènent depuis plusieurs mois sur ce dossier important.

Telle est la réponse, succincte j'en conviens, que je suis en mesure de vous apporter, à cette heure, au nom de M. Barnier.

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

M. Alain Marty. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de cette réponse.

J'attends avec intérêt les conclusions des haras nationaux : s'il y a des irrégularités – relevées depuis longtemps –, il est important que le ministère les examine et y remédie.

Permettez-moi juste une remarque : dans la commission de *stud book* siègent normalement quatre représentants des éleveurs et deux représentants des haras nationaux, ces derniers assurant le secrétariat. Autrement dit, on demande aux haras nationaux d'être juge et partie. Il y a là aussi, dans l'optique d'une analyse sereine de la situation, une pratique qui n'est pas de bonne méthode.

Je demanderai néanmoins au ministre de l'agriculture de bien vouloir me faire part de ses conclusions, une fois achevées les démarches qu'il a entreprises.

RÉFORME DE LA CARTE JUDICIAIRE DANS LES HAUTES-PYRÉNÉES

M. le président. La parole est à Mme Chantal Robin-Rodrigo, pour exposer sa question, n° 110.

Mme Chantal Robin-Rodrigo. Ma question s'adressait à Mme la garde des sceaux. Comme je n'ai pas entendu dire qu'il y avait une réunion des ministres européens de la justice, j'espère, monsieur le secrétaire d'État à la défense, que vous serez en mesure de me dire où elle se trouve, d'autant que j'ai dû modifier ma question puisque vient de paraître au *Journal officiel* du 18 janvier le décret n° 2008-54, relatif aux pôles de l'instruction.

Malgré plusieurs demandes des trois députés du département des Hautes-Pyrénées, Mme la garde des sceaux n'a jamais daigné nous rencontrer afin que nous puissions lui exposer, plus en détail, combien la création d'un pôle de l'instruction à Tarbes était nécessaire et combien son transfert à Pau créait des injustices territoriales entre les cours d'appel. Son collaborateur, M. Noël, nous a reçus avec Jean Glavany mais n'a pas voulu tenir compte du nombre de dossiers à l'instruction – on en compte 112 –, se fondant sur le nombre de dossiers ouverts en 2007.

Vous savez bien que la plupart des saisines des juges d'instruction émanent du procureur de la République, qui peut décider, par exemple, même pour des dossiers lourds et complexes, de saisir directement le juge correctionnel sans passer par la voie de l'instruction. On aboutit alors à des dossiers insuffisamment approfondis qu'il faut reprendre en grande partie, ce qui provoque des délais très longs. Vous conviendrez que cette situation n'est satisfaisante ni pour la justice ni pour les justiciables et que, dans ces conditions, prendre pour seul critère le nombre des dossiers ouverts n'est ni juste ni cohérent.

Si Mme la garde des sceaux avait bien voulu nous entendre, nous lui aurions présenté une autre proposition, incluant la possibilité de créer un pôle de l'instruction à Tarbes par redéploiement d'effectifs, c'est-à-dire, j'y insiste, à budget constant.

Permettez-moi aussi de m'étonner du sort réservé à la région Midi-Pyrénées, qui est, en superficie, la plus grande région française. La cour d'appel de Toulouse compte trois pôles d'instruction, dont un à Montauban, distant de Toulouse d'à peine trente minutes, alors que, dans la cour d'appel de Pau, dont Tarbes dépend, trois pôles sont créés, dont deux dans le département voisin des Pyrénées-Atlantiques. Allez savoir pourquoi ! Il y a vraiment là de

graves inégalités territoriales, qui mettent en cause l'efficacité et la qualité de la justice dans les Hautes-Pyrénées, territoire de montagne, comme vous le savez.

Je souhaitais donc demander à Mme la garde des sceaux, ne lui parlant plus de la réforme des tribunaux d'instance, mais simplement de la création d'un pôle de l'instruction à Tarbes, qui s'avère indispensable, de modifier le décret qu'elle vient de prendre après avoir étudié les éléments que je viens de vous exposer, et ce sans avoir à mobiliser, je le répète, de moyens supplémentaires. A-t-elle l'intention de revenir sur l'organisation qu'elle prévoyait, à la lumière des propositions formulées par l'ensemble des parlementaires des Hautes-Pyrénées, par les magistrats et les avocats du barreau de Tarbes, et soutenues par la population pyrénéenne.

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. Madame la députée, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser Mme la garde des sceaux, qui est en déplacement. Je lui transmettrai bien entendu la demande de rendez-vous de l'ensemble des parlementaires de votre département.

Vous avez souhaité l'interroger sur les conséquences de la réforme de la carte judiciaire dans les Hautes-Pyrénées.

Six tribunaux d'instance du ressort de la cour d'appel de Pau font en effet l'objet d'une fusion, dont un dans les Landes, à Saint-Sever, trois dans les Pyrénées-Atlantiques, à Saint-Palais, Biarritz et Orthez, et deux dans les Hautes-Pyrénées, à Lourdes et Bagnères-de-Bigorre.

Le tribunal d'instance de Lourdes est une juridiction de faible activité : 364 affaires civiles nouvelles par an, en moyenne, sur la période 2004-2006, pour un niveau moyen d'activité, tous tribunaux d'instance confondus, de 615 affaires par an et par magistrat. Il compte parmi les 169 tribunaux dont l'activité ne justifie pas l'emploi d'un juge à plein temps. À cet égard, vous avez d'ailleurs relevé que le poste de juge est resté vacant pendant deux ans.

Le tribunal d'instance de Bagnères-de-Bigorre est également une juridiction de faible activité : 496 affaires civiles nouvelles par an, en moyenne, sur la même période. Dans ces conditions, la continuité du service, l'accueil du justiciable et la sécurité du tribunal ne peuvent être assurés de manière acceptable.

Par ailleurs, Mme la garde des sceaux a souhaité que les tribunaux d'instance assurent désormais une activité suffisante pour deux magistrats, afin de rompre l'isolement du juge. Il n'est pas concevable que des juges d'instance, souvent nommés dès la sortie de l'École nationale de la magistrature, soient seuls dans leur tribunal, sans possibilité d'échanges avec des magistrats plus expérimentés. Vous conviendrez que ce n'est pas une sécurité absolue pour le justiciable local. On en a eu des exemples malheureusement célèbres, plus au nord de la France.

Notre réflexion a bien évidemment intégré les préoccupations d'aménagement du territoire. Le rattachement du ressort des tribunaux de Lourdes et Bagnères-de-Bigorre au tribunal d'instance de Tarbes se justifie du fait de la proximité de ces trois sites. En effet, Tarbes est distant de moins de 25 kilomètres de Lourdes et de Bagnères-de-Bigorre, soit un temps de trajet par la route inférieur à trente minutes.

S'agissant de l'instruction, la loi du 5 mars 2007 tendant à renforcer l'équilibre de la procédure pénale prévoit, vous le savez, qu'à compter du 1^{er} janvier 2010, toutes les affaires

d'instruction seront confiées à un collège composé de trois magistrats instructeurs, afin de sécuriser l'instruction au profit des justiciables. Aussi la localisation des pôles de l'instruction a-t-elle d'emblée été faite dans la perspective de la mise en œuvre de la collégialité à partir de 2010.

Le tribunal de grande instance de Tarbes, seule juridiction de ce type dans le département des Hautes-Pyrénées, assure une faible activité en matière d'instruction. En effet, le nombre d'ouvertures d'informations a été seulement de 95 en 2004, 99 en 2005 et 81 en 2006, soit 275 au total, ce qui, à raison de 60 dossiers nouveaux par an et par juge d'instruction, représente un équivalent-temps plein moyen annuel de 1,53 juge d'instruction. Cette tendance est confirmée en 2007, puisque seulement 71 ouvertures d'informations ont été enregistrées sur les trois premiers trimestres de l'année.

Dans ces conditions, il a été décidé de rattacher la juridiction au pôle de l'instruction localisé à Pau, dans le département limitrophe des Pyrénées-Atlantiques.

Je précise néanmoins que, jusqu'au 1^{er} janvier 2010, les affaires ne relevant pas de la compétence du pôle de l'instruction demeureront instruites par le juge d'instruction du tribunal de grande instance de Tarbes.

Par ailleurs, les juridictions de Tarbes – tribunal de grande instance et cour d'assises – restent compétentes pour juger les affaires qui seront instruites par le pôle de l'instruction de Pau.

Tels sont, madame la députée, les éléments de réponse que je pouvais vous transmettre aujourd'hui.

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

Mme Chantal Robin-Rodrigo. Je vous remercie infiniment, monsieur le secrétaire d'État, mais cette réponse est complètement à côté de la question. Ce n'est pas votre faute, j'en conviens. Nous devons déposer les questions orales trois semaines à l'avance. Je ne pouvais donc pas savoir, au moment où j'ai adressé à Mme la garde des sceaux le texte de celle-ci, que le décret serait pris le 16 janvier. Cela explique que je lui aie posé ce matin une question différente, à laquelle elle aurait dû répondre personnellement.

Cette nouvelle mouture concernait le pôle de l'instruction. Les décisions prises à cet égard sont aberrantes. La justice doit être au service de nos concitoyens. Et je puis vous assurer que le jour où nous reviendrons aux affaires,...

M. le secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants. Le plus tard possible !

Mme Chantal Robin-Rodrigo. ... nous corrigerons certains éléments de votre schéma, qui est non seulement injuste du point de vue de l'aménagement équilibré de nos territoires, mais qui sera en outre calamiteux pour les justiciables.

REVALORISATION DES PENSIONS DE RETRAITE

M. le président. La parole est à M. Bernard Brochand, pour exposer sa question, n° 122.

M. Bernard Brochand. Madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, permettez-moi d'appeler à nouveau votre attention et celle de M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, sur la situation des personnes retraitées en général, et dans le bassin cannois en particulier.

L'actualité de ces dernières semaines – M. le ministre du travail le sait mieux que quiconque – a beaucoup porté, et à juste titre, sur la nécessité d'améliorer le pouvoir d'achat des ménages français. D'importantes réformes étaient attendues et ont d'ores et déjà été mises en œuvre, notamment la défiscalisation des heures supplémentaires, qui est la traduction concrète de notre promesse de campagne « travailler plus pour gagner plus ! ».

Or, il est hélas une partie de la population française qui n'a plus la possibilité de s'inscrire dans ce cercle vertueux de croissance qui permet l'augmentation directe de ses revenus : il s'agit des retraités.

Ces personnes aux revenus souvent très modestes, et qui ne peuvent malheureusement plus travailler davantage pour gagner plus, doivent cependant faire face à de nombreuses augmentations : celle du fioul, qui a atteint 250 % en 10 ans ; celle des carburants, qui a été de 17,1 % l'année dernière ; celle du gaz, qui s'est élevée à 50 % en 10 ans ; celles du pain, du lait, de leur loyer. Parallèlement, elles sont confrontées au déremboursement de certains médicaments et, depuis peu, à l'instauration de nouvelles franchises médicales, certes rendues nécessaires afin de pérenniser notre système de solidarité.

Or, dans le même temps, ces dernières années, la hausse des pensions de retraite est restée plutôt modérée, alors que leur revalorisation devait être une priorité. Concrètement, le Gouvernement a limité à 1,1 % la hausse des retraites au 1^{er} janvier, alors que l'inflation, selon l'INSEE, devrait connaître un pic au premier trimestre et rester durablement supérieure à 2 % pendant l'année 2008.

Pour faire face à un quotidien devenu de plus en plus difficile, de nombreux retraités aux faibles pensions demandent, en conséquence, qu'une allocation exceptionnelle du coût de la vie leur soit attribuée en ce début d'année, similaire à la prime de Noël destinée à certains bénéficiaires des minima sociaux.

Alors que la part des retraites dans le revenu global des ménages cannois est aujourd'hui de plus de 37 % selon l'INSEE, et afin de tenir compte de l'évolution des prix constatée au plan national, je vous demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre dès que possible en vue de garantir le pouvoir d'achat des retraités et des personnes âgées.

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 le député, sachez que Xavier Bertrand et moi-même, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, sommes particulièrement attentifs aux préoccupations exprimées par les retraités. C'est pourquoi nous souhaitons vous faire part des éléments suivants.

La loi du 21 août 2003 portant réforme des retraites permet de garantir le pouvoir d'achat des retraités en prévoyant une indexation des pensions de retraite sur les prix. Comme les années précédentes, cette règle a été appliquée, pour l'année 2008, en fonction des prévisions d'inflation disponibles lors de l'élaboration du projet de loi de financement de la sécurité sociale.

Comme vous le savez, cette loi prévoit également qu'une conférence, présidée par le ministre chargé de la sécurité sociale et réunissant les organisations syndicales et professionnelles représentatives au plan national, peut proposer au Parlement une correction au taux de revalorisation de l'année suivante s'il apparaît que le pouvoir d'achat des

retraités n'a pas été maintenu. Xavier Bertrand a réuni cette conférence le 20 décembre 2007, afin de faire le point, en toute transparence, sur cette question avec l'ensemble des partenaires sociaux, et de s'assurer que le pouvoir d'achat des retraités a bien été garanti depuis la loi du 21 août 2003.

Au vu du bilan des revalorisations effectuées sur les exercices précédents, et compte tenu des derniers chiffres publiés sur l'évolution des prix, il a été pris acte de l'écart positif de 0,2 % au-delà de l'inflation dont ont bénéficié les retraités sur la période 2004-2006, et du fait que, d'après l'INSEE, l'inflation constatée en 2007 serait supérieure aux prévisions. M. le ministre du travail a donc indiqué très clairement, d'une part, qu'il faudrait vraisemblablement aller au-delà de la revalorisation de 1,1 % initialement prévue pour 2008 et, d'autre part, que le Gouvernement n'avait pas l'intention d'attendre le PLFSS 2009 pour procéder, le cas échéant, à une correction. Un point précis sera donc fait à l'occasion du rendez-vous sur les retraites de 2008, et les décisions seront prises, dans ce cadre, sur la base de l'inflation constatée pour 2007 et prévue pour 2008.

Par ailleurs, conformément aux engagements pris par le Président de la République lors de la campagne électorale et confirmés lors de son discours du 18 septembre 2007, à l'occasion du quarantième anniversaire de l'Association des journalistes de l'information sociale, M. le ministre du travail a réaffirmé que la revalorisation des petites retraites serait l'une des questions majeures à traiter dans le cadre du rendez-vous de 2008 sur les retraites. Chacun connaît la situation financière des régimes de retraite, mais il nous faudra absolument trouver, dans le cadre de ce rendez-vous, les moyens nécessaires pour revaloriser les petites retraites de ceux qui ont travaillé toute leur vie, ainsi que les pensions de réversion.

M. le président. La parole est à M. Bernard Brochand.

M. Bernard Brochand. Merci beaucoup, madame la secrétaire d'État. La liste des actions que vous entendez mener répond complètement à ma question. Je souhaite que cela se fasse le plus rapidement possible. Car, vous le savez, il y a la réalité et la perception qu'on en a. Une revalorisation dépassant l'inflation de 0,2 %, ce n'est pas cela qui va satisfaire les retraités. Vraiment, croyez-moi, il est temps de faire quelque chose !

M. Pierre Cohen. Eh oui !

INDEMNITÉ DE RÉSIDENCE DANS LES FONCTIONS PUBLIQUES

M. le président. La parole est à M. Pierre Cohen, pour exposer sa question, n° 113.

M. Pierre Cohen. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique sur la situation des agents des trois fonctions publiques – d'État, territoriale et hospitalière – qui travaillent dans les communes de l'aire urbaine de Toulouse et ne perçoivent pas l'indemnité de résidence en raison du classement de ces communes en zone 3.

Cette répartition en trois catégories de zones de salaires, établie par le décret du 30 octobre 1962, a pour objectif de compenser les écarts du coût de la vie entre les territoires. Or, depuis sa classification en zone 3 – sur la base d'un texte, faut-il le rappeler, instruit il y a 45 ans ! –, de nombreux facteurs ont considérablement modifié les données de l'agglomération toulousaine, qui est durement affectée par la cherté de la vie.

Cette évolution n'a fait que s'accroître ces dernières années. Ainsi, les budgets consacrés au logement et aux transports sont en hausse constante. Parmi les causes qui influent sur le marché de l'immobilier figurent notamment l'évolution sans cesse croissante de la démographie, l'installation, liée au développement de l'industrie aéronautique, de familles à fort pouvoir d'achat, sans oublier la catastrophe d'AZF et ses effets. À titre d'exemple, entre 2000 et 2006, le coût de la construction et des loyers a augmenté de presque 50 %, cependant que les salaires ont stagné. Hélas, le Président de la République n'a donné aucun espoir de rattrapage.

La situation actuelle ne correspond donc plus aux données de notre territoire prises en compte initialement. Il serait juste que la réglementation puisse évoluer de manière à corriger le calcul des indemnités de résidence pour les agents concernés.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

M. Éric Besson, *secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.* Monsieur le député, permettez-moi d'abord d'excuser Éric Woerth qui, retenu par d'autres engagements, m'a demandé de le représenter pour vous répondre.

Comme vous venez de le rappeler, les fonctionnaires des trois fonctions publiques peuvent percevoir, en complément de leur traitement de base, une indemnité proportionnelle à ce dernier. Son taux, de 0 %, 1 % ou 3 %, est déterminé en fonction des zones territoriales où le fonctionnaire exerce son activité. Au fil du temps, la définition de ces zones territoriales, qui repose sur des bases objectives, notamment les recensements généraux de la population effectués par l'INSEE, a connu des révisions. C'est ainsi qu'en 2001 la ville de Toulouse a été classée en zone 3, dans le cadre d'un réexamen global des zones. Toutefois, l'abandon par l'INSEE du système de recensement général empêche aujourd'hui de procéder à une actualisation de ce type. En effet, les recensements annuels partiels ne permettent pas de faire évoluer simultanément le classement des communes.

Par ailleurs, l'évolution générale des prix de l'immobilier concernant nombre de communes et de villes en France, cette situation appelle une réflexion globale sur l'actuel dispositif de l'indemnité de résidence et son devenir. Cette réflexion doit s'effectuer en cohérence avec les modalités d'accompagnement de la mobilité géographique des fonctionnaires et aboutir à une allocation juste, pertinente et efficace des deniers publics. C'est pourquoi le Gouvernement a missionné la direction du budget et la direction générale de l'administration et de la fonction publique pour réfléchir à une évolution du dispositif actuel, qui sera prochainement remanié et permettra ainsi de répondre très précisément à votre demande.

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

M. Pierre Cohen. Monsieur le secrétaire d'État, on ne peut pas ignorer certaines données objectives. D'abord, l'agglomération toulousaine voit arriver chaque année 15 000 à 18 000 personnes, ce que l'État reconnaît puisqu'elles sont enregistrées dans les recensements démographiques. Ensuite, si le foncier a augmenté sur l'ensemble du territoire, plusieurs indices objectifs et précis montrent que la hausse est plus forte dans certaines agglomérations.

J'entends bien qu'une réflexion va être lancée. Mais aujourd'hui, la situation est telle qu'on ne peut plus attendre et se contenter de promesses. Le logement pèse si fortement sur le pouvoir d'achat des ménages que seuls peuvent s'installer dans les villes ceux qui en ont les moyens. Les fonctionnaires ont le droit d'habiter en ville et le réajustement de ces primes doit leur permettre de s'y maintenir. Votre proposition de réflexion ouvre une petite voie d'espoir, mais trop de promesses ont été non tenues pour que votre réponse satisfasse les attentes des fonctionnaires des trois catégories travaillant dans l'agglomération toulousaine.

TVA APPLICABLE À LA RESTAURATION

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour exposer sa question, n° 117.

M. Jean-Yves Bony. Monsieur le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques, ces dernières années, le secteur de l'hôtellerie et de la restauration a tenu ses promesses : 20 000 emplois en solde net ont été créés en 2006. Ce secteur est aussi celui qui a le plus augmenté ses salaires et réduit son temps de travail en l'espace de trois ans. Les cafés, hôtels, restaurants, discothèques représentent incontestablement un gisement considérable de croissance et de création d'emplois. Ils constituent un élément essentiel du tourisme en France, premier pays d'accueil du monde.

Comme la profession et la plupart de mes collègues parlementaires, j'ai enregistré avec beaucoup de satisfaction la décision prise, le 13 novembre dernier, par les ministres de l'économie et des finances de l'Union européenne, de proposer une directive sur la réduction du taux de TVA dans la restauration en 2008, lorsque la France assurera la présidence de l'Union. Je me félicite de cette avancée, qui semble irréversible. Cette mesure, le Président Jacques Chirac avait inlassablement tenté de l'obtenir, sans succès ; le Président Sarkozy est parvenu, au prix de maints efforts et de démarches auprès de ses collègues de l'Union européenne, notamment de nos partenaires et amis allemands, à débloquer le dossier. À notre grande satisfaction et à celle de la profession, les engagements pris par le Président en juillet 2007 seront ainsi tenus.

L'abaissement de la TVA à 5,5 % dans la restauration, taux dont bénéficient déjà le secteur de l'alimentation et les autres formes de restauration, ne serait que justice et aurait certainement un impact fort appréciable sur le développement de cette branche d'activité, en favorisant davantage encore l'emploi. Pouvez-vous nous préciser l'état d'avancement du dossier, à quelques semaines de la présidence française de l'Union européenne ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

M. Éric Besson, *secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.* Monsieur le député, je vous prie d'abord d'excuser l'absence de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi qui, empêchée, m'a demandé de la remplacer.

Le Gouvernement est convaincu de la nécessité de soutenir un secteur aussi essentiel à l'emploi et à la vie quotidienne des Français que la restauration. Vous avez raison de souligner qu'en matière de taux de TVA applicable à ce secteur, nous étions dans une situation de blocage complet, la France se trouvant en opposition avec certains de ses partenaires amis et européens. Le Gouvernement a réussi, lors

du conseil Écofin à Bruxelles, à relancer la négociation pour que l'Europe puisse enfin avancer sur ce sujet. Ainsi, à la demande de Mme Lagarde, la Commission s'est formellement engagée à présenter au second semestre 2008 – celui de la présidence française – un projet de directive qui permettra d'aller vers l'application des taux réduits de TVA, notamment dans les secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, dont la restauration. Elle vient de le confirmer par lettre au Gouvernement.

D'ici là, nous avons bien l'intention de rester pleinement mobilisés, à la fois vis-à-vis de la Commission européenne et de nos partenaires. Comme vous l'avez souligné, c'est le travail diplomatique intense mené par le Gouvernement qui a permis de relancer la dynamique communautaire. C'est ce même travail qui doit nous permettre de convaincre nos partenaires que nos idées sont les bonnes et que ces taux réduits sont compatibles avec l'équilibre que nous recherchons par ailleurs pour nos finances publiques. C'est en ce sens que le Gouvernement agira dans les semaines à venir.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Yves Bony. Je remercie le Gouvernement de son engagement en faveur de ce dossier, dont nous suivons le développement avec attention.

CONSÉQUENCES DE LA HAUSSE DU COÛT DE L'ÉNERGIE POUR LES ENTREPRISES ÉLECTRO-INTENSIVES

M. le président. La parole est à M. Michel Heinrich, pour exposer sa question, n° 120.

M. Michel Heinrich. Je souhaite appeler l'attention de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sur les difficultés que rencontrent les entreprises électro-intensives face à la hausse des coûts de l'énergie.

Je veux d'abord insister sur la nécessité de maintenir jusqu'à la fin de 2008, voire au-delà, le tarif transitoire d'ajustement au marché, dit TARTAM. En effet, certaines entreprises grosses consommatrices d'énergie travaillent à réduire leur consommation et les coûts qui en découlent. Mais les études et la mise en place d'installations demandent du temps et les coûts variables, qui augmentent davantage que les recettes, mettent en péril leurs activités et leurs emplois. J'ai pu le constater moi-même lors d'une visite chez Norske Skog. Cette entreprise, qui fabrique du papier journal dans l'agglomération d'Épinal, à Golbey, travaille avec acharnement à réduire sa consommation en y investissant de grosses sommes, mais doit dans le même temps supporter les hausses des frais de fonctionnement liés à l'énergie. L'ouverture du marché de l'électricité n'ayant pas eu les effets escomptés sur le coût de l'énergie, Norske Skog a vu sa dépense énergétique augmenter de 20 millions d'euros entre 2005 et 2006 !

Le TARTAM, tarif à mi-chemin entre le prix du marché et le coût de l'électricité issue des centrales nucléaires françaises, pourrait résoudre ce problème en 2008, comme il l'a fait en 2007. Or son maintien serait compromis à la suite d'une plainte de certains fournisseurs d'électricité auprès de l'Union européenne. Il est pourtant capital pour permettre aux entreprises concernées de rechercher des solutions adaptées. Un rapport est en cours de préparation à la Commission européenne, à laquelle je souhaiterais que Mme Lagarde puisse rappeler l'enjeu du marché de l'énergie en France, notamment en matière d'emploi : faute de maintenir cette période transitoire permettant l'adapta-

tion du marché à des solutions acceptables, les entreprises électro-intensives, inquiètes, pourraient envisager de délocaliser leur activité.

Ensuite, toujours en matière d'énergie, je regrette le retard pris dans la mise en place du consortium Exeltium, que la Commission européenne doit autoriser. Exeltium, c'est le rassemblement de trente-cinq entreprises électro-intensives françaises, qui représentent plusieurs dizaines, voire centaines de milliers d'emplois. Il a permis, à l'issue d'un appel d'offres européen lancé en mai 2006, la signature avec EDF d'un contrat de fourniture à long terme, à un prix de l'énergie basé sur les coûts de développement de la production électronucléaire. Les contrats de prêts, qui financent 90 % de l'investissement initial, soit 4 milliards d'euros, ont fait l'objet d'un accord entre Exeltium et les banques. Le projet n'attend maintenant pour démarrer qu'un *nihil obstat* de la direction générale de la concurrence à Bruxelles. Or, selon mes informations, celle-ci tarde à donner son feu vert. Mme la ministre de l'économie pourrait-elle débloquent cette situation, qui pénalise gravement les entreprises concernées ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

M. Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques. Monsieur le député, je souhaite à nouveau excuser Mme Lagarde, qui m'a demandé de vous répondre en son nom.

Vous l'avez interrogée sur les menaces que fait peser sur les entreprises électro-intensives l'évolution du prix de l'électricité. Il s'agit en effet d'un réel enjeu de compétitivité pour ces entreprises. Dans l'industrie du papier, par exemple, les achats d'électricité représentent plus de 20 % de la valeur ajoutée. Les parlementaires, dont vous êtes, ont apporté une première réponse à ce problème en instaurant un tarif réglementé transitoire d'ajustement du marché, le TARTAM, créé par la loi du 7 décembre 2006. Ce dispositif prévoit que toute entreprise en ayant fait la demande avant le 1^{er} juillet 2007 bénéficie d'un tarif réglementé fixé à un niveau sensiblement inférieur au prix du marché jusqu'à la fin de l'année 2008 au moins.

Que se passera-t-il après ? Comme Luc Chatel a eu l'occasion de le préciser au cours des débats parlementaires sur la proposition de loi relative aux tarifs réglementés, le Gouvernement présentera au Parlement, en septembre 2008, un rapport relatif à la formation des prix sur le marché de l'électricité, ainsi qu'un bilan de l'application du TARTAM. Sur la base de ce rapport, les parlementaires pourront décider, avant la fin de l'année 2008, de l'opportunité ou non de prolonger ce dispositif.

S'agissant de la procédure au titre des aides d'État ouverte par la Commission, le 13 juin dernier, le Gouvernement a fait savoir à cette dernière qu'il ne partageait pas son analyse, réaffirmant son attachement au maintien des tarifs réglementés et au TARTAM.

Les consommateurs français, professionnels et domestiques, ont financé la construction du parc électronucléaire, qui fournit une électricité parmi les plus compétitives d'Europe. Il est donc à nos yeux légitime qu'ils en retirent les bénéfices en termes de compétitivité et de pouvoir d'achat.

Enfin, s'agissant du consortium Exeltium, les modalités du contrat sont toujours en cours d'examen par la Commission. Le Gouvernement souhaite que les premières

livraisons soient effectives à partir de l'été 2008. Je rappelle que de nombreux autres pays européens ont fait part de leur intérêt pour ce dispositif innovant.

M. le président. La parole est M. Michel Heinrich.

M. Michel Heinrich. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de cette réponse, qui devrait sinon satisfaire les industriels concernés, du moins apaiser leur inquiétude. Dans ce secteur, le coût de l'énergie revêt, j'y insiste, une importance particulière. Déjà ces entreprises emploient des centaines de milliers de personnes à un coût salarial supérieur à celui des pays asiatiques et doivent de surcroît, compte tenu de leurs énormes investissements, assumer des taxes – en particulier la taxe professionnelle – qui pèsent lourd sur leurs comptes. Les éléments de réponse que vous venez de me transmettre leur donneront matière à plus d'optimisme.

USINE FORD EN GIRONDE

M. le président. La parole est à Mme Pascale Got, pour exposer sa question, n° 109.

Mme Pascale Got. Monsieur le secrétaire d'État chargé de la prospective, j'interpelle à nouveau le Gouvernement, et notamment Mme Lagarde, sur les risques toujours croissants de fermeture de l'usine Ford située à Blanquefort. En effet, depuis ma dernière rencontre avec Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, les mauvaises nouvelles se sont accumulées. Ainsi, la fin de la production de la boîte de vitesses actuellement fabriquée a été ramenée de 2010 à 2009. Or 2009, c'est demain ! C'est demain pour les 2 000 salariés et leurs familles, pour les 15 000 emplois induits, pour l'économie de toute une région !

Devant la catastrophe sociale, économique et financière qui s'annonce, le Gouvernement doit agir en urgence. Il ne peut laisser les directions de Ford Monde et Ford Europe glisser inexorablement vers la fermeture du site de Blanquefort. Aussi, en accord avec les représentants syndicaux, je demande expressément la nomination d'un « Monsieur Ford » au plus haut niveau pour travailler uniquement sur ce dossier et rechercher les solutions permettant de maintenir l'emploi sur le site. Le Gouvernement avait su se mobiliser contre la fermeture de la SOGERMA en Gironde. Qu'il fasse de même pour Ford !

Il doit également exiger de la direction de Ford le lancement immédiat d'un plan de recherche de nouveaux processus de production. Le site de Blanquefort a en effet un fort potentiel technologique, et ses salariés disposent d'un grand savoir-faire. N'attendons pas 2009, comme le veut Ford, pour nous engager dans cette voie : ce sera trop tard.

Je souhaite également obtenir des précisions sur le cahier des charges de l'agence qui serait désignée par le Gouvernement et par Ford. À ce sujet, j'appelle votre attention sur les limites d'une politique consistant à superposer les structures.

Enfin, quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre sur ce dossier, et selon quel calendrier ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

M. Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques. Madame la députée, je vous prie d'excuser Mme Lagarde qui, empêchée, m'a demandé de répondre à votre question.

Vous avez appelé son attention sur les menaces pesant sur la société Ford Aquitaine Industries, filiale du constructeur automobile américain Ford, et située, comme vous venez de le rappeler, à Blanquefort, près de Bordeaux, en Gironde.

Cette société souffre, depuis 2005, d'une baisse de ses volumes de production liée à la perte continue des parts de marché de la maison mère sur le 4X4 aux États-Unis. En outre, nous savons qu'elle devrait cesser, en 2010, la production de boîtes automatiques cinq vitesses à destination des usines de montage américaines de Ford, son débouché quasi exclusif.

La ministre partage l'inquiétude des salariés et des élus. Elle vous garantit que l'État se mobilise, au niveau local et national, pour assurer le maintien des 1 600 emplois concernés. Ainsi, le préfet a installé il y a six mois un groupe de travail sur l'avenir du site, qui réunit la direction de Ford et des services de l'État, et associe des partenaires comme l'Agence aquitaine de développement industriel. Des pistes ont été dégagées, en termes de repositionnement du site, de reprise ou de diversification, qu'il faut continuer à explorer. Il est important que les représentants de Ford s'investissent activement au plus haut niveau. Le 5 février, la ministre vous recevra de nouveau, dans le cadre d'une délégation d'élus locaux, avec la direction de Ford Europe. Elle rappellera à cette occasion la responsabilité sociale de l'entreprise et l'importance de rechercher conjointement des solutions. Dans cet esprit, elle a d'ores et déjà demandé à l'AFII, l'Agence française pour les investissements internationaux, de définir avec Ford les termes d'une contractualisation visant à valoriser l'attractivité de l'implantation et de son personnel et à optimiser la recherche d'investisseurs étrangers.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Got.

Mme Pascale Got. J'ai bien pris note de ces informations, monsieur le secrétaire d'État, mais elles tiennent plus du constat qu'elles ne répondent à mes questions. Dans la course contre la montre qui s'engage avec Ford, nous avons pris un retard important. Par ailleurs, alors que notre pays cherche à allonger la durée de la vie professionnelle, il ne faudrait pas se laisser entraîner dans les calculs stratégiques de Ford, qui mise sur le fait qu'en 2009, plus de 900 de ses salariés auront plus de cinquante ans.

Ajoutant ma voix à celle des représentants syndicaux, je maintiens qu'il est urgent de traiter ce dossier avec plus de dynamisme.

ENTREPRISE DUNLOP-GOODYEAR À AMIENS

M. le président. La parole est à M. Maxime Gremetz, pour exposer sa question, n° 103.

M. Maxime Gremetz. Monsieur le secrétaire d'État chargé de la prospective, j'ai interrogé, en novembre, le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité sur les graves menaces de licenciement qui pèsent sur les salariés de Goodyear-Dunlop, entreprise implantée dans la zone industrielle d'Amiens-Nord. Je n'ai toujours pas de réponse.

Le 3 avril 2007, en comité central d'établissement extraordinaire, puis le lendemain, à l'occasion de négociations relatives à l'aménagement du temps de travail, la direction a annoncé que 500 suppressions d'emplois étaient envisagées dans un avenir proche. Alors même que le groupe s'engage à investir 50 millions d'euros au cours des quatre prochaines années pour développer le site amiénois, il veut, dans le même temps, supprimer 500 des 2 700 emplois du site ! Il manie même le chantage à la politique du pire, agitant

la menace d'une fermeture des sites amiénois si un accord n'est pas concédé par les salariés et leurs représentants dans un délai rapproché.

En outre, la direction a voulu passer en force en organisant de façon unilatérale un référendum, finalement mis en échec par les salariés. Après négociations, la direction et les organisations syndicales ont, ensemble, organisé une consultation référendaire – légale, cette fois – sur les propositions du groupe. Les salariés se sont exprimés à 64,55 % – et à 74 % dans le collège des salariés postés – contre le projet de réorganisation du complexe, le taux de participation étant de 92,6 %. La démocratie a donc pleinement joué son rôle.

Oui, les salariés veulent de l'investissement. Oui, ils veulent conserver leur emploi et préserver leur vie de famille. Mais ils disent non à la casse de leurs conditions de travail, aux « quatre-huit », à la perte du pouvoir d'achat, à la remise en cause de l'organisation du travail et de leur qualité de vie.

La direction se trouve face à des salariés et des syndicats motivés, qui comptent exercer leur droit d'expression conformément à l'article L. 461-1 du code du travail, selon lequel « les salariés bénéficient d'un droit à l'expression directe et collective sur le contenu, les conditions d'exercice et l'organisation de leur travail. Cette expression a pour objet de définir les actions à mettre en œuvre pour améliorer leurs conditions de travail, l'organisation de l'activité et la qualité de la production dans l'unité de travail à laquelle ils appartiennent et dans l'entreprise. » Rappelons également qu'en vertu du même article, les opinions que les salariés émettent dans l'exercice du droit d'expression ne peuvent motiver une sanction ou un licenciement.

Après ce référendum organisé paritairement, la direction doit écouter les salariés et les organisations syndicales, qui, étant sur le terrain, sont les mieux à même de comprendre la situation. Loin d'être de simples exécutants dénués de capacité de réflexion, ils ont des solutions à proposer.

Le groupe doit accepter d'investir dans l'usine, même si les dividendes des actionnaires – qui sont, comme vous le savez, très élevés – doivent en souffrir. Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour inciter Goodyear-Dunlop à investir les 52 millions prévus sur ce site amiénois, à annuler les 500 licenciements annoncés et à développer l'activité ?

Le préfet m'a fait part des rencontres qui ont eu lieu avec la direction locale ainsi qu'avec la direction européenne. Elles n'ont rien donné : c'est le blocage total ! Au terme d'une réflexion conduite avec lui et avec le président d'Amiens métropole, nous pensons que le Gouvernement doit rencontrer la direction américaine du groupe – car c'est au plus haut niveau que les contacts doivent désormais avoir lieu – afin de lui demander comment elle voit l'avenir des sites d'Amiens.

Si la direction américaine donne l'assurance que sa stratégie n'est pas d'abandonner à terme les deux entreprises amiénoises – qui n'en font plus qu'une, puisque Dunlop a été repris par Goodyear –, le contenu des négociations à venir en sera changé. Dans le cas contraire, la situation restera bloquée.

C'est désormais au niveau gouvernemental que les choses peuvent être réglées. Le précédent ministre n'avait d'ailleurs pas manqué d'intervenir dans des situations semblables.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques.

M. Éric Besson, secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques. Monsieur le député, vous avez appelé l'attention de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sur l'avenir du complexe industriel de Goodyear-Dunlop France situé à Amiens, auquel nous savons que vous êtes très attaché. Empêchée, Mme Lagarde m'a demandé de vous répondre.

La situation est en effet très préoccupante pour les deux sites amiénois de Goodyear-Dunlop, qui regroupent environ 2 600 salariés. À l'heure actuelle, la production sur ces sites consiste essentiellement en pneus de 13 à 15 pouces, désormais peu demandés sur les marchés d'Europe de l'Ouest, et qui au surplus sont produits à meilleur coût dans des pays émergents.

Dans un contexte de concurrence exacerbée, Goodyear-Dunlop a considéré qu'une évolution était nécessaire. Les deux établissements devaient, à terme, produire des pneus à haute valeur ajoutée, et par là même retrouver une rentabilité.

Dès le quatrième trimestre de 2006, la direction a entamé des négociations avec les représentants syndicaux pour élaborer un plan destiné à relancer le site et à préserver les emplois. De nombreux *scenarii* ont été étudiés mais, selon la direction, le seul viable consiste à investir 52 millions d'euros afin de rénover le processus industriel et de permettre la production des nouveaux pneumatiques.

La réalisation de cet investissement était toutefois subordonnée à la conclusion d'un accord avec les salariés, qui devaient accepter une nouvelle organisation du travail dite en « quatre-huit », à raison de 35 heures par semaine, pour assurer une production sur 350 jours par an au lieu de 326 jours actuellement.

Ce plan, qui aurait été mis en place sur trois ans, de 2008 à 2011, devait parallèlement conduire à la suppression de 350 postes, également sur trois ans, au moyen de mesures dites d'âge et par le *turnover* naturel.

M. Maxime Gremetz. Officiellement 500 suppressions !

M. le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques. J'entends ce chiffre, mais je me contente de vous transmettre les éléments qui m'ont été communiqués par les services du ministère.

Le référendum organisé en octobre 2007 dans l'entreprise a traduit, vous l'avez évoqué, un refus massif de la nouvelle organisation de la production : le taux de participation étant de 92 %, environ 65 % des votants se sont prononcés contre. Les salariés n'ont donc pas été convaincus du sérieux de la proposition. La direction de l'entreprise a souligné que ce rejet compromettrait l'avenir des deux usines et aurait un impact important sur les effectifs. En outre, la direction a annoncé, lors d'un comité central d'entreprise extraordinaire, le 9 janvier dernier, qu'un projet de réduction de la production des sites d'Amiens serait présenté aux représentants du personnel le 24 janvier prochain, qui menacerait plusieurs centaines d'emplois.

Toutefois, la direction a parallèlement proposé aux organisations syndicales d'ouvrir à nouveau des négociations sur la mise en œuvre d'une organisation du travail en « quatre-huit » et de ses contreparties industrielles pour le site. À ce stade, au regard de l'importance des enjeux pour l'emploi industriel, il importe que, tous, nous favorisions les conditions du dialogue social et de la restauration de la confiance mutuelle. Il appartient désormais à chaque partie de prendre ses responsabilités car, vous l'avez dit, 2 600 emplois sont en jeu.

Monsieur le député, les services de l'État, au niveau national ou local, sont mobilisés afin qu'une solution satisfaisante se concrétise. Mme la ministre de l'économie m'a chargé de vous dire qu'elle se tient informée en permanence de l'évolution de ce dossier et qu'elle n'hésitera pas, le cas échéant, à demander à la direction de Goodyear-Dunlop, au niveau du siège américain, de préciser sa vision stratégique quant à l'avenir du site d'Amiens en fonction du résultat des négociations engagées localement avec les organisations syndicales. La ministre et le secrétaire d'État concerné suivent de près ce dossier qui, comme vous, les préoccupe.

M. le président. La parole est à M. Maxime Gremetz.

M. Maxime Gremetz. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de m'avoir transmis la réponse de Mme Lagarde. L'engagement qu'elle prend en conclusion m'agréé tout à fait, car rien n'aboutit localement ! Le préfet, représentant de l'État, a rencontré en vain la direction Europe du groupe. Il n'y aura aucune discussion et aucun investissement tant que les salariés n'accepteront pas les 500 licenciements et les « quatre-huit » ! Le blocage est donc total.

On ne peut pas accepter le chantage d'un groupe qui impose 500 licenciements et le passage aux « quatre-huit » avant toute négociation ! La direction a décidé d'elle-même de faire travailler certains salariés le vendredi, le samedi et le dimanche, donc de les faire passer aux « cinq-huit » ! La confiance n'existe plus aujourd'hui ! J'ai rencontré la direction et lui ai fait savoir qu'elle n'avait fait que provoquer les salariés en prenant cette décision unilatéralement malgré l'échec du référendum. Les organisations syndicales sont composées de personnes responsables. Elles ont clairement exprimé leur volonté lors des manifestations, des grèves et du référendum, s'agissant de l'avenir de l'entreprise.

Ce groupe américain doit, je le rappelle, garantir au gouvernement français que sa stratégie n'est pas d'abandonner ces deux entreprises – qui n'en font plus qu'une – ce que je crains tout comme les personnels. Ce sont 2 700 salariés, voire 5 000, si l'on inclut ceux des entre-

prises gravitant autour de Goodyear-Dunlop, qui seraient menacés. Ce serait terrible pour l'agglomération amiénoise qui connaît déjà un taux de chômage catastrophique.

Personne n'a jamais refusé les négociations, mais elles doivent s'engager sur d'autres bases. Nous serions d'accord avec la stratégie du groupe si son objectif de fabriquer des produits de haute qualité n'était pas qu'un prétexte pour imposer le licenciement de 500 salariés et, pour ceux qui restent, la remise en cause de leur organisation de travail. N'oublions pas que ce secteur enregistre le plus grand nombre d'accidents du travail. Cette société dispose de tout ce qu'il faut pour atteindre son but : salariés formés et machines. En quoi a-t-elle besoin de remettre en cause les conditions de travail ? Faire travailler certains le vendredi, le samedi et le dimanche bouleversera totalement leur vie de famille. C'est en investissant et en faisant appel à toutes les qualités de ses ouvriers qualifiés à forte productivité que Goodyear-Dunlop pourra atteindre ses objectifs, qui ne seront alors pas incompatibles avec les intérêts des salariés. Tel est l'état d'esprit des organisations syndicales, des collectivités et des représentants de l'État.

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la réforme de l'organisation du service public de l'emploi.