

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Séances du mardi 29 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.....	551
2 ^e séance.....	581
3 ^e séance.....	603

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

110^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 29 janvier 2008

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. RUDY SALLES

1. Questions orales sans débat (p. 554).

PERSPECTIVES DU DISPOSITIF
« DÉFENSE DEUXIÈME CHANCE » (p. 554)

MM. Louis Cosyns, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

AVENIR DU CENTRE DE SANTÉ DES ARMÉES DE MONDEVILLE
(CALVADOS) (p. 555)

Mme Laurence Dumont, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE SNCF
PARIS – SAINT-LAZARE – CERGY (p. 556)

MM. Jacques Myard, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

RÈGLES APPLICABLES À LA CIRCULATION
DES POIDS LOURDS À LYON (p. 557)

MM. Patrice Verchère, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

DÉLAIS D'ATTENTE POUR LES ÉPREUVES
DU PERMIS DE CONDUIRE (p. 558)

Mme Chantal Bourragué, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

AMÉNAGEMENTS DE L'A 11 À L'EST DE NANTES
(LOIRE-ATLANTIQUE) (p. 558)

MM. Michel Ménard, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

AMÉNAGEMENTS DE LA RN 171
EN LOIRE-ATLANTIQUE (p. 559)

MM. Michel Hunault, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES
DU TRAFIC AUTOROUTIER À STRASBOURG (p. 560)

MM. Armand Jung, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

CONTRIBUTION DE COMMUNES MEMBRES
DE SYNDICATS INTERCOMMUNAUX AUX RÉSEAUX
DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ (p. 561)

Mme Catherine Vautrin, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

DÉSENCLAVEMENT DES HAUTES-ALPES (p. 562)

MM. Joël Giraud, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

AVENIR DES CENTRES DÉPARTEMENTAUX
DE MÉTÉOROLOGIE (p. 563)

MM. Henri Nayrou, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME
DE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE
POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES (p. 564)

MM. Marc Vampa, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

DÉVELOPPEMENT
DU SERVICE CIVIL VOLONTAIRE (p. 565)

MM. Christian Vanneste, M. Alain Marleix, secrétaire d'État chargé des anciens combattants.

MAINTIEN DES HÔPITAUX
ET DES MATERNITÉS DE PROXIMITÉ (p. 567)

MM. Pierre Gosnat, Alain Marleix, secrétaire d'État chargé des anciens combattants.

ACCORD FRANCO-ESPAGNOL RELATIF AU SURVOL
DU TERRITOIRE FRANÇAIS À L'APPROCHE
DE L'AÉROPORT DE FONTARRABIE (p. 568)

MM. Daniel Poulou, Alain Marleix, secrétaire d'État chargé des anciens combattants.

PERSPECTIVES DU LYCÉE PROFESSIONNEL AGRICOLE LA CAZOTTE
À SAINT-AFFRIQUE (AVEYRON) (p. 569)

MM. Alain Marc, Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.

GESTION DES AIDES AUX EXPLOITANTS AGRICOLES
DANS LES ALPES-MARITIMES (p. 570)

MM. Charles-Ange Ginesy, Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.

SITUATION DU COMMISSARIAT
DE BOULOGNE-BILLANCOURT (p. 571)

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

EXAMEN DU PROJET DE LOI RELATIF AU GROUPEMENT EUROPÉEN
DE COOPÉRATION TERRITORIALE (p. 572)

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

CAPACITÉ D'ACCUEIL DES ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS
POUR LES HANDICAPÉS DANS LE VAR (p. 573)

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

MONTANT DES AIDES PRÉVUES
POUR L'ÉCONOMIE SOCIALE (p. 574)

Mmes Valérie Rosso-Debord, Valérie Létard, secrétaire
d'État chargée de la solidarité.

SITUATION DES ACCUEILLANTS FAMILIAUX
EN MARTINIQUE (p. 575)

M. Alfred Marie-Jeanne, Mme Valérie Létard, secrétaire
d'État chargée de la solidarité.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS
AUX ÉTABLISSEMENTS D'HÉBERGEMENT
POUR PERSONNES ÂGÉES DÉPENDANTES (p. 575)

M. Hervé de Charette, Mme Valérie Létard, secrétaire d'État
chargée de la solidarité.

SITUATION DES SALARIÉS DE L'ENTREPRISE CIGNET ELECTRONICS
DE JARVILLE (MEURTHE-ET-MOSELLE) (p. 576)

M. Hervé Féron, Mme Valérie Létard, secrétaire d'État
chargée de la solidarité.

POLITIQUE INDUSTRIELLE EN LORRAINE (p. 577)

M. Jean-Yves Le Déaut, Mme Valérie Létard, secrétaire
d'État chargée de la solidarité.

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 579).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES,

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 29 janvier 2008.

PERSPECTIVES DU DISPOSITIF « DÉFENSE DEUXIÈME CHANCE »

M. le président. La parole est à M. Louis Cosyns, pour exposer sa question, n° 147, relative aux perspectives du dispositif « Défense deuxième chance ».

M. Louis Cosyns. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de la défense sur le dispositif « Défense deuxième chance ». Ce programme, créé en 2005 et piloté par l'EPIDe, l'Établissement public d'insertion de la défense, vise à l'insertion professionnelle des jeunes de dix-huit à vingt-et-un ans en difficulté scolaire et sociale, grâce à une formation comportementale, scolaire et professionnelle dispensée en internat. L'EPIDe est placé sous la double tutelle du ministère de la défense et de celui de l'économie, des finances et de l'emploi.

Près de 60 000 jeunes sont ainsi identifiés chaque année comme étant dans une situation proche de la marginalisation. Ayant pour objectif de remettre ces jeunes sur le chemin de l'emploi, ce projet innovant et prometteur prévoyait l'accueil de 20 000 volontaires, à la fin de 2007, dans cinquante centres. Deux ans après le lancement du dispositif, des relations très constructives se sont développées avec les employeurs et les missions locales, et son intérêt est reconnu, compte tenu de l'enjeu social de première importance auquel il répond. Les résultats obtenus par les premières générations de volontaires pour l'insertion montrent sa pertinence : 95 % d'entre eux ont obtenu le certificat de formation générale, 80 % ont obtenu des certificats de qualification professionnelle, 90 % ont trouvé un emploi ou intégré une formation classique de type CAP ou une formation en alternance. Aucun autre dispositif ne répond aux besoins des jeunes pris en charge. Malgré cela, le plan de marche est loin d'être respecté et le nombre de centres ouverts est loin du nombre envisagé, ce qui limite les capacités d'accueil du dispositif.

En dépit de la volonté politique qui s'est exprimée quant à son maintien, on peut s'interroger sur les mesures prises dans le cadre de son financement, qui viennent restreindre son développement et créent une situation budgétaire débitrice. La diminution brutale et unilatérale de 44 % de ses crédits de paiement, en septembre dernier, a déséquilibré son budget, et crée une dette que l'EPIDe devra assumer en 2008. Par ailleurs, le budget alloué pour 2008 ne semble pas en mesure de rétablir la situation et de résorber le déséquilibre créé en 2007.

N'osant imaginer que les mesures prises en 2007 visent à affaiblir le dispositif « Défense deuxième chance » afin d'en envisager la suppression, je vous demande de bien vouloir me préciser la volonté gouvernementale quant à son avenir et à celui de l'EPIDe, ainsi que les mesures financières que le Gouvernement entend prendre – le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi exerce, je le rappelle, la cotutelle de l'EPIDe au titre du programme 102 de la loi de finances, « Accès et retour à l'emploi » – afin de lui permettre de suivre son plan de charge et de résoudre la situation dans laquelle l'établissement se trouve aujourd'hui. Le dispositif « Défense deuxième chance » est en effet actuellement le seul qui réponde aux besoins d'un certain public.

M. Jacques Myard. Très bien !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je tiens d'abord, monsieur Cosyns, à excuser le ministre de la défense, qui assiste ce matin, avec les plus hautes autorités de l'État, aux obsèques des trois gendarmes décédés tragiquement à Neufchâteau.

Vous avez appelé mon attention sur l'importance du dispositif « Défense deuxième chance », dont je sais qu'il intéresse votre département du Cher. M. le ministre de la défense m'a demandé de vous rappeler que ce dispositif existait depuis un peu plus de deux ans, le premier centre ayant été ouvert en septembre 2005. Il est placé sous la tutelle du ministère de la défense et du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi. Le ministère de la défense apporte un soutien en actifs immobiliers et met à disposition des personnels et des moyens matériels. Il a ainsi consenti à ce jour des cessions immobilières pour plus de 60 millions d'euros. Le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi apporte quant à lui une subvention constituant l'essentiel du budget de fonctionnement de l'établissement public.

L'effort budgétaire pour 2008 traduit la volonté du Gouvernement d'agir, puisque les crédits de l'EPIDe ont été augmentés à hauteur de 94 millions d'euros, notamment grâce à une première participation du ministère du logement et de la ville. Vos préoccupations en matière de reconnaissance du dispositif et d'implication de tous les acteurs rejoignent donc exactement celles d'Hervé Morin, qui, depuis son entrée au Gouvernement, s'est efforcé de recentrer le dispositif sur le « cœur de métier » : l'insertion professionnelle des jeunes majeurs, c'est-à-dire ceux qui ont entre dix-huit et vingt-et-un ans.

Le ministre de la défense m'a aussi demandé de vous préciser qu'il avait considérablement renforcé sa collaboration avec le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi. Il souhaite élargir cette tutelle au ministère du logement et de la ville, afin de mettre en œuvre une véritable action interministérielle pour les principales orientations du dispositif.

Le ministre de la défense m'a demandé de vous dire qu'il s'agissait d'une mobilisation de l'ensemble du Gouvernement au profit d'une idée et d'une méthode d'insertion qui porte peu à peu ses fruits : un taux d'insertion flatteur pour les centres les plus anciens, une notoriété qui va grandissante, de plus en plus de jeunes se portant volontaires sur la recommandation d'anciens sortis des centres.

Après deux années de montée en puissance, il s'agit bien d'organiser un dispositif pérenne et maîtrisé de ce qui constitue aux yeux du ministre de la défense un formidable outil d'insertion professionnelle. À titre personnel, monsieur Cosyns, je souhaite évidemment la réussite du centre du Cher. Au printemps prochain, l'ensemble du Gouvernement sera mis à contribution pour élaborer un contrat d'objectifs et de moyens qui permettra de donner au dispositif une visibilité stratégique pour cinq ans : cela témoigne de la volonté de pérenniser et de mettre en valeur le dispositif.

M. Jacques Myard. Très bien !

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

M. Louis Cosyns. Merci, monsieur le secrétaire d'État, pour cette réponse rassurante.

Si je me permets d'insister sur ce dispositif, c'est que nous sommes persuadés qu'il contribuera largement à la prévention de la délinquance et apportera une solution à la résorption du chômage des jeunes, en particulier dans les zones fortement urbanisées.

Au vu des résultats actuels, mis en valeur par l'explosion des demandes d'admission dans ces centres, le dispositif s'impose comme un élément indispensable à la formation sociale, civique et professionnelle, et plus généralement à la réconciliation de notre jeunesse avec la société.

Je ne manquerai donc pas de remercier également le ministre de la défense en personne.

AVENIR DU CENTRE DE SANTÉ DES ARMÉES DE MONDEVILLE (CALVADOS)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Dumont, pour exposer sa question, n° 137, relative à l'avenir du centre de santé des armées de Mondeville dans le Calvados.

Mme Laurence Dumont. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, en novembre dernier, j'avais interpellé le ministre de la défense sur la présence de l'armée en Basse-Normandie, et plus précisément sur la pérennité de l'Établissement central de matériel de mobilisation du service de santé des armées de Mondeville, dans le Calvados. En 2000, cet établissement avait été sauvé de la fermeture grâce à une mobilisation très forte du personnel et des élus.

Lors d'un rendez-vous le 11 décembre dernier au ministère de la défense, le cabinet nous a indiqué qu'aucune décision n'était prise. Depuis cette date, les inquiétudes quant à une possible fermeture du site se sont amplifiées en raison des incertitudes qui pèsent également, aujourd'hui, sur le devenir du 18^e régiment de transmissions de Bretteville-sur-Odon, dans le Calvados, ainsi que sur les services des

anciens combattants de Caen. Il s'agirait, le cas échéant, de reclasser plus de deux cents civils dans l'agglomération caennaise, sans compter le déplacement des familles de plusieurs centaines de militaires.

Cette situation d'attente devient franchement difficile pour les personnels de ces structures, qui sont en effet confrontés à une alternative peu engageante : soit se déraciner en faisant peser le risque de perte d'emploi sur leur conjoint ; soit rester, avec les difficultés de reclassement que l'on connaît dans notre région, déjà durement touchée par de nombreuses fermetures d'entreprises.

La réponse du ministre de la défense au président de l'agglomération de Caen la Mer, parue hier dans la presse locale, sur l'absence de décision quant au départ du 18^e régiment, ne fait que renforcer mon inquiétude. Tout le monde le sent : si la décision de ne pas fermer l'un ou l'autre de ces sites avait été prise, elle nous aurait déjà été communiquée.

Où en est donc, monsieur le secrétaire d'État, le traitement de ce dossier aux conséquences sociales lourdes pour les personnels concernés, et essentiel pour ce qui concerne la présence de l'armée dans notre département ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous prie d'excuser, madame la députée, l'absence de mon collègue Hervé Morin, pour les raisons que j'indiquais tout à l'heure. Je m'efforcerai, en son nom, de répondre aux préoccupations que vous avez exprimées, dont je conçois l'importance pour votre département du Calvados.

L'Établissement central des matériels de mobilisation du service de santé des armées, implanté à Mondeville, fait partie de la chaîne de ravitaillement du service de santé des armées.

Du fait de la professionnalisation des armées et des opérations sur le terrain, la loi de programmation militaire pour 1997-2002 a prévu de resserrer cette composante, avec la fermeture de neuf établissements. Pourtant, compte tenu des contraintes particulières liées à un contexte local difficile en termes d'emplois, l'établissement central des matériels de mobilisation du service de santé des armées n'a pas été fermé, et de nouvelles missions lui ont été confiées, comme la dislocation de lots de mobilisation – opération aujourd'hui achevée – et la reprise des matériels au retour d'opérations extérieures. Comme vous l'avez vous-même indiqué, son activité se poursuit.

Il est cependant toujours envisagé, suite à plusieurs audits, de resserrer encore le dispositif de ravitaillement du service de santé des armées. L'avenir de l'ECMMSSA fait d'ailleurs l'objet d'une étude, au même titre que d'autres établissements du service de santé des armées, dans le cadre plus large de l'avenir de notre dispositif de défense et de la préparation du futur Livre blanc, et compte tenu de la révision générale des politiques publiques, en termes de dépenses et de personnels.

M. Hervé Morin me demande de vous confirmer qu'aucune décision n'a été prise à ce jour concernant la fermeture de cet établissement ou d'autres formations des armées. Quant aux audits en cours, il est prévu que leurs résultats seront remis durant le deuxième semestre 2008. Il appartiendra alors au Président de la République, en tant que chef des armées, de prendre une décision, à la suite notamment des débats qui auront lieu au Parlement.

Telles sont les informations que je suis en mesure de vous transmettre. M. Morin, qui sera là cet après-midi, sera à votre disposition pour en discuter personnellement avec vous.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Dumont.

Mme Laurence Dumont. La réponse que vous venez de me faire, monsieur le secrétaire d'État, est exactement la même que celle que j'ai reçue au mois de novembre.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je m'en doute !

Mme Laurence Dumont. Or, des éléments nouveaux sont apparus depuis cette date : le déplacement éventuel du 18^e régiment de transmissions et la menace de délocalisation des archives des anciens combattants, actuellement situées à Caen. Replacer la cinquantaine de civils actuellement en poste à Mondeville dans l'agglomération caennaise, où subsistent quelques équipements, devrait être possible, mais s'il s'agit de licencier 200 civils, cela devient excessivement difficile ! C'est pourquoi il faut engager dès aujourd'hui une réflexion globale sur l'avenir de ces personnels.

La fermeture du site de Mondeville, le départ du 18^e régiment et la disparition de l'antenne de Caen des Anciens combattants signifieraient la disparition de l'armée dans le Calvados, avec les conséquences que l'on peut imaginer pour d'autres secteurs d'activité.

Je n'oublie pas le Livre blanc ni le respect nécessaire des étapes et je sais que des décisions seront prises, mais ces multiples sources d'inquiétude commencent à peser très lourdement sur l'agglomération caennaise.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE SNCF PARIS-SAINT-LAZARE-CERGY

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard, pour exposer sa question, n° 141, relative au fonctionnement de la ligne SNCF Paris-Saint-Lazare-Cergy.

M. Jacques Myard. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, le 7 septembre 2007, j'ai reçu la visite de représentants du STIF – syndicat des transports d'Île-de-France – et de la région, qui m'ont présenté un projet de suppression aux heures creuses des transiliens, omnibus sur la ligne Maisons-Laffitte-Paris-Saint-Lazare. Ces fameux trains bleus, qui permettent à de nombreux étudiants de se rendre à Nanterre-Université et à un certain nombre de personnes de rejoindre La Garenne-Colombes ou Levallois-Perret, seraient remplacés par des RER en direction de Cergy. Or, les RER n'ont pas le même parcours entre Maisons-Laffitte et la gare Saint-Lazare. Par exemple, ils ne s'arrêtent pas à Nanterre-Université ni à la Garenne-Colombes. Une personne qui voudrait se rendre à La Garenne entre dix et seize heures devra sortir à la gare RER Auber et rejoindre à pieds la gare Saint-Lazare pour racheter un nouveau ticket et repartir dans l'autre sens. Pour une personne âgée, ou quelqu'un qui n'a pas de carte orange, c'est très pénalisant. Est-ce là l'amélioration du service public ?

Lorsque j'ai fait observer qu'un tel projet était inadmissible, on m'a répondu que la décision était déjà prise. J'ai alors écrit, le jour même, au président du STIF, M. Jean-Paul Huchon, qui n'est autre que le président de la région, mais je n'ai reçu aucune réponse. J'ai alors tenté de le joindre au téléphone et lui ai adressé deux autres courriers. Silence radio ! Je n'ai réussi à joindre ni le directeur de cabinet du président de la région, ni les représentants du STIF. Quel mépris ! Les conseils municipaux de Maisons-Laffitte, de

Sartrouville et de Houilles-Carières ont voté des motions et saisi le président du conseil régional : toujours le même silence !

Les bras m'en tombent, monsieur le secrétaire d'État. M. Karoutchi, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement mais également président d'un groupe politique au conseil régional, a bien voulu nous soutenir pour faire entendre raison à la SNCF, au STIF et au président du conseil régional, lors d'une réunion qui a eu lieu vendredi dernier. Je l'en remercie. Il est clair que les choses ne peuvent rester en l'état.

Je me tourne donc vers vous, monsieur le secrétaire d'État, pour vous demander d'intervenir en faveur du maintien du service public. J'ajoute que tous les groupes politiques au sein des conseils municipaux soutiennent ma démarche. Ce n'est pas une affaire de confort pour quelques petits bourgeois qui ne pourraient plus se rendre où ils le souhaitent : la suppression de ces trains aux heures creuses concerne au minimum 400 000 personnes. Un tel recul du service public est inacceptable. L'autisme et le silence des autorités régionales sont inadmissibles dans une République digne de ce nom ! C'est scandaleux ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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 Myard, je comprends votre colère, parfaitement justifiée. Je vous rappelle que la précédente majorité a souhaité que l'organisation des transports en Île-de-France soit décentralisée, comme c'est le cas dans les autres régions : c'est désormais le STIF qui est aux commandes. C'est donc lui qui est en cause, ce qui ne doit pas empêcher l'État d'agir.

Le STIF a souhaité adapter les dessertes aux heures creuses, notamment en renforçant, depuis 2005, le service en direction de Cergy et de Poissy les samedis et dimanches. En 2007, il a décidé de doubler l'offre du RER A aux heures creuses afin d'améliorer la desserte du tronçon central parisien. Cela a des conséquences sur les dessertes actuelles. C'est ainsi qu'entre dix heures et seize heures trente, il n'y a plus de trains pour Paris-Saint-Lazare à partir de Houilles-Carières, Sartrouville et Maisons-Laffitte.

En contrepartie, la fréquence des RER A sur la branche de Cergy sera améliorée puisque leur nombre passera de six à neuf trains, et le trafic entre Paris-Saint-Lazare et Nanterre-Université restera, aux heures creuses, d'un train toutes les dix minutes.

Ce problème complexe concerne également l'axe de Paris vers la Normandie et la liaison Paris-Mantes-la-Jolie *via* Poissy. Vos collègues de Basse-Normandie et de Haute-Normandie m'interpellent régulièrement sur le cisaillement, à hauteur de Mantes, entre les trains de banlieue et les trains de grande ligne.

Mme Laurence Dumont. Je le confirme !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Vous connaissez bien le problème, madame, en tant qu'élue du Calvados ! La liaison Paris-Mantes-la-Jolie *via* Poissy est un axe stratégique puisqu'il donne notamment accès aux ports de Rouen et du Havre. Or, nous voulons renforcer l'activité fret de la SNCF, et des travaux en ce sens sont en cours à Mantes.

La manière dont cette réorganisation a été menée n'est pas acceptable quant à la forme, et je comprends parfaitement votre mécontentement, monsieur Myard. En matière d'horaires, si le STIF est en cause, c'est bien la SNCF, entreprise publique dont l'État est le seul actionnaire, qui est aux commandes. Je vous propose donc de participer, dans les jours à venir, à une réunion avec les dirigeants de la SNCF et tous les acteurs concernés. Nous essaierons de trouver une solution à ce problème dont j'ai bien compris qu'il ne s'agit pas d'une revendication égoïste mais de la nécessité, pour un certain nombre de personnes, de rejoindre toutes les gares de cet axe sans changer de mode de transport. En attendant, monsieur Myard, je reste à votre disposition.

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Monsieur le secrétaire d'État, je prends acte de votre proposition et je participerai volontiers à cette réunion. Cela étant, les problèmes de la circulation des trains de grande ligne vers la Normandie – qu'il n'est nullement question, madame Dumont, de remettre en cause –, et ceux des trains de banlieue ne sont pas les mêmes. Je vous rappelle d'ailleurs que la ligne de Maisons-Laffitte fut mise en service en 1840, sous l'impulsion de Charles Laffitte, avec des capitaux franco-anglais. Aujourd'hui, on déshabille Pierre pour habiller Paul. Pourtant – et le STIF nous tend des verges pour se faire battre –, le système des RER vers Cergy fonctionnait très bien, et il y aura toujours des trains pour Cergy. Ce qui n'est pas acceptable, c'est de changer de destination, comme devront le faire les étudiants de Nanterre-Université. Cette pseudo-réforme, qui pénalisera presque 500 000 usagers, était inutile !

RÈGLES APPLICABLES À LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS À LYON

M. le président. La parole est à M. Patrick Verchère, pour exposer sa question, n° 146, relative aux règles applicables à la circulation des poids lourds à Lyon.

M. Patrick Verchère. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la Fédération nationale des transporteurs du Rhône et de nombreux transporteurs routiers du département m'ont interpellé à propos des arrêtés préfectoraux 701 à 707 du 11 janvier 2008 qui interdisent à compter du 15 février prochain au plus tard la circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes dans le tunnel de Fourvière et sur le périphérique nord de Lyon.

S'il convient, nous en sommes tous conscients, de respecter les exigences de sécurité, celles-ci ne peuvent cependant pas aller à l'encontre des exigences économiques locales. Or, ces arrêtés engendrent une concurrence déloyale pour les entreprises du département, qui devront intégrer dans leurs prix un surcoût kilométrique et salarial.

Si les cinquante-cinq communes du Grand Lyon et quinze communes du département ont pu obtenir une dérogation, dont je me réjouis, comment expliquer aux transporteurs situés sur les communes limitrophes qu'ils devront parcourir quarante kilomètres supplémentaires, conduire quarante-cinq minutes de plus et acquitter un péage pour rejoindre leur entreprise ? Si, pour les longues distances, ces coûts restent marginaux reportés au trajet final, ils risquent en revanche, sur les dessertes locales, d'avoir une incidence économique désastreuse. Le nord de mon département connaissant déjà des difficultés économiques, qui nécessitent parfois le soutien de l'État – je vous rappelle le contrat de revitalisation économique du canton de Tarare –, ces arrêtés risquent de porter un nouveau coup sévère à la région.

Enfin, depuis plusieurs années, le trafic des poids lourds en transit sur l'axe nord-sud est détourné par la rocade est de Lyon. Bien que ce détournement soit signalisé sur l'A6, à Anse, et sur l'A7, à Chasse-sur-Rhône, force est de constater que de nombreux poids lourds ne respectent pas cette obligation.

Le bon sens voudrait que les services de l'État fassent d'abord respecter la réglementation existante, ce qui permettrait de diminuer nettement le trafic des poids lourds dans le tunnel de Fourvière, avant de mettre en place une mesure qui serait ressentie comme une injustice par les entreprises locales du nord du département du Rhône. Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, comment le Gouvernement entend-il concilier les exigences de sécurité avec les impératifs économiques des transports routiers locaux ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie, monsieur Verchère, de poser cette question. J'ai l'intention de me rendre bientôt dans votre département pour faire le point avec les élus sur l'ensemble des problèmes de circulation – A45, contournement ferroviaire de Lyon. Il s'agit de problèmes difficiles qui font l'objet de débats locaux, tant dans votre département que dans les départements voisins de l'Isère et de l'Ain.

L'arrêté préfectoral du 11 janvier interdit en effet, à compter du 15 février, la circulation des poids lourds dans le tunnel de Fourvière, avec une dérogation pour les véhicules effectuant un chargement ou une livraison dans l'une des soixante-dix communes recensées en annexe de l'arrêté.

La circulation était déjà interdite aux poids lourds dans le sens sud-nord. Elle le sera désormais également dans le sens nord-sud, dans les mêmes conditions de dérogation que précédemment.

Vous demandez que le régime dérogatoire soit accordé à l'ensemble des communes du département du Rhône, compte tenu des nécessités économiques des transporteurs routiers locaux. Je comprends votre demande. L'État – de même que le Parlement, qui est l'un des acteurs de l'action publique – doit se pencher sur le sujet, essentiel, de la sécurité des tunnels. Il existe en effet des écarts importants par rapport aux référentiels établis pour la sécurité des tunnels routiers.

Afin de garantir le meilleur niveau de sécurité aux usagers, le préfet a décidé, après concertation avec les élus concernés, les associations et les transporteurs routiers, de prendre de nouvelles mesures de sécurité. Elles ont pour objectif de limiter la présence des poids lourds – dont l'incendie constitue le risque principal – dans les tunnels. Elles ne facilitent certes pas les activités des entreprises situées en dehors du périmètre dérogatoire, mais elles n'augmentent que marginalement leurs coûts.

La sécurité dans les tunnels constitue un enjeu très important, et nous devons absolument éviter qu'une nouvelle catastrophe se produise. À cela, s'ajoutent des impératifs économiques. Je connais bien le préfet de votre département, M. Géralt, qui a travaillé au ministère de l'intérieur, auprès du Président de la République : je vais refaire le point avec lui dans les heures qui viennent et nous verrons ensemble, monsieur Verchère, s'il est possible de faire évoluer les choses ou si nous devons malheureusement nous en tenir à la situation actuelle. Cela étant, je comprends parfaitement votre préoccupation.

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

M. Patrick Verchère. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État.

Il ne s'agit pas de remettre en cause l'arrêté préfectoral. Nous en sommes tous conscients, un grave accident dans le tunnel de Fourvière entraînerait des problèmes au plan humain, mais aussi au plan économique. Il s'agit donc d'étendre la dérogation à l'ensemble des communes du département du Rhône. Je citerai un exemple : les entreprises des communes de l'est de Lyon – qui font partie de la communauté urbaine – bénéficient d'un régime dérogatoire, alors que leurs camions ne sont pas obligés de passer par le tunnel de Fourvière. En revanche, les camions des entreprises du nord-ouest du département doivent emprunter le tunnel s'ils ne veulent pas faire un détour de plus de quarante kilomètres, soit quarante-cinq minutes de trajet supplémentaires, en empruntant des routes qui ne sont pas toujours adaptées au gabarit des véhicules. Je demande simplement que ces quelques entreprises bénéficient, elles aussi, du régime dérogatoire.

DÉLAIS D'ATTENTE POUR LES ÉPREUVES DU PERMIS DE CONDUIRE

M. le président. La parole est à Mme Chantal Bourragué, pour exposer sa question, n° 151, relative aux délais d'attente pour les épreuves du permis de conduire.

Mme Chantal Bourragué. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, j'appelle votre attention sur les moyens donnés aux auto-écoles pour améliorer les délais d'attente pour le passage du permis de conduire dans la région bordelaise. En effet, le temps d'attente entre le dépôt du dossier et le passage de l'examen pratique avec l'examineur est estimé à près de six mois. Et si le candidat est recalé – soit en général une personne sur deux –, il repasse la conduite au plus tôt huit mois après.

Pour les jeunes, comme pour ceux qui doivent repasser le permis après une suspension, le délai d'attente, d'au moins sept mois, et le plus souvent de quatorze, est très mal vécu. Ce temps d'attente est largement supérieur à celui de nos voisins européens. Par ailleurs, les écoles de conduite souhaitent des moyens complémentaires : elles se plaignent de manquer de formateurs, faute d'examineurs pour faire passer l'examen de formateur ; il n'y aurait pas non plus assez d'inspecteurs pour faire passer les examens.

Le permis de conduire est un véritable catalyseur social, car il est souvent nécessaire pour se rendre sur son lieu de travail. Il faut donc trouver le moyen de faciliter l'accès au permis de conduire en Gironde et de réduire les délais d'attente.

Je sais, monsieur le secrétaire d'État, que vous préparez une réforme du permis de conduire, mais je préfère vous interroger dès maintenant sur cette importante question.

M. Michel Hunault. Très bien !

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports.* Je suis très sensible à votre souci, madame la députée. Vous m'avez d'ailleurs posé, la semaine dernière, une question d'actualité sur ce sujet. Étant voisin de l'agglomération bordelaise, j'ai eu les mêmes échos que vous sur les délais d'attente pour passer le permis de conduire.

J'ai réfléchi au moyen d'améliorer la situation à Bordeaux. Face au pic de demandes pour passer le permis de conduire, j'envisage diverses solutions. Je songe à faire appel à

d'anciens professionnels, comme nous l'avons fait en matière de sécurité maritime en recrutant, en plus des contrôleurs de l'État, d'anciens officiers marins ou mécaniciens au long cours, extrêmement compétents puisque connaissant parfaitement la question. S'agissant du permis de conduire, je pense donc faire appel à des professionnels, d'anciens inspecteurs, par exemple.

Par ailleurs, je vous confirme ce que j'ai eu le plaisir de vous dire la semaine dernière, madame Bourragué : le Gouvernement a l'intention de réformer le permis de conduire, tant en ce qui concerne le financement que le déroulement de l'examen.

Passer le permis de conduire coûte en effet très cher. Les chiffres sont, bien sûr, différents selon qu'on le passe dans une petite ville, à Bordeaux ou dans la région parisienne, mais on arrive très rapidement à 1 500, 2 000 ou 3 000 euros, ce qui fait que, pour une famille nombreuse, passer le permis est impossible. Cela pose un vrai problème d'accès à ce que vous avez appelé, à juste titre, un « catalyseur social ». Nous cherchons des solutions pour remédier à ce problème. La Caisse des dépôts devrait prendre en compte la caution bancaire pour améliorer le dispositif du « permis à un euro par jour ». Certaines collectivités locales, comme Carcassonne ou Suresnes, ouvrent des « bourses au permis de conduire » qui permettent à des jeunes de passer l'examen en échange d'un travail d'intérêt collectif. C'est une très bonne idée – et je pense notamment à la commune de Châteaubriant. Avec le concours de l'Association des maires de France, ce dispositif peut être développé dans tous nos départements.

Ensuite, il faut modifier l'examen lui-même. Notre idée n'est pas de le rendre plus facile, car nous avons des impératifs à respecter en matière de sécurité routière, mais de former les jeunes à la conduite d'aujourd'hui et aux règles de sécurité, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, en prenant en compte la consommation du véhicule, la pollution et le bruit, dès l'apprentissage de la conduite.

Enfin, madame Bourragué, vous avez travaillé sur ce sujet avec des collègues de votre groupe et je sais que vous êtes particulièrement attentive à ce que j'appellerai « le permis tout au long de la vie ». Il ne s'agit pas d'obliger les personnes âgées à passer un examen – ce serait une idée saugrenue ! –, mais de permettre à chacun, volontairement ou à la suite d'un accident, de tester régulièrement sa connaissance des règles de conduite. Cela permettrait en outre aux inspecteurs de ne pas se cantonner à faire passer l'examen.

Toutes ces pistes sont ouvertes. Nous attendons, avec M. Borloo, un rapport qui devrait être rendu dans quelques semaines et nous devrions débattre de cette question au Parlement dès la reprise de ses travaux, à la fin du mois de mars. En attendant, je vais examiner de près la situation bordelaise et je vous tiendrai informée du résultat, ainsi que M. Juppé.

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

Mme Chantal Bourragué. En matière de formation continue, nous avons déjà l'exemple des stages de récupération de points, qui ont bénéficié avec succès à 1 700 000 personnes.

AMÉNAGEMENTS DE L'A 11 À L'EST DE NANTES (LOIRE-ATLANTIQUE)

M. le président. La parole est à M. Michel Ménard, pour exposer sa question, n° 133, relative aux aménagements de l'A 11 à l'est de Nantes en Loire-Atlantique.

M. Michel Ménard. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, nous en avons parlé hier à Nantes, l'agglomération nantaise dispose d'un périphérique très performant, mais elle se heurte depuis plusieurs années à un problème lié à la présence d'une section à péage, au nord-est de l'agglomération, sur l'autoroute A 11.

Alors que le pouvoir d'achat est au centre des préoccupations de nos concitoyens, ce péage a pour effet de pénaliser, parfois lourdement, les habitants de l'est de Nantes et des cantons de La Chapelle-sur-Erdre et de Carquefou, qui l'empruntent tous les jours pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour un conducteur qui l'utilise matin et soir durant toute l'année, le coût est de plus de 200 euros. Par ailleurs, cette situation incite les automobilistes à rechercher des itinéraires « gratuits », d'où l'encombrement croissant de routes qui ne sont pas conçues pour recevoir un tel nombre de véhicules. Ainsi, pour éviter le péage, plus de 10 000 véhicules traversent quotidiennement la commune de Carquefou.

Les riverains et les élus locaux dénoncent cette situation depuis plusieurs années. Voilà bientôt deux ans que les présidents de Nantes Métropole, du conseil général et du conseil régional ont écrit au ministre des transports. Ces collectivités sont prêtes à assumer leurs responsabilités et à participer au rachat du péage, à condition que l'État fasse de même en s'impliquant financièrement dans ce dossier ; les autoroutes font tout de même partie du réseau routier national. À ce jour, leur demande est restée sans réponse.

Par ailleurs, toujours dans le souci d'améliorer la circulation routière à l'est du département, un projet est à l'étude pour créer une sortie sur l'autoroute A 11 dans le pays d'Ancenis, à hauteur de Varades. Ce projet a pour objectif de réduire le trafic sur la route départementale 723 – anciennement route nationale –, trafic en augmentation constante et qui en fait une voie particulièrement dangereuse.

La prévention routière et la réduction des accidents ne peuvent se réduire à une politique répressive, même si celle-ci est nécessaire : elle passe aussi par les aménagements des réseaux existants, et favoriser l'accès à l'autoroute en fait partie. Il s'agit également de permettre le développement économique de cet espace en raccordant à l'A 11 une zone d'intérêt départementale – en projet à l'initiative du département –, située sur la commune de Varades.

Les collectivités locales sont prêtes à s'engager et à affecter des moyens importants à ces aménagements, mais elles ne peuvent le faire seules. Aussi, je souhaite connaître les intentions du Gouvernement sur la participation financière de l'État pour le rachat du péage de Carquefou et sur l'aménagement d'une nouvelle sortie d'autoroute à hauteur de Varades.

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 Ménard, nous avons évoqué rapidement ce sujet hier, à Nantes. Votre première proposition suppose de racheter le péage à Cofiroute. Le choix avait été fait de déléguer la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute à ce concessionnaire. Il faudrait donc l'indemniser des pertes de recettes correspondantes et en calculer le montant jusqu'à la fin de son contrat de concession, fixée à 2030. Si elle était menée à terme, cette affaire serait extrêmement coûteuse. J'appelle votre attention sur ce point, mais c'est sans doute une question de volonté politique des élus.

Pour répondre aux besoins des habitants, tout en essayant de trouver des solutions moins coûteuses que le rachat du péage, nous pourrions mettre en place des formules d'abonnement plus attractives. La participation financière des collectivités pourrait aussi intervenir à ce niveau. On m'a dit, monsieur Ménard, que Cofiroute avait fait, l'an passé, une proposition en ce sens au maire de la commune de Carquefou. Je suis à votre disposition, si cette idée vous intéresse, pour y travailler avec vous et avec les collectivités concernées. Je suis également à votre disposition, monsieur Ménard, pour parler de tout cela avec la direction générale des routes autour d'une table de travail.

S'agissant du projet de diffuseur sur la commune de Varades, les études de faisabilité présentées aux élus il y a quelques années avaient mis en évidence le caractère déficitaire du projet. Il faudrait reprendre ces études afin d'élaborer un plan de financement précis de cette opération.

Je vous propose, monsieur le député, de réunir autour d'une table les représentants des collectivités territoriales de Loire-Atlantique, la direction générale des routes et vous-même afin d'examiner les différentes hypothèses possibles.

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

M. Michel Ménard. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour cette proposition de concertation, à laquelle je ne peux que donner le meilleur accueil. Je note cependant que si d'autres parlementaires – notamment Édouard Landrain, mon prédécesseur – sont déjà intervenus sur ce dossier, personne n'a jamais pu savoir combien coûterait le rachat du péage !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Il serait important de le savoir !

M. Michel Ménard. En effet ! Mais la réponse de Cofiroute est toujours la même.

Je regrette que la suppression du péage de Vieilleville n'ait pas été imposée dans le cahier des charges au moment de la privatisation des sociétés d'autoroute. Compte tenu des enjeux, il aurait été très simple, alors, de convaincre Cofiroute d'y renoncer. Aujourd'hui, c'est plus difficile.

M. le président. Monsieur Ménard, veuillez conclure.

M. Michel Ménard. Lorsque le périphérique est inondé, ce qui arrive régulièrement, le péage est gratuit pour les usagers, parce que les collectivités prennent les frais en charge. On voit bien, alors, que le trafic est moins important dans la commune de Carquefou. Alors, je veux bien étudier la question de l'abonnement, mais il me semble que cela ne réglera pas la totalité du problème. Les flux de circulation resteront importants dans la commune de Carquefou.

M. le président. Mes chers collègues, je vous demande de bien vouloir respecter votre temps de parole.

AMÉNAGEMENTS DE LA RN 171 EN LOIRE-ATLANTIQUE

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 129, relative aux aménagements de la RN 171 en Loire-Atlantique.

M. Michel Hunault. Tout d'abord, je tiens à remercier M. le secrétaire d'État de s'être déplacé personnellement pour répondre aux questions relevant de son département.

Je souhaite l'interroger sur la route nationale 171, et plus particulièrement sur la section reliant deux grands axes – Nantes-Rennes et Nantes-Vannes –, et située entre Nozay et Blain. Alors que l'État vient d'engager, en partenariat avec

le département et la région, des travaux d'aménagement sur cette route, entre le lieu-dit La Moëre et Bouvron, un tronçon, long de vingt-cinq kilomètres, reste d'une grande dangerosité.

Si la question de mon collègue élu d'Ancenis montre que des améliorations sont encore nécessaires sur le réseau routier et autoroutier de Loire-Atlantique, aujourd'hui, on peut considérer que les grands chantiers sont réalisés. Reste cette section, qui est courte, mais dangereuse. Il est indispensable d'engager des travaux de mise en conformité – notamment de hors gel –, de construire un rond-point de sécurité à l'intersection de la RN 171 et de la départementale 35, au lieu-dit Pirudel, sur la commune de la Grigonnais, et de réaliser un créneau de dépassement entre Blain et Nozay. Cette section, que 800 poids lourds empruntent tous les jours, dessert en effet la Basse-Loire depuis la Bretagne.

Au nom de toute la population et des élus, je demande qu'une tranche de travaux soit réalisée dès cette année dans le prolongement de ceux qui viennent d'être engagés entre la Moëre et Bouvron.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Dans le cadre de l'ancien système de contractualisation – c'est-à-dire du contrat de plan État-région –, des travaux sur la route nationale 171 ont commencé sur la section entre Savenay et l'Hôtel-de-France. Cette section a été jugée prioritaire par l'État et les collectivités territoriales, et un montant de près de 21 millions d'euros y est consacré. Ces travaux incluent la réalisation d'un créneau de dépassement dans le projet d'aménagement de la déviation de Bouvron.

En revanche, le créneau de dépassement entre La Grigonnais et Blain ne figurait pas dans le contrat de plan. Son financement pourrait être recherché dans le cadre des futurs programmes de développement et de modernisation des itinéraires, qui prendront le relais des volets routiers des contrats de plan et s'ajouteront aux contrats de projet. Nous sommes en train, avec Jean-Louis Borloo, d'évaluer les montants nécessaires et de fixer les priorités de ces PDMI à partir des observations des préfets. Je note qu'à vos yeux, monsieur Hunault, ce tronçon est prioritaire. J'essaierai de vous donner satisfaction dans la mesure du possible.

Quant à l'intersection entre la RN 171 et la RD 35, elle a fait l'objet d'un diagnostic de sécurité, et on n'y a déploré qu'un seul accident mortel en cinq ans – toujours de trop, bien sûr. Elle n'a donc pas été identifiée comme anormalement dangereuse, et n'entre donc pas dans les priorités actuelles d'aménagement. Toutefois, si vous avez des informations ou des arguments qui pourraient faire changer l'avis de mes services sur ce point, je suis tout à fait prêt à les entendre.

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

M. Michel Hunault. Le ministre chargé des transports sera bien entendu invité à l'inauguration des travaux actuellement en cours sur la RN 171, ce qui accélérera peut-être leur réalisation...

Je prends bonne note que ce tronçon pourra être inscrit dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires, en concertation avec le département et la région. Mais j'insiste sur la nécessité de construire un rond-point à l'intersection de la D 35 et de la RN 171. Il y a une dizaine d'années, j'avais fait la même démarche pour l'Hôtel-de-

France. La construction d'un rond-point a permis d'éviter bien des drames. Dans l'intérêt de la sécurité routière, il convient de donner suite à ce nouveau projet.

LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES DU TRAFIC AUTOROUTIER À STRASBOURG

M. le président. La parole est à M. Armand Jung, pour exposer sa question, n° 132, relative à la lutte contre les nuisances sonores du trafic autoroutier à Strasbourg.

M. Armand Jung. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, à l'instar de plusieurs capitales régionales françaises, la ville de Strasbourg est traversée du nord au sud par l'autoroute A 35 et par la voie express deux fois deux voies de contournement sud. Ces axes, qui drainent chaque jour près de 200 000 véhicules, voitures et poids lourds, sont quotidiennement saturés. L'engorgement provoque non seulement une pollution atmosphérique particulièrement élevée dans l'agglomération strasbourgeoise, mais aussi une importante pollution sonore dont se plaignent les riverains. Les habitants de plusieurs quartiers importants de Strasbourg subissent en effet un bruit de fond permanent, au détriment de leur qualité de vie et de leur santé.

Pourtant, les nuisances sonores ont fait l'objet de débats lors du récent Grenelle de l'environnement, et l'article 1^{er} de la Charte de l'environnement, adoptée par le Parlement en février 2005 et adossée à notre constitution, consacre le « droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé ».

Depuis plusieurs années, les services déconcentrés de l'État à Strasbourg et les collectivités locales réfléchissent à des solutions efficaces et innovantes pour combattre l'effet de ces nuisances. C'est ainsi qu'un mur antibruit très coûteux a été mis en place à la hauteur de la commune d'Ostwald, à proximité immédiate de Strasbourg. Mais les résultats sont très décevants : les riverains de l'autoroute continuent à se plaindre d'un bruit constant.

Une autre solution, actuellement à l'étude, consisterait à limiter la vitesse sur un tronçon de l'autoroute allant de Fegersheim à Vendenheim. Cette proposition a été étudiée par plusieurs représentants successifs de l'État en Alsace. Mais les modalités de son application suscitent un grand scepticisme. Par ailleurs, elle provoquerait des ralentissements dangereux du fait de la circulation de très nombreux poids lourds sur cette portion.

Il y a, bien sûr, le vaste projet de grand contournement ouest de Strasbourg ou GCO, validé par les collectivités locales, et qui vient d'être déclaré d'utilité publique. Mais différentes études montrent qu'il faut en attendre au mieux un délestage de 15 % du trafic quotidien sur l'A 35 – à mettre en regard avec l'augmentation annuelle prévisible de 3 à 4 % de la circulation. Que l'on approuve ou non le projet de GCO, une telle solution n'aurait donc, semble-t-il, que peu de répercussions positives sur la circulation de l'A 35.

M. le président. Veuillez poser votre question.

M. Armand Jung. Une solution alternative, de plus en plus souvent évoquée et réclamée par les riverains, consisterait à mettre en place un revêtement phonique de nouvelle génération, à même de réduire considérablement la puissance sonore du trafic autoroutier. Des expériences de ce type ont été menées dans plusieurs villes, dont Lille, et leurs résultats sont très encourageants. Cette technologie de pointe allie efficacité et développement durable. Par ailleurs, les mesures

effectuées sur les chantiers de Lille sont spectaculaires : elles ont révélé une division par huit de la puissance sonore émise.

Quel est votre sentiment sur cette innovation ? Dans le cadre de la politique du Grenelle de l'environnement, et que le GCO soit réalisé ou non, pensez-vous que cette technologie de pointe pourrait être expérimentée à Strasbourg dans les années à venir ? Seriez-vous prêt à consulter les collectivités territoriales concernées et à mettre en place un programme pluriannuel de travaux ? Accepteriez-vous de nommer un groupe de pilotage chargé d'approfondir ce dossier, voire de nommer une personnalité compétente et reconnue, susceptible de faire des propositions et de mener des consultations avec les riverains, les associations et les élus ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. J'espère que la réalisation du grand contournement ouest, une fois réglé le problème du grand hamster, sera en mesure d'apporter plus de fluidité à la circulation dans l'agglomération strasbourgeoise et de réduire les problèmes de pollution et de bruit.

Sur les points, très techniques, que vous avez évoqués, je suis ouvert à toutes les propositions. Les enrobés acoustiques constituent certes une solution innovante pour réduire les nuisances sonores à la source en limitant le bruit de contact entre pneu et chaussée. Toutefois, la pérennité des performances acoustiques de ces enrobés et la préservation d'autres qualités essentielles comme l'adhérence ou la durabilité posent problème. C'est pourquoi la réglementation technique française – à tort, peut-être – considère que cette technologie ne représente pas une amélioration décisive. Les solutions classiques – mur antibruit, merlon, protections de façade – restent privilégiées.

Les services de recherche du ministère travaillent actuellement sur l'amélioration de ces enrobés pour résoudre les problèmes que je viens de citer. C'est évidemment un objectif majeur dans le cadre des orientations fixées à l'issue du Grenelle de l'environnement.

Dans le cas précis de l'A 35, les écrans antibruit, dont les performances acoustiques s'étaient avérées peu efficaces, ont été significativement améliorés – pour un coût élevé. Cette situation fera en 2008 l'objet d'un nouveau diagnostic, et de nouvelles actions seront proposées dans le cadre d'une directive européenne actuellement mise en œuvre, qui impose la réalisation de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit pour toutes les grandes infrastructures de transport et pour toutes les grandes agglomérations.

Je suis prêt, monsieur Jung, à travailler avec vous ou à désigner une personnalité pour prendre en charge ce dossier, dont m'ont déjà saisi la municipalité strasbourgeoise et vos collègues du Bas-Rhin. Bien sûr, la meilleure solution réside dans les transferts de trafic. Les projets de transport collectifs, nombreux dans l'agglomération strasbourgeoise, sont également à privilégier dans la mesure où ils permettent des alternatives à l'usage de la voiture. Cependant, toutes les nouvelles technologies doivent être mises en œuvre.

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

M. Armand Jung. Monsieur le secrétaire d'État, un peu d'audace ! Le moment semble venu pour aller un peu plus loin dans l'exploration de ces technologies innovantes. Je trouve donc votre réponse un peu timorée.

CONTRIBUTION DE COMMUNES MEMBRES
DE SYNDICATS INTERCOMMUNAUUX AUX RÉSEAUX
DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

M. le président. La parole est à Mme Catherine Vautrin, pour exposer sa question, n° 139, relative à la contribution de communes membres de syndicats intercommunaux aux réseaux de distribution d'électricité.

Mme Catherine Vautrin. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur les difficultés inextricables que rencontrent certains syndicats intercommunaux ou mixtes, maîtres d'ouvrage de travaux d'extension de réseau de distribution d'électricité, lorsqu'ils tentent de se faire régler, par leurs communes membres, les contributions correspondant à la part du coût de ces travaux qui n'est pas couverte par le tarif d'utilisation des réseaux. Il s'agit ni plus ni moins que d'un problème d'application de la loi : les approches divergent, en effet, entre les services en charge de l'urbanisme et ceux du ministère de l'intérieur, quant à la façon d'appliquer la législation relative au financement des extensions de réseaux issue de la loi SRU du 13 décembre 2000 et de la loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2004.

Ces lois sont à l'origine de la participation pour voirie et réseaux, appelée communément PVR. Sept ans après son entrée en vigueur, il y a tout lieu de constater que le nouveau régime de financement des extensions de réseaux n'est appliqué que dans un faible nombre de communes. La raison en est sa complexité, soulignée du reste par le conseil général des Ponts et chaussées dans un rapport émis en novembre 2004 à la demande du ministre de l'équipement et des transports. Ce rapport préconisait notamment un suivi permanent de l'application du dispositif par la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, ainsi qu'une remontée périodique des statistiques. Il invitait aussi à la mise en place de groupes de travail composés d'élus et de professionnels dans l'éventualité d'une modification de la loi, inapplicable en l'état.

Sur le terrain – notamment dans le département de la Marne –, certains services en charge du contrôle de légalité ne comprennent pas qu'un établissement public de coopération, maître d'ouvrage des travaux d'extension de réseaux concernés par la PVR, puisse demander une contribution à leurs communes membres au fur et à mesure des extensions rendues nécessaires par la délivrance de nouvelles autorisations d'urbanisme. De deux choses l'une : soit l'établissement public de coopération finance les extensions sur ses propres ressources, ce qui n'est matériellement pas possible pour un syndicat de communes ou mixte dépourvu, par nature, de fiscalité propre ; soit la contribution de chacune des communes membres du groupement précité est fixée par celui-ci au début de chaque exercice, appelant ainsi à une quasi-mutualisation des coûts des travaux d'extension entre les différentes communes membres. Nous sommes face à un imbroglio extrêmement complexe. Ces positions semblent contradictoires. Sur le terrain, nous rencontrons une véritable difficulté de financement de l'extension des réseaux.

Les préconisations du conseil général des Ponts vont-elles être abandonnées ? Sinon, quand dressera-t-on le bilan de la PVR et établira-t-on les statistiques sur le suivi de sa mise en place département par département ? Peut-on envisager, et dans quel délai, une harmonisation des positions des ministères concernés dans le strict respect bien entendu d'un texte voté par l'Assemblée et le Sénat ? Nous savons

tous que cette harmonisation nécessiterait probablement de recenser l'ensemble des différents textes intervenus depuis et traitant du sujet des extensions de réseaux.

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 Vautrin, M. Jean-Louis Borloo me prie de bien vouloir excuser son absence. La situation est complexe. Vous connaissant, pour avoir été votre collègue au sein d'un gouvernement, je ne suis pas sûr que cette réponse sera à la hauteur de vos exigences. Nous devons donc peut-être revenir en deuxième semaine et débattre à nouveau de ce sujet. *(Sourires.)*

Le versement par les communes ayant mis en place une participation pour voirie et réseaux d'une contribution aux maîtres d'ouvrage des réseaux publics de distribution correspondant à la part des coûts de branchement de ces réseaux non couverts par les tarifs est expressément prévu par les dispositions de l'article 4 de la loi du 10 février 2000 modifiée et celles de l'article L. 332-11-1 du code de l'urbanisme. Ce versement doit être effectué quelle que soit la qualité du maître d'ouvrage, qui peut être, selon les dispositions précisées dans les cahiers des charges de la distribution publique d'électricité, soit le gestionnaire du réseau de distribution, soit la collectivité concédante *via*, par exemple, un syndicat d'électrification.

La production par les syndicats d'électrification auprès des préfetures du cahier des charges devrait suffire à attester de leur compétence en matière de maîtrise d'ouvrage sur les réseaux électriques. Cela leur permettra de demander une contribution au titre des dispositions de la loi du 10 février 2000 précitée.

Les difficultés relatives au versement des contributions aux maîtres d'ouvrage ne peuvent qu'être examinées au cas par cas, et les préfetures sont à même de faire respecter les règles de l'intercommunalité.

Par ailleurs, lorsque cette participation est mise en œuvre pour financer des réseaux publics, elle peut être acquittée directement auprès de l'établissement public intercommunal ou du syndicat mixte, à condition que le principe de ce reversement direct soit décidé par le conseil municipal.

J'ai bien conscience que ces propos d'une clarté assez biblique ne répondent pas à toutes les subtilités de votre question. Je vous propose donc, madame Vautrin, de prendre contact avec un certain nombre de hauts fonctionnaires de ce ministère afin de tenter de trouver une réponse plus précise à votre question, qui a bénéficié de l'écoute attentive et enthousiaste de tous vos collègues.

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

Mme Catherine Vautrin. Pour m'être livrée au même exercice que vous, monsieur Dominique Bussereau, je n'aurai pas la cruauté de souligner l'insuffisance de votre réponse.

J'insiste pourtant sur le fait que nous sommes confrontés à un problème d'application de la loi. Il est tout de même gênant que nos préfetures ne soient pas en mesure d'appliquer ce que le législateur a souhaité mettre en place. Je m'en remettra donc, bien évidemment, à nouveau au ministre d'État.

DÉSENCLAVEMENT DES HAUTES-ALPES

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 134, relative au désenclavement des Hautes-Alpes.

M. Joël Giraud. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, il y a dix ans, la DATAR, devenue depuis la DIACT, effectuait un diagnostic de l'accessibilité des départements français, constatant qu'un seul en France – celui des Hautes-Alpes – se trouvait totalement inaccessible, que ce soit sur le plan autoroutier, aérien ou ferroviaire.

Où en sommes-nous en 2008 ? Sur le plan routier, l'axe Marseille-Turin, *via* le col du Montgenèvre, a certes été amélioré, mais il impose toujours de traverser Gap ou d'emprunter une route départementale sinueuse pour accéder de l'autoroute A 51 à la nationale 94 vers l'Italie. De plus, le futur plan de modernisation des itinéraires – le PDMI – exclut le dernier ouvrage nécessaire à la sécurité des riverains : la déviation du village de La Roche-de-Rame où deux voitures se croisent déjà avec difficulté et où un poids lourd sur cette route surfréquentée par les camions ne peut même plus croiser un vélo. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que les études relatives à cette déviation s'achèvent dans le cadre de l'ancien contrat de plan État-région. Où sont donc les cohérences entre l'ancien CPER et l'actuel PDMI sur le réseau qui est toujours resté réseau national ?

Sur le plan autoroutier voilà des dizaines d'années que le serpent de mer – qui est d'ailleurs plutôt d'ailleurs un serpent de terre – de l'achèvement de l'autoroute A 51 Grenoble-Sisteron hante nos vallées. Pendant ce temps, la situation s'est considérablement dégradée sur la RN 85 Gap-Grenoble, qui n'a bénéficié d'aucun investissement depuis des années. Son raccordement à la fin toujours provisoire de l'A 51 nécessite toujours la traversée de Gap, le choix du tracé par l'est de Gap ayant été fait à grand renfort d'annonces très politiques. Pour autant, au-delà de l'impact environnemental de cet itinéraire, demeure un problème qui, lui, a toujours été largement contourné : comment financer une autoroute de 2,2 milliards d'euros quand les concessionnaires potentiels annoncent ne pouvoir aller au-delà de 15 % de financement, laissant près de 2 milliards d'euros à la charge des collectivités publiques et de l'État ?

Sans attendre le Grenelle de l'environnement, le comité de massif des Alpes, qui rassemble tous les acteurs politiques et socioprofessionnels du massif, a proposé, dès le 26 septembre 2005, une sortie de crise. Je vous rappelle les propositions de l'époque. Ce comité prônait alors une concession autoroutière à gabarit routier sur trente kilomètres, comme cela existe sur l'autoroute de la Maurienne entre Saint-Michel-de-Maurienne et le tunnel du Fréjus, afin de trouver sur ce tronçon de l'A 51 – le contournement de Gap par le sud –, qui est le plus solvable, une solution respectueuse de l'environnement et garante des finances publiques. S'agissant de la liaison Grenoble-Gap, le comité de massif proposait tout simplement, dans l'attente de la construction de la fameuse A 51, un plan de modernisation de l'itinéraire – et dont on ne savait pas, à l'époque, qu'il serait ainsi nommé – permettant de fixer un objectif de service pour relier Gap à Grenoble en une heure quinze. Ces solutions réalistes ne génèrent, de plus, aucun effet d'aspirateur sur le trafic des poids lourds et respectent parfaitement l'environnement. Pourquoi attendre encore pour les mettre en œuvre ?

Quant au réseau ferroviaire, nous en avons souvent discuté, la situation des marchandises, comme des voyageurs, est devenue critique. De commission intergouvernementale en commission intergouvernementale, nous n'en finissons plus de trouver un énième accord, jamais respecté, avec nos voisins italiens pour revenir en dessous du seuil, jugé dangereux par l'État lui-même, de 100 poids lourds de plus de vingt-six tonnes par an au col de Montgenèvre.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue !

M. Joël Giraud. La situation sur cet axe est amenée à s'amplifier : les échanges est-ouest sont en hausse et les échanges nord-sud en baisse. Cette tendance s'accroîtra encore avec l'ouverture récente du tunnel du Lötschberg, puis avec celle du Saint-Gothard en 2013 et du Brenner en 2020.

La situation est toujours extrêmement difficile pour les voyageurs, puisque le point de raccordement de Valence-Ville pour les stations des Alpes du Sud est amené à ne plus avoir de desserte en raison de l'ouverture d'une future gare TGV à Allan dans la banlieue de Montélimar.

M. le président. Je sais qu'il vous faut beaucoup de temps pour désenclaver le département, mais vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Joël Giraud. Cela fait dix ans que nous attendons, monsieur le président !

Sans attendre le Grenelle de l'environnement, le comité de massif des Alpes a proposé une autre sortie de crise consistant à ce que le débat public relatif au tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soit mené sans délai et avant 2009 et que vous usiez de votre influence, lors de la présidence française de l'Union européenne, pour que cet axe soit intégré au RTE-T.

Sur ces trois questions – l'inscription de la déviation de La Roche-de-Rame au PDMI, la mise en œuvre du projet mixte autoroutier et routier Grenoble-Sisteron par Gap, conforme au vote du comité de massif et compatible avec le Grenelle de l'environnement, et le lancement du débat public sur le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre –, les Alpes du Sud attendent vos réponses et les apprécieront d'autant plus qu'elles seront précises.

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

Vous avez deux minutes pour désenclaver les Hautes-Alpes, monsieur le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Ce sera difficile en deux minutes, parce que M. Giraud a rappelé que des dizaines d'années de travail ont déjà été nécessaires. Il se bat d'ailleurs beaucoup sur ce sujet. Au reste, nous nous rencontrerons sur le terrain, après les élections du printemps.

La route nationale 94 a déjà fait l'objet d'aménagements importants avec notamment, au titre du contrat de plan État - région 2000-2006, la mise en service de la déviation de Montgenèvre en novembre 2005 et celle de la déviation d'Embrun en décembre 2007.

Le projet de déviation de la Roche-de-Rame, déclaré d'utilité publique en novembre 1999, a fait l'objet d'études complémentaires afin d'analyser plus finement les contraintes du site et de confirmer la faisabilité de la solution retenue, conformément aux demandes exprimées lors de l'enquête publique. Ainsi, les études relatives au déplacement de la voie ferrée nécessaire à ce projet de dévia-

tion routière ont évalué le coût de ces travaux ferroviaires à 30 millions d'euros. De même, ce déplacement induit des travaux importants dans le lit mineur de la Durance qui est à présent intégré au réseau Natura 2000.

Compte tenu de la complexité de cette déviation en termes technique, financier et environnemental, une solution d'aménagement sur place de l'axe existant a été envisagée. La recherche d'un minimum de consensus sur cette solution est un préalable à son inscription éventuelle aux programmes de développement et de modernisation des itinéraires – PDMI – qui prendront le relais des volets routiers des contrats de plan État-région. Je suis sur ce point à votre écoute, monsieur Giraud.

Nous devons de nouveau traiter toutes les infrastructures à l'aune du Grenelle de l'environnement. Nous avons décidé qu'il n'y aurait pas de routes ou autoroutes nouvelles sauf pour résoudre des problèmes de congestion, de sécurité, d'intérêts locaux et d'aménagement du territoire.

La réflexion nationale va se poursuivre et concernera évidemment les infrastructures routières pour lesquelles une nouvelle politique de développement sera définie. Des comités opérationnels ont été mis en place pour décliner de façon opérationnelle ces orientations. Le serpent de mer va, bien sûr, revenir. Ainsi, les projets routiers les plus importants, dont l'autoroute A 51 entre Grenoble et Sisteron fait partie, seront réévalués. Il en sera de même des projets ferroviaires.

Le département des Hautes-Alpes pose des problèmes très compliqués quant à son infrastructure. Je vous propose donc de laisser passer cette période d'élections municipales et cantonales. Vous serez encore là – moi aussi peut-être. Je me rendrai alors dans votre département pour vous rencontrer ainsi que vos collègues. Les difficultés que je rencontrerai pour me rendre sur place me conforteront dans la nécessité d'être à vos côtés un des acteurs du désenclavement.

M. Joël Giraud. J'aimerais répondre à M. le secrétaire d'État, monsieur le président.

M. le président. Mais votre temps de parole est écoulé, mon cher collègue !

M. Joël Giraud. Ce serait pour le remercier !

M. le président. Vous avez donc la parole.

M. Joël Giraud. Je tenais à remercier M. le secrétaire d'État de sa proposition de se rendre sur place. Il sera parfaitement bien accueilli.

Je tenais toutefois à lui préciser que ses services ont dû se tromper quant à la déviation de La Roche-de-Rame, car l'ancien projet, consistant à passer dans le lit de la Durance, a été abandonné depuis longtemps.

AVENIR DES CENTRES DÉPARTEMENTAUX DE MÉTÉOROLOGIE

M. le président. La parole est à M. Henri Nayrou, pour exposer sa question, n° 135, relative à l'avenir des centres départementaux de météorologie.

M. Henri Nayrou. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je tenais à appeler l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur la fermeture envisagée des centres départementaux de météorologie. Votre éclectisme, monsieur Bussereau, vous permettra de me répondre, ce dont je suis heureux ! Je tiens à préciser que je pose cette

question en tant que député de l'Ariège, mais aussi en tant que secrétaire général de l'Association nationale des élus de la montagne.

Dans un document publié récemment au sein de l'institution, le PDG de Météo France a en effet présenté des propositions de plan stratégique évoquant une réduction des effectifs et une fermeture probable des centres départementaux. Tous les personnels de ces centres sont inquiets, car l'échelon départemental est systématiquement visé quand on évoque la nouvelle organisation de Météo France. La réduction drastique et souvent aveugle du nombre d'emplois dans les services publics prônée par le gouvernement auquel vous appartenez ne fait qu'accroître leurs craintes. Ces centres jouent pourtant un rôle essentiel de prévention des risques, en étroite liaison avec les préfetures. Leur mission d'observation, de prévision et de climatologie est en effet primordiale pour assurer la sécurité des personnes et des biens.

La suppression des missions connexes des services météo liées notamment à la sécurité en montagne, comme la surveillance des manteaux neigeux et la prévision de son évolution, serait particulièrement préjudiciable. La montagne est un ensemble de territoires qui, du fait de leurs caractéristiques géographiques particulières, appellent des mesures spécifiques, notamment en matière d'organisation et de fonctionnement des services publics, au nombre desquels figurent les services météo. La montagne tue, nous le savons ; cela a été le cas cette année encore dans les Pyrénées et dans les Alpes. La météo est souvent un phénomène aggravant, quand ce n'est pas directement une avalanche qui provoque des drames.

La sensibilisation au risque, c'est aussi un rôle assumé par Météo France sur place, par la distribution de petits guides, par des formations aux pompiers ou aux gendarmes et dans les écoles.

En montagne, les bulletins météo, en particulier sur les risques d'avalanche, sont indispensables. Leur valeur repose sur les mesures *in situ*, des mesures faites ou expertisées par des hommes. En montagne, pratiquement rien n'est possible sans météo.

La direction semble considérer que le nouveau modèle attendu en 2009, appelé AROME, permettra de maintenir la qualité des prévisions sans expertise locale, mais l'évolution des modèles de prévision météorologique ne permet pas en l'espèce d'envisager une implantation régionale et non plus départementale.

Ces économies à court terme sont incompréhensibles au regard des enjeux mis en évidence par le Grenelle de l'environnement, d'autant que l'Organisation météorologique mondiale, agence de l'ONU, démontre qu'un euro consacré à la météorologie et à l'hydrologie permet d'économiser sept euros sur le long terme.

Dans ces conditions, je vous demande quelles sont vos intentions quant à l'avenir des centres départementaux de Météo France, ce projet n'allongeant que trop la liste des services publics supprimés dans les zones rurales et de montagne.

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 d'excuser l'absence de M. Borloo, qui m'a demandé de vous répondre. Plutôt que de vous lire la réponse un peu technocratique préparée par nos services, je vais vous donner notre position.

Je crois comme vous que, dans une société où le réchauffement climatique fait naître de nouveaux risques, nous avons besoin de services de météo performants, et la France, qu'il s'agisse de l'application, de la recherche ou des moyens de toute nature, a des services de grande qualité.

Cela dit, il est normal et légitime que le Gouvernement s'interroge sur le coût des services et cherche à en améliorer la performance. Une réflexion a effectivement lieu sur l'échelon départemental au sein de Météo France, mais elle n'est pas achevée. Il y a des discussions en cours, des projets, des idées.

Autant, dans les zones classiques, on peut envisager des échelons supradépartementaux, autant, dans les zones à risque, et je pense aux zones littorales, que je connais bien, et aux zones de montagne, que vous connaissez bien, que ce soit l'Ariège ou tous les départements que vous représentez au sein de l'ANEM, nous avons besoin d'un instrument de terrain à proximité, près des élus, pouvant former et donner des messages. Si l'on choisissait l'échelon régional, ce qui n'est en aucun cas décidé pour l'instant, il faudrait en tout cas maintenir l'échelon départemental dans les zones où il y a des risques spécifiques comme les zones de montagne.

Cela étant, c'est un avis que j'exprime dans les fonctions qui sont les miennes. Je pense que M. Borloo le partage. Nous allons regarder la réorganisation dans cet esprit, ce qui correspond, je crois, à votre attente.

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

M. Henri Nayrou. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai pris acte de votre réponse. On jugera à l'aune du temps et des résultats.

Un aménagement durable n'a de sens que s'il a pour objectif final le maintien des populations. À quoi bon préserver l'environnement si l'on ne fait pas en sorte d'éviter la désertification ou le dépeuplement ? Et il y a surtout le problème de la sécurité. Dans ce domaine, en particulier en montagne et sur le littoral, on ne peut laisser les outils, aussi perfectionnés soient-ils, décider à la place des hommes pour les hommes. Nous jugerons sur pièces.

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES

M. le président. La parole est à M. Marc Vampa, pour exposer la question de M. François Rochebloine, n° 130, relative aux conséquences de la mise en place d'un système de bonus-malus écologique pour les véhicules automobiles.

M. Marc Vampa. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je vous demande tout d'abord de bien vouloir excuser mon collègue François Rochebloine, qui est bloqué dans un train. Je vais vous poser sa question en son nom mais je crois qu'elle intéresse tout le monde.

Mon collègue souhaite attirer votre attention sur les vives inquiétudes que rencontrent les entreprises du secteur de l'automobile depuis l'annonce par le Gouvernement de la mise en place d'un système dit de bonus-malus automobile, en application des principes retenus dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Les professionnels ont été associés aux travaux de réflexion du Grenelle de l'environnement, et ils ont souhaité pouvoir apporter leur contribution à l'effort national en faveur

d'une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable dans notre société, notamment au niveau économique.

Cependant, la concertation semble s'être arrêtée là, si l'on juge la teneur des réactions qui ont suivi la présentation que vous avez faite du bonus-malus, le 5 décembre dernier.

À cela, s'est ajouté, sur un dossier en pleine évolution, l'idée d'annualiser le malus, ce qui ne manque pas de faire ressurgir dans les esprits la fameuse vignette automobile.

Les professionnels ont compris très vite que ce dispositif de taxation visait en fait à trouver une source de financement au bonus, de manière à récompenser les véhicules neufs, sobres en carbone, et cela au risque de pénaliser les détenteurs de véhicules de plus de cinq places, donc de taille importante, forcément plus polluants.

François Rochebloine sait que le Gouvernement, bien informé de ce dossier et de la demande des professionnels, a envisagé des adaptations. Toutefois, il croit nécessaire de vous alerter sur les conséquences de mesures qui, appliquées brusquement, modifient sensiblement les conditions de concurrence.

Face à la question énergétique, il est évident que les constructeurs, sensibles aux attentes et aux possibilités des consommateurs en termes de pouvoir d'achat, vont chercher à occuper le marché automobile des véhicules légers et de petite taille. Simplement, tout cela ne peut se faire d'un coup. Aussi, il est à craindre que ce soient les constructeurs français eux-mêmes qui subissent les conséquences immédiates de ce choix, notamment en termes d'emploi, et ce pour l'ensemble de la filière automobile en France.

La concurrence mondiale est très vive, nous le constatons tous, à chaque instant. Un constructeur indien vient de présenter récemment la voiture la moins chère du monde, aux alentours de 2 500 dollars.

Les efforts doivent être répartis de manière équitable et réfléchie. Aussi, M. Rochebloine ne doute pas que ce dispositif puisse encore faire l'objet d'une véritable discussion avec les acteurs concernés.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. La question posée au nom de François Rochebloine me permet, au nom de Jean-Louis Borloo, de faire le point devant l'Assemblée sur toute cette politique de bonus-malus.

Ce dispositif est une première application du Grenelle de l'environnement, avec trois objectifs : favoriser l'acquisition de véhicules sobres en carbone, orienter notre recherche et nos constructeurs vers des véhicules qui sont un peu en rupture technologique, et renouveler notre parc automobile en versant un super-bonus, qui a le double avantage de retirer les véhicules les plus anciens et donc en même temps les véhicules les plus polluants.

Les véhicules qui émettent moins de 130 grammes de CO₂ bénéficient d'un bonus qui va de 100 à 5 000 euros pour les plus sobres en carbone. Ce seuil de 130 grammes, nous ne l'avons pas choisi au hasard, c'est l'objectif européen fixé par l'Union européenne pour 2012. Le bonus concerne environ un tiers des véhicules neufs. Il est financé par un malus sur les acquéreurs de véhicules qui émettent plus de 160 grammes, ce qui représente un quart des véhicules neufs vendus en 2006.

J'insiste bien sur le fait que le malus ne peut pas avoir de caractère rétroactif puisque l'article 63 de la loi de finances rectificative votée par votre assemblée précise que la taxe s'applique aux véhicules acquis, immatriculés pour la première fois en France ou à l'étranger à compter du 1^{er} janvier 2008, à l'exception des commandes passées avant le 5 décembre qui auraient été accompagnées d'un versement d'acompte et qui sont donc un geste commercial. Ainsi, les consommateurs qui ont commandé leurs voitures avant le 5 décembre ne seront pas soumis à cette taxe.

Dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement, on avait parlé d'annualisation de ce malus, mais cette idée n'a pas été retenue et ne fait pas l'objet des travaux des comités qui suivent les mesures.

En liaison avec les constructeurs, nous avons essayé d'éviter toute perturbation du marché automobile. Ce qui lui fait très mal, c'est une mesure qui arrive brutalement ou qui crée un effet d'aubaine, sans durée, sans donner de vision.

Nous avons donc précisé que ce dispositif était défini pour une période de cinq ans, ce qui permet aux constructeurs d'intégrer dans leurs programmes de développement des véhicules qui émettent moins et aux consommateurs d'intégrer ce nouveau critère. Je crois que cela doit développer chez les automobilistes une culture environnementale.

Comme je le soulignais tout à l'heure en réponse à une question de Mme Bourragué, nous allons également essayer d'insister, dans la réforme du permis de conduire, sur les nouveaux modes de conduite, parce que le comportement de chacun compte aussi.

C'est donc un ensemble que nous avons essayé de définir, sur le moyen et le long termes.

M. Marc Vampa. Merci.

DÉVELOPPEMENT DU SERVICE CIVIL VOLONTAIRE

M. le président. La parole est à M. Christian Vanneste, pour exposer sa question, n° 150, relative au développement du service civil volontaire.

M. Christian Vanneste. Monsieur le secrétaire d'État chargé des anciens combattants, ma question porte sur le service civil volontaire mis en place par la loi du 31 mars 2006 et les décrets des 12 et 21 août 2006. Ce dispositif soutient financièrement la possibilité pour des jeunes de dix-huit à vingt-cinq ans d'effectuer des missions d'intérêt général à temps plein sur une durée de six, neuf ou douze mois.

À ce jour, treize propositions de loi relatives au service civil ou civique ont été déposées à l'Assemblée nationale ou au Sénat. Sous la précédente législature, en 2006, une pétition pour l'instauration d'un service civique obligatoire avait recueilli 443 signatures de parlementaires. Le Président de la République, pendant sa campagne, a par ailleurs appelé de ses vœux la mise en place d'un service civique de six mois. Cela souligne indéniablement le large consensus politique autour de l'importance de généraliser le service civil volontaire existant et de l'étendre progressivement à tous les jeunes.

Le bilan est encourageant. Ainsi, fin 2007, ce sont 2 946 volontaires qui ont été accueillis au sein de 145 structures conventionnées. Ils y ont effectué une mission d'intérêt général, y ont été formés aux valeurs civiques et ont préparé leur insertion professionnelle. Dans le Nord, selon une étude sur l'impact du service civil réalisée entre 2006 et 2007, 97 % des volontaires sont satisfaits du déroulement de leur

service civil, 64 % s'intéressent davantage aux questions sociales et à la politique nationale, 66 % ont une meilleure idée de leur projet professionnel.

Encourager ces initiatives présente, en effet, l'intérêt d'orienter les jeunes sur des missions à l'utilité sociale claire, dans les grands domaines considérés comme prioritaires pour l'avenir du pays, et de constituer une véritable étape de vie, un engagement civique fort.

Le service civil permet par ailleurs un brassage, l'occasion de connaître une certaine mixité sociale en encourageant la solidarité dans le travail d'équipe.

Enfin, en mobilisant la force d'engagement et d'initiative de chacun, le service volontaire permet d'apporter aux acteurs publics porteurs de missions d'intérêt général le renfort dont ils ont besoin sur le terrain.

Le dispositif actuel de service civil volontaire est perfectible mais constitue une base indispensable au développement ultérieur d'un service civil universel, nécessaire à notre cohésion nationale.

Certaines associations, comme Unis-cité, dont j'ai rencontré récemment des membres, ont émis des doutes et des craintes sur le financement du service civil volontaire dans l'avenir.

En conséquence, je souhaiterais vivement connaître les intentions du Gouvernement concernant le développement du service civique volontaire et le soutien qu'il entend lui apporter dans un premier temps, dans la perspective d'atteindre l'objectif d'un service public universel dans les années à venir.

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

INTERM. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants. Monsieur le député, vous avez attiré l'attention de Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, sur le dispositif du service civil volontaire. La ministre, malheureusement retenue ce matin, m'a demandé de vous transmettre la réponse suivante.

Le service civil volontaire, créé par la loi du 31 mars 2006 pour l'égalité des chances, a pour objectif de permettre à des jeunes de seize à vingt-cinq ans révolus de s'engager pour une mission d'intérêt général pendant une période de six, neuf ou douze mois dans une association, une collectivité locale ou un établissement public.

Destiné à promouvoir l'engagement des jeunes, il reçoit un soutien significatif de l'État, 907 euros au maximum par volontaire et par mois, ce qui n'est pas négligeable. Cela prend en charge la majeure partie de l'indemnité versée aux jeunes volontaires ainsi qu'une part des cotisations sociales afférentes. Un soutien est également accordé à la structure qui accompagne le jeune et lui propose une formation aux valeurs civiques.

Le pilotage et le portage financier de ce dispositif, qui se révèle assez coûteux pour les finances publiques, ont été confiés à l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances, l'ACSE.

Le service civil volontaire s'adosse aux dispositifs déjà existants que sont le volontariat associatif, le volontariat de cohésion sociale et de solidarité et le volontariat civil à l'aide technique ; il peut également s'effectuer sous forme d'un contrat d'accompagnement à l'emploi. La structure accueillant un volontaire dans le cadre d'un service civil doit

donc effectuer une double démarche : auprès de l'ACSE et au titre de l'un des dispositifs précité. Il faut reconnaître que cette situation est aujourd'hui une source réelle de difficulté pour la gestion du dispositif, et parfois de confusion pour les jeunes et leurs associations.

Cependant, malgré son coût et sa complexité relative, la mise en œuvre opérationnelle du service civil volontaire a été menée très rapidement, comme vous l'avez rappelé. Un travail ministériel, voire interministériel, important a permis l'élaboration d'une procédure, d'une doctrine et d'outils méthodologiques adaptés à ce dispositif entièrement nouveau.

À la fin de l'année 2007, monsieur le député, plus de 300 structures, comprenant à la fois de grands réseaux associatifs, des collectivités territoriales et de petites associations locales, avaient été agréées, ce qui représente une capacité d'accueil d'environ 10 000 volontaires. Près de 3 000 d'entre eux sont d'ores et déjà engagés dans une mission.

Cette montée en puissance assez rapide démontre, comme vous l'avez souligné, l'intérêt que présente pour notre jeunesse le déploiement, sous une forme ou sous une autre, d'un service civique. En effet, pour développer chez les jeunes le sens des autres et de la nation, et répondre à leur ardent besoin d'engagement, le service civique apparaît bien aujourd'hui comme une des pistes les plus fécondes. En permettant à chaque jeune de consacrer un temps de sa vie à des actions d'intérêt général, le service civique doit contribuer à renforcer le lien social, à transmettre les valeurs de citoyenneté et les règles du « vivre ensemble », indispensables à notre société.

Cependant, pour proposer un tel projet à l'ensemble de notre jeunesse, il convient d'engager au préalable une large réflexion. Les conditions de la mise en œuvre de ce nouveau temps social, notamment son périmètre, son organisation, son financement, qui est très onéreux, et son pilotage méritent d'être étudiés avec le plus grand soin.

Une mission va prochainement être désignée pour conduire ce travail, qui devra s'inscrire dans le cadre des orientations fixées par le Président de la République. Il conviendra de rechercher : premièrement, l'adhésion du plus grand nombre, singulièrement celle de la jeunesse, qui doit être acquise à l'utilité de ce projet pour lui donner vie ; deuxièmement, une réelle mixité sociale ; troisièmement, la diversité et l'utilité des tâches d'intérêt général offertes aux jeunes bénéficiaires du dispositif, qui doivent faire l'objet d'un ciblage précis ; quatrièmement, le pluralisme des secteurs et organismes susceptibles de les accueillir ; cinquièmement, la simplicité et la souplesse dans les modalités d'organisation ; sixièmement, enfin, un pilotage déconcentré du dispositif, qui pourra s'appuyer sur les initiatives de la société civile et celles des collectivités locales. D'autres paramètres mériteront d'être pris en compte, tels que la maîtrise du coût du dispositif et la pluralité de ses sources de financements. Il faudra enfin que le réalisme préside à sa montée en charge.

Il va de soi que, le moment venu, la représentation nationale sera amenée à se prononcer solennellement sur cet important sujet, qui concerne l'ensemble de notre société.

M. Christian Vanneste. Monsieur le président, je souhaite...

M. le président. Excusez-moi, monsieur Vanneste, mais vous aviez largement dépassé votre temps de parole. Si vous vouliez remercier le ministre,...

M. Christian Vanneste. Pas seulement !

M. le président. ... considérez que c'est fait.

MAINTIEN ET DÉVELOPPEMENT DES HÔPITAUX
ET DES MATERNITÉS DE PROXIMITÉ

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat, pour exposer sa question, n° 127, relative au maintien et développement des hôpitaux et des maternités de proximité.

M. Pierre Gosnat. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

Je crois qu'elle partage, avec moi et avec une majorité d'élus, de professionnels, de personnels de santé, le constat d'une inquiétante désertification médicale et hospitalière, aussi bien dans les territoires ruraux que dans les zones urbaines.

J'ai particulièrement à l'esprit les cas de deux établissements hospitaliers, sur lesquels j'ai alerté la ministre : l'hôpital Jean-Rostand à Ivry-sur-Seine dans le Val-de-Marne, dont la maternité réalise encore 2 200 accouchements chaque année ; et, à l'autre bout de la France, le centre de rééducation Bouffard-Vercelli de Cerbère dans les Pyrénées Orientales, qui accueille et soigne des multitraumatisés.

D'après de ce que j'ai compris, le ministère de la santé a annoncé que l'un et l'autre devraient prochainement fermer leurs portes, sous prétexte qu'à la proximité des lieux de soins et de santé, il faudrait préférer la sécurité et la performance, par la constitution de ce que le ministère qualifie de « lieux d'excellence et de sécurité ». J'aimais mieux, à vrai dire, la formule d'un des prédécesseurs de Mme la ministre, M. Douste-blazy, selon qui « l'hôpital local est un acteur indispensable face à la demande de soins de proximité ». C'est malheureusement une autre politique qui a été menée, conduisant à la fermeture massive de centres hospitaliers de proximité. Je vous indiquerai simplement deux chiffres de l'INSEE : en moins de vingt ans, les capacités d'hospitalisation ont chuté de 134 000 lits, au mépris de l'évolution démographique, notamment de l'augmentation du nombre des naissances et de l'allongement de la durée de la vie. Par ailleurs, de 1975 à 2002, 726 maternités ont fermé, dont plus d'une dizaine dans le Val-de-Marne.

Notre pays, nos régions doivent certes disposer de grands centres hospitaliers, nécessairement liés à des pôles de recherche. Mais ceux-ci ne peuvent en aucun cas se constituer et fonctionner sur la base d'une désertification de l'environnement médical, sanitaire et social.

Sans parer la « proximité » de toutes les vertus, on doit lui en reconnaître d'incontestables : la rapidité d'intervention ; une qualification adaptée aux types de traumatismes et de soins ; un rapport humain et social sans équivalent, qui joue un rôle essentiel dans le traitement des différentes pathologies. Ces vertus sont autant d'atouts qui doivent constituer le socle d'une synergie avec les grands pôles hospitaliers. De ce point de vue, toutes les fermetures d'hôpitaux ou de centres de santé de proximité sont préoccupantes, voire traumatisantes pour un grand nombre d'habitants des départements ou des cantons.

Ces décisions sont souvent le fait des agences régionales de l'hospitalisation, qui souffrent pour le coup d'une véritable maladie : l'autisme. Élus, personnels de santé, usagers n'y ont aucun droit à la parole, voire à la représentation. Or ce sont ces instances qui prennent les décisions, qui élaborent les schémas régionaux de l'hospitalisation, dans le cadre desquels sont programmées les fermetures d'établissements hospitaliers de proximité. Vous comprendrez qu'un tel système ne peut pas perdurer. C'est pourquoi je pose les questions suivantes.

Quelle suite la ministre compte-t-elle donner à la demande de moratoire déposée par des parlementaires en novembre dernier, sollicitant la suspension pendant dix-huit mois de toute fermeture de site, afin de procéder à une analyse des besoins et de l'offre de soins dans notre pays ? Comment pense-t-elle mener la réflexion sur la complémentarité entre les différents niveaux d'établissements hospitaliers ? Comment faire des agences régionales de véritables lieux de réflexion et de décision entre tous les acteurs de la politique de santé dans notre pays, y compris les élus ? Pouvez-vous enfin me donner des réponses précises quant à l'avenir de la maternité d'Ivry, ainsi que du centre de rééducation de Cerbère ?

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

M. Alain Marleix, secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants. Monsieur le député, vous avez bien voulu attirer l'attention de Roselyne Bachelot-Narquin sur le devenir du centre de rééducation de Bouffard-Vercelli de Cerbère, dans les Pyrénées-Orientales, et de la maternité Jean-Rostand, située à Ivry-sur-Seine, dans le Val-de-Marne. Plus généralement, vous vous interrogez sur l'impact de la tarification à l'activité sur le financement des hôpitaux. Je vous prie d'excuser l'absence, pour les raisons déjà exposées, de Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, au nom de laquelle je vais répondre aux questions concrètes que vous avez posées.

En ce qui concerne Le centre Bouffard-Vercelli, centre de rééducation fonctionnelle de 162 lits et places, un projet médical est en cours d'élaboration, en pleine coopération avec le centre hospitalier de Banyuls, qui n'est qu'à quelques kilomètres de là, et avec l'appui d'un cabinet de consultants, afin de déterminer la bonne adéquation de l'offre de soins en rééducation de post-réanimation et en rééducation fonctionnelle cardiologique.

Les travaux progressent selon plusieurs hypothèses de travail en termes de modification de l'offre de soins. La ministre de la santé, de la jeunesse et des sports a demandé au directeur de l'agence régionale de l'hospitalisation d'associer tous les acteurs au processus de décision, conformément à votre préoccupation. L'enjeu de cette opération est d'adapter l'offre de soins aux besoins de la population, et non pas de démanteler une structure hospitalière. Le cabinet de la ministre, et la ministre elle-même, sont à votre disposition, monsieur le député, pour vous informer des progrès de cette concertation sous l'égide de l'ARH, afin que vous puissiez vérifier que celle-ci fait bien appel à l'ensemble des élus. Cette information est légitime et conforme au souhait de la ministre elle-même.

Le cas de la maternité Jean-Rostand à Ivry-sur-Seine, dans le Val-de-Marne, relève de la même logique, puisqu'il est nécessaire de moderniser les structures accueillant les nouveau-nés. Ainsi, il a été prévu de transférer l'activité obstétricale de la maternité Jean-Rostand, située à Ivry, à la maternité du Kremlin-Bicêtre, qui est en cours de rénovation, et qui se trouve seulement à quelques kilomètres. Cette opération, inscrite au plan stratégique de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, est validée par l'agence régionale de l'hospitalisation d'Île-de-France. Elle permettra une meilleure prise en charge des futures mères et de leurs enfants, ainsi que l'adaptation des capacités d'accueil aux besoins, sans préjudice pour la population du Val-de-Marne, puisque le site d'Ivry-sur-Seine et celui du Kremlin-Bicêtre, deux communes limitrophes, ne sont distants que de trois kilomètres.

Vous avez également posé la question du financement de l'hôpital. Le Gouvernement a, comme vous le savez, une grande ambition pour l'hôpital : il veut lui permettre de faire face aux défis auxquels notre société est confrontée, notamment celui du vieillissement avec toutes ses conséquences, telles que la maladie d'Alzheimer. C'est à l'aune de cette ambition que les axes de la politique gouvernementale ont été définis.

Une disposition essentielle pour la modernisation de l'hôpital a été votée par le Parlement dans le cadre de la dernière loi de financement de la sécurité sociale : le passage à la tarification à l'activité à 100 %. C'est une réforme juste, qui permet d'allouer les ressources aux établissements en fonction de leur activité réelle. Elle va permettre aux établissements les plus dynamiques de bénéficier de ressources supplémentaires, tout en laissant aux autres le temps nécessaire pour s'adapter. Pour cela, un mécanisme de transition s'appliquera jusqu'en 2012.

On ne peut pas laisser dire que l'hôpital ne disposerait pas de financements suffisants pour assurer ses missions. Tout d'abord, les difficultés financières que connaissent certains établissements ne sont pas une fatalité. Il est indispensable que l'ensemble des établissements de santé revienne à l'équilibre. Pourquoi, alors que les règles de financement sont les mêmes pour tous, certains établissements sont à l'équilibre et d'autres non ? La tarification à l'activité ne saurait être à l'origine de leurs difficultés.

Les efforts des établissements doivent, bien entendu, être accompagnés, et Roselyne Bachelot-Narquin a donné en ce sens des instructions claires aux agences régionales de l'hospitalisation. La création de groupements de coopération sanitaire, les GCS, par la dernière loi de financement de la sécurité sociale participe du même objectif d'amélioration de l'efficience hospitalière et de l'offre de soins.

Au-delà des aspects strictement financiers, et pour répondre aux attentes fortes et légitimes de nos concitoyens, le Président de la République a confié à Gérard Larcher la présidence d'un groupe de pilotage chargé d'organiser une vaste concertation sur les missions de l'hôpital, avec un double objectif de qualité des soins et d'optimisation des moyens. Cette concertation portera sur les grands défis auxquels l'hôpital est confronté, tels que les complémentarités entre tous les acteurs de l'offre de soins, la gouvernance, les ressources humaines, la recherche et l'enseignement.

Les propositions qui seront faites, monsieur le député, serviront de base à la future loi de modernisation de l'offre de soins que le Gouvernement présentera au parlement dans les prochains mois.

ACCORD FRANCO-ESPAGNOL
RELATIF AU SURVOL DU TERRITOIRE FRANÇAIS
À L'APPROCHE DE L'AÉROPORT DE FONTARRABIE

M. le président. La parole est à M. Daniel Poulou, pour exposer sa question, n° 142, relative à l'accord franco-espagnol relatif au survol du territoire français à l'approche de l'aéroport de Fontarrabie.

M. Daniel Poulou. Monsieur le secrétaire d'État à la défense, chargé des anciens combattants, le 18 mars 1992, les gouvernements français et espagnol ont signé à Madrid un accord international concernant le survol du territoire français par les appareils desservant l'aéroport de Fontarrabie, situé dans la baie de Txingudi, face à Hendaye, et désigné aussi comme l'aéroport de San Sebastian. Les gouvernements français et espagnol, désireux de faire en sorte que le survol du terri-

toire français par l'aviation commerciale desservant l'aéroport de Fontarrabie ne porte pas atteinte aux intérêts des populations riveraines, se sont mis d'accord sur les règles en matière d'exposition au bruit, de sécurité et de possibilités d'utilisation des sols. Or la partie espagnole ne respecte plus, depuis plusieurs années, les termes de l'accord.

En février 2007, la commission mixte prévue dans l'accord bilatéral s'est réunie à Bayonne. La délégation espagnole a manifesté le souhait de voir le nombre de mouvements passer de vingt-quatre à soixante-deux. La partie française est restée ferme sur sa position de maintenir le nombre de mouvements à vingt-quatre – chiffre qui n'est pas respecté depuis des années, avec actuellement trente-deux mouvements en semaine et quarante et un en juillet dernier. Aucun accord n'a pu être trouvé.

Faire une concession du côté français et céder sur le nombre de mouvements reviendrait à donner carte blanche pour rallonger la piste. La France ne pourra ensuite plus intervenir, car elle n'a aucun pouvoir de décision sur les infrastructures aéroportuaires situées sur le territoire espagnol. Le seul levier d'action dont dispose la France est la fermeté sur le maintien et sur le respect du nombre de mouvements, limité à vingt-quatre, et d'un couvre-feu de vingt-deux heures à sept heures trente, conformément aux termes de l'accord.

Monsieur le secrétaire d'État, les élus de mon canton et la population hendayaise s'inquiètent beaucoup pour leur sécurité et leur environnement, ainsi que des dispositions qui pourraient être prises lors de la révision prochaine de l'accord franco-espagnol de 1992. Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer les intentions du Gouvernement à cet égard.

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. Je vous prie tout d'abord, monsieur Poulou, de bien vouloir excuser Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'État chargé des affaires européennes, qui se trouve ce matin à Bruxelles.

Vous avez appelé son attention sur le respect des accords franco-espagnols du 18 mars 1992 portant sur les conditions de survol de la commune d'Hendaye, qui vous est chère, par des appareils desservant l'aéroport frontalier de Fontarrabie, situé le long de la frontière, du côté espagnol. Vous soulignez justement le non-respect par la partie espagnole des termes de cet accord pour ce qui est du nombre de mouvements d'avions, fixé à vingt-quatre par jour, et son intention d'atteindre un volume de soixante-deux mouvements quotidiens.

Cette question fait l'objet de contacts réguliers avec les autorités espagnoles, mais soulève un différend d'interprétation sur l'accord de 1992. Les autorités françaises locales et nationales ont en effet régulièrement rappelé que le plafond mentionné dans l'accord devait être strictement respecté, tandis que la partie espagnole insiste sur le respect de l'empreinte sonore en soulignant que les avions qui desservent aujourd'hui l'aéroport sont moins bruyants.

Vous évoquez également la perspective de travaux d'allongement de la piste, qui augurerait d'une intensification du trafic. Cette question n'est en fait plus à l'ordre du jour, les autorités espagnoles ayant fait part, au contraire, de leur projet de raccourcissement dans le cadre d'un plan de mise en conformité de la piste avec les normes de sécurité inter-

nationales, qui aura pour corollaire de diminuer la masse des avions susceptibles d'utiliser cette piste, et du même coup les nuisances sonores.

Les conditions d'exploitation de l'aéroport de Fontarrabie sont débattues dans plusieurs instances locales en vue de trouver une solution acceptable par l'ensemble des échelons locaux, qui prennent en compte l'aspiration légitime des riverains à la tranquillité et leurs préoccupations en matière de sécurité. C'est le cas au sein de la commission mixte prévue à l'accord de 1992 ou de l'instance de concertation eurorégionale transfrontalière.

Ce sujet fait bien entendu l'objet d'un suivi très attentif de la part des services de l'État en charge de l'aviation civile – la DGAC –, qui sont intervenus auprès des services homologues espagnols, avec lesquels les discussions se poursuivent dans un esprit de coopération et de responsabilité qui devrait bientôt porter ses fruits.

Le ministre des transports, Dominique Bussereau, qui était longuement présent parmi nous ce matin, aurait pu vous répondre d'une façon beaucoup plus exhaustive et argumentée sur ce dossier de l'aéroport de Fontarrabie, qu'il connaît parfaitement et dont il souhaite d'ailleurs vous parler directement et personnellement. Il vous recevra quand vous le voudrez, dans les meilleurs délais, pour évoquer directement avec vous ce dossier qui vous tient légitimement à cœur.

M. Daniel Poulou. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État.

PERSPECTIVES DU LYCÉE PROFESSIONNEL AGRICOLE LA CAZOTTE À SAINT-AFFRIQUE EN AVEYRON

M. le président. La parole est à M. Alain Marc, pour exposer sa question, n° 142, relative aux perspectives du lycée professionnel agricole La Cazotte à Saint-Affrique en Aveyron.

M. Alain Marc. Monsieur le ministre de l'agriculture, nous avons tous conscience de la qualité de l'enseignement agricole en France. Il est logique aussi que celui-ci calque son cursus sur celui de l'éducation nationale.

Je souhaite évoquer ici la réforme du bac professionnel, dont la durée passe de quatre à trois ans. Le bien-fondé de cette réforme est admis ; elle avait été préconisée par la gauche voici quelques années. Parallèlement, les annonces que vous avez faites sur le maintien du brevet d'études professionnelles agricoles ont rassuré. En revanche, on peut comprendre l'émoi que susciterait la fermeture de la filière agro-biologique-élevage du lycée professionnel La Cazotte situé à Saint-Affrique, dans l'Aveyron, ou son intégration à d'autres filières voisines.

Cette filière, la seule en France, doit être, compte tenu de l'évolution des marchés et du désir des consommateurs, clairement identifiée. Pour cela, la création d'une série « biologique » en bac professionnel serait une avancée. D'autre part, la proposition d'une filière bac technologique au sein du LPA La Cazotte permettrait de conforter cet établissement, qui a bénéficié d'investissements très importants de la part de la région ces dernières années et dont les diverses filières sont en parfaite adéquation avec le milieu socio-économique environnant.

Je vous remercie donc, monsieur le ministre, de m'indiquer quelles mesures seront prises pour conforter la vocation de cet établissement d'excellence.

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

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. Je tiens tout d'abord à remercier M. Marc de la remarque générale qu'il a faite sur la qualité de l'enseignement agricole dans notre pays, dont j'ai l'honneur d'assurer la tutelle. C'est une vraie chance que de compter 27 983 élèves en baccalauréat professionnel et 57 637 élèves en brevet d'études professionnelles agricoles, ou BEPA, pour l'année scolaire 2006-2007, dans près de 847 établissements de très grande qualité, privés et publics, auxquels je veux rendre hommage pour la qualité de leur enseignement et la disponibilité de leurs équipes pédagogiques et administratives.

Le Gouvernement est pleinement concerné par la réforme envisagée du baccalauréat professionnel, qui a pour objectif de porter davantage de jeunes au niveau du baccalauréat et de promouvoir la voie professionnelle tout en garantissant une qualité de formation et une insertion performantes. Cela ne signifie pas, pour autant, que le brevet d'études professionnelles agricoles sera supprimé – je tiens à le préciser pour rassurer ceux qui pourraient avoir encore quelque inquiétude à cet égard, en dépit de toutes les notes ou lettres que j'ai adressées à l'ensemble de l'enseignement agricole. En effet, ce diplôme représente un bon niveau de recrutement pour les entreprises de notre secteur et permet d'éviter les sorties sans qualification. Il sera donc conservé.

Pour mettre en œuvre ce nouveau dispositif dans l'enseignement agricole, j'ai souhaité, avec mon collègue Xavier Darcos, ministre de l'éducation nationale, que l'année 2008 soit tout entière consacrée à la réflexion et à la concertation avec l'ensemble des partenaires, et en particulier avec les représentants des filières professionnelles. Les spécificités des différents besoins de fonctionnement des secteurs professionnels pourront ainsi être prises en compte durant cette année entière de concertation.

S'agissant du lycée professionnel de La Cazotte à Saint-Affrique, auquel vous êtes légitimement attaché, je partage votre sentiment quant à la qualité de cet établissement. Ce lycée vient d'ailleurs d'être conforté dans son lien avec le milieu socio-économique environnant par la création récente d'un centre de formation d'apprentis dans les secteurs du transport routier, de l'électrotechnique, de la maintenance et du commerce et de la distribution, unique en son genre au sein de notre appareil public de formation.

Compte tenu de la nécessité de mieux utiliser les moyens et de rationaliser l'appareil de formation, l'autorité académique a émis l'hypothèse de regrouper les trois classes du lycée de La Cazotte préparant au brevet d'études professionnelles agricoles, option « conduite des productions agricoles, support productions animales », en deux classes à effectifs confortés à la rentrée scolaire 2008. Ce regroupement, je tiens à le préciser, n'induit en rien l'arrêt de la mention « agriculture biologique » dans la formation du BEPA.

À ce titre, d'ailleurs, soyez assuré que je veillerai à ce que l'agriculture biologique ait, d'une manière générale, toute sa place au sein de l'enseignement agricole public. Un module sur l'agriculture biologique a déjà été introduit dans la formation initiale et continue des enseignants. La mention « agriculture biologique » fera l'objet d'une attention particulière à l'occasion des rénovations des diplômes du baccalauréat professionnel au cours de l'année 2008.

En revanche, le projet de création d'un baccalauréat technologique « sciences et technologies de l'agronomie et du vivant », que vous avez évoqué, me semble, pour être franc, un peu prématuré à ce jour, le lycée La Cazotte ne

disposant pas de classe de seconde générale et technologique susceptible d'alimenter suffisamment une filière de baccalauréat technologique. Cela ne signifie par pour autant que la porte soit définitivement fermée à ce projet.

Je tiens, pour conclure, à souligner encore le souci du Gouvernement de conforter la qualité de l'enseignement agricole dans notre pays, et en particulier dans votre département.

GESTION DES AIDES AUX EXPLOITANTS AGRICOLES DANS LES ALPES-MARITIMES

M. le président. La parole est à M. Charles-Ange Ginesy, pour exposer sa question, n° 149, relative à la gestion des aides aux exploitants agricoles dans les Alpes-Maritimes.

M. Charles-Ange Ginesy. Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, l'activité agricole des espaces ruraux français a été profondément modifiée ces dernières années. Le département des Alpes-Maritimes est peut-être plus frappé qu'ailleurs, pour au moins trois raisons : une raison conjoncturelle, avec l'exode rural qui a durement frappé nos montagnes, du fait notamment du très fort attrait de la Côte d'Azur ; une raison structurelle ensuite, avec des exploitations azuréennes de petite taille, sujettes à une très forte pression immobilière ; enfin, nos exploitations centrées sur des productions de niche, de faible volume, n'ont que rarement été soutenues dans le cadre de la PAC. Cette situation, conjuguée au faible soutien financier national et européen et à un régime très complexe de notification des aides, a abouti, dans notre département des Alpes-Maritimes, à une très forte déprise agricole.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes, conscient de la nécessité de maintenir une activité agricole sur son territoire pour entretenir la qualité des espaces et des paysages, lutter contre les risques d'incendie, majeurs dans notre département, et surtout répondre à une demande agritouristique croissante, a décidé en novembre 2006 de créer le programme AIME – un beau vocable qui désigne l'aide à l'investissement et à la modernisation des exploitations.

Ce programme offre aux exploitants un financement de tous leurs investissements, à hauteur de 40 %. AIME a démontré son efficacité : depuis son lancement, 1,75 million d'euros d'autorisations de programmes ont été financées, contre 500 000 euros en 2006. Les crédits engagés ont été consommés à 80 %, contre 33 % seulement avant ce dispositif.

La profession agricole joue donc pleinement le jeu de l'investissement lorsqu'on lui propose un soutien cohérent et des démarches administratives simples.

Absente du financement de ce programme, l'action de l'État en matière agricole a complètement disparu dans le département en raison de la complexité du système français de notification des aides. La demande faite auprès de vos services pour adapter le dispositif AIME au cadre défini par le document régional de développement rural – le DRDR – nécessiterait de le redécouper en autant de mesures qu'il y a de systèmes d'aide de l'État. Or, l'un des atouts du dispositif du Conseil général est précisément de ne donner lieu qu'à un seul dossier transversal.

Ma première question est donc de savoir si le ministère de l'agriculture et de la pêche peut s'engager à travailler avec les services de ce département pour que le dispositif AIME, tel qu'il est, puisse bénéficier de cofinancements nationaux

et européens. Cette expérimentation pilote pourrait se faire par un assouplissement ou par une dérogation, totale ou partielle, aux règles françaises en matière d'aides notifiées.

De son côté, l'État a créé un guichet unique pour gérer le DRDR. Cet effort de simplification est louable. Le conseil général des Alpes maritimes a par ailleurs lancé un programme de « maisons du département », qui seront à terme au nombre d'une vingtaine et qui, en zone rurale, sont labellisées « relais de services publics ». Nous sommes en effet persuadés que l'efficacité de nos services passe par une plus grande proximité.

Ma seconde question est donc de savoir si ces « maisons du département » pourront également servir de premier guichet unique, géré par le Conseil général, en matière d'aides agricoles.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous portez à ma question.

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

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. Monsieur Charles-Ange Ginesy, les innovations et les initiatives du conseil général des Alpes-maritimes – maisons du département, système AIME – me donnent l'occasion de lui tirer mon chapeau. J'ai aussi pu apprécier dans un autre domaine, mais qui me concerne lui aussi, celui de la protection civile, le volontarisme et l'intelligence de nombre d'actions innovantes venant du terrain, et j'en suis d'autant plus admiratif que j'ai moi-même exercé les fonctions de président de conseil général durant pas mal d'années.

Vous avez eu raison de souligner que tout le dispositif d'aides est un peu complexe, notamment pour les bénéficiaires. S'agissant des crédits européens, c'est encore plus compliqué ; pas toujours d'ailleurs seulement à cause des règles européennes, mais aussi de l'application que l'on en fait sur le terrain.

M. Charles-Ange Ginesy. Bien sûr.

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Le dispositif d'aides à l'investissement et à la modernisation des exploitations, qui porte le beau nom de « AIME » développé par votre conseil général, ne peut pas, c'est vrai, bénéficier dans son intégralité d'un co-financement par le FEADER – le Fonds européen agricole pour le développement rural –, en raison des contraintes réglementaires régissant l'intervention de ce fonds.

La partie du dispositif AIME ne s'intégrant pas au programme de développement rural hexagonal – le PDRH – devra faire l'objet d'une notification auprès de la Commission européenne en vue de sa mise en conformité avec les lignes directrices communautaires relatives aux aides d'État. C'est un préalable incontournable.

La partie du dispositif susceptible d'émarger au FEADER doit répondre aux modalités d'organisation prévues en région, en application du cadre fixé par la circulaire du Premier ministre. Ce cadre a notamment pour ambition de simplifier les démarches des bénéficiaires d'aides européennes, dans un contexte souvent marqué par une multiplicité de financeurs : État, région, départements, etc. Un guichet unique est donc prévu pour chaque dispositif. Dans le cas du dispositif AIME, il s'agit de la direction départementale de l'agriculture et de la forêt des Alpes-Maritimes. Ce guichet a pour tâche de réceptionner les dossiers, de les retransmettre à tous les co-financeurs potentiels, puis de les instruire. Sa mise en place constitue une

mesure forte de simplification qui devrait éviter au bénéficiaire de s'adresser à plusieurs services, de courir d'une porte à l'autre pour assurer son plan de financement.

Pour autant, cela ne signifie pas que les maisons de département, au même titre que les chambres d'agriculture ou d'autres organismes, ne puissent pas conserver une forte implication dans le dispositif : outre leur rôle d'information auprès des bénéficiaires, elles pourraient également les aider à constituer leurs dossiers et en assurer la transmission auprès de la direction départementale de l'agriculture et de la forêt pour la partie du projet pouvant bénéficier du FEADER. Ces dispositions doivent permettre d'assurer une complémentarité entre les maisons de département, les services de l'État et des collectivités afin de parvenir à payer les aides facilement, rapidement et simplement.

Cependant, j'ai bien entendu que, compte tenu de procédures qui restent complexes, vous souhaitiez un rapprochement avec mes propres services. Suite à votre interpellation, je vais donc demander à mon directeur départemental, et au directeur régional s'il le faut, de se rapprocher de vous pour bien vérifier que notre souhait se concrétise sur le terrain, c'est-à-dire que l'argent soit utilisé efficacement, et qu'il soit versé dès notification à Bruxelles. Vous savez que j'ai géré pendant plusieurs années les aides européennes à Bruxelles en tant que commissaire, et que j'en gère une partie aujourd'hui au titre du FEADER, en tant que ministre de l'agriculture ; je souhaite donc que cette Europe du concret, cette Europe proche du terrain soit une réalité. Je vous assure de la disponibilité de mes services pour le vérifier avec vous.

SITUATION DU COMMISSARIAT DE BOULOGNE-BILLANCOURT

M. le président. La parole est à M. Pierre-Christophe Baguet, pour exposer sa question n° 148, relative la situation du commissariat de Boulogne-Billancourt.

M. Pierre-Christophe Baguet. Monsieur le secrétaire d'État chargé de la prospective et de l'évaluation des politiques publiques, la sécurité reste une préoccupation majeure de nos concitoyens, même s'ils sont conscients des efforts conséquents réalisés par les gouvernements successifs durant les dernières années. Si, depuis les élections présidentielles, les résultats s'améliorent, nos concitoyens souhaitent une police encore plus disponible en cas d'appel et un accueil davantage personnalisé dans les commissariats. Pour ce faire, ce ne sont ni l'enthousiasme ni le professionnalisme du personnel qui font défaut, mais des moyens matériels adaptés et des effectifs en nombre suffisant.

Il en est ainsi à Boulogne-Billancourt, sous-préfecture des Hauts-de-Seine de 110 000 habitants. L'effectif théorique du commissariat est de 190. Or, compte tenu des contraintes de gestion des personnels du ministère, il n'est réellement que de 170. Cet écart, qui pourrait paraître faible, se révèle en réalité très handicapant parce qu'il touche d'abord les officiers et qu'il ne tient pas compte des nombreuses sujétions de service spécifiques à ce commissariat. En effet, le commissariat de Boulogne-Billancourt connaît une situation particulière du fait de la présence d'une sous-préfecture, d'équipements sportifs voisins sur lesquels se déroulent des rencontres nationales et internationales – Roland Garros, Jean Bouin, le Parc des Princes –, et d'entreprises médiatiques – plateaux d'enregistrement de TDF et de TF1 – qui, selon l'actualité, nécessitent des mesures de protection renforcées et mobilisent des effectifs qui ne peuvent, de ce fait, se consacrer à leurs missions de sécurisation courante de la ville.

De plus, ces personnels de police travaillent dans des conditions matérielles d'accueil qui ne sont plus tolérables, ni pour eux-mêmes ni pour nos citoyens. La configuration et la vétusté de cet ancien collège conduisent à des situations inacceptables : sur-utilisation des sous-sols proches de l'insalubrité, accueil de la population contrainte de s'expliquer au milieu de la salle d'attente sans aucune confidentialité, victimes et auteurs des faits se croisant couramment dans le même espace lors des dépositions.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de me préciser comment vous comptez renforcer les effectifs et engager la rénovation du commissariat de Boulogne-Billancourt.

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 Pierre-Christophe Baguet, je vous prie d'excuser l'absence de Mme la ministre de l'intérieur, qui m'a chargé de répondre à votre question.

Au 1^{er} janvier 2008, le commissariat de Boulogne-Billancourt comptait un effectif de 168 fonctionnaires, tous grades confondus. Dans le cadre de la réforme des corps et des carrières, la déflation du corps de commandement a conduit à une diminution du nombre des officiers – moins deux depuis le 1^{er} janvier 2002. En revanche, les effectifs réels du corps d'encadrement et d'application, soit 152 gradés et gardiens de la paix, sont excédentaires – plus deux – au regard de l'effectif départemental de fonctionnement annuel, fixé à 150 agents.

À Boulogne-Billancourt, les résultats en termes de lutte contre la délinquance tendent à prouver une bonne adéquation entre les effectifs en place et les sujétions rencontrées, puisque, entre 2002 et 2007, les faits constatés ont diminué de 14,42 %, et ceux de voie publique de 37,61 %. Pour la seule année 2007, il a été relevé, par rapport à 2006, une régression de près de 1 000 faits de délinquance générale et un net recul des violences aux personnes : moins 14,06 %.

S'agissant des sujétions de service particulières à la circonscription de Boulogne-Billancourt que vous venez d'évoquer – manifestations à risque au Parc des Princes, Roland Garros, charges médiatiques –, elles n'entraînent que des prélèvements d'effectifs limités sur le service général, puisque les personnels bénéficient pour ces missions du concours des effectifs départementaux et des compagnies républicaines de sécurité.

Pour ce qui concerne les conditions de travail et d'accueil offertes par le commissariat, il apparaît, en effet, que ce bâtiment de quatre niveaux, loué à la commune depuis 1987, est d'une capacité juste suffisante, mais dans un état acceptable. L'ensemble des locaux, en particulier l'accueil, ont fait l'objet d'une réhabilitation réalisée et financée par les services municipaux de Boulogne-Billancourt en 2000. Des travaux d'entretien et de réparation ont également été effectués en 2004 et 2005. L'exiguïté de l'accueil est, en revanche, incontestable. Alors que la ville avait envisagé, en 2005, la construction d'une extension sur une parcelle contiguë lui appartenant, elle n'a pas donné suite à ce projet qui avait suscité l'intérêt des services de police. Mme la ministre vous indique qu'elle est naturellement ouverte à toute proposition nouvelle de la municipalité pour le relogement du commissariat.

M. le président. La parole est à M. Pierre-Christophe Baguet.

M. Pierre-Christophe Baguet. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour les éléments d'information intéressants que vous m'avez apportés. Mais le principe même selon lequel moins il y a de délinquance, moins il devrait y avoir de fonctionnaires de police, m'inquiète un peu : est-ce à dire que le jour où l'on parviendrait à une sécurité à 100 %, nous n'aurions plus du tout de forces de police ? Plus sérieusement, les sujétions que j'ai évoquées sont de réelles contraintes pour le commissariat de Boulogne-Billancourt. Vous dites que l'on bénéficie de renforts du 92 et de compagnies de CRS, mais je vous assure que la garde de la sous-préfecture de Boulogne-Billancourt est assurée par les seuls agents du commissariat de police. Et lorsqu'une personnalité se rend sur le plateau de TF1, ce sont des agents de ce commissariat qui assurent la sécurité ; en aucun cas le département n'envoie de renforts, de compagnies de CRS, pour accompagner un ministre sur le plateau – cela ferait d'ailleurs un peu désordre...

S'agissant des effectifs, je note qu'en 1996, il y avait 201 fonctionnaires au commissariat de police de Boulogne-Billancourt ; en 2008, vous avez dit vous-même qu'au 1^{er} janvier, ils n'étaient plus que 168. Cela fait trente-trois de moins, ce qui représente une diminution de plus de 16 % des effectifs. Il faut vraiment que le Gouvernement fasse un effort sur les effectifs de police.

En ce qui concerne la rénovation du commissariat, la ville a effectivement réalisé des travaux de peinture. Mais elle a malheureusement renoncé en 2005 à son projet d'agrandissement du commissariat. Enfin, j'ai bien noté la bonne volonté du Gouvernement, qui souhaite s'engager dans la rénovation de ce commissariat, qui est de surcroît un commissariat de district : autrement dit, il coordonne les neuf commissariats des villes voisines. Il serait digne que la trente-sixième ville de France soit dotée d'un véritable commissariat, à la hauteur de ses responsabilités et du nombre de ses habitants.

EXAMEN DU PROJET DE LOI RELATIF AU GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPÉRATION TERRITORIALE

M. le président. La parole est à M. Michel Liebgott, pour exposer sa question n° 131, relative l'examen du projet de loi relatif au Groupement européen de coopération territoriale.

M. Michel Liebgott. Le Grand-duché du Luxembourg a initié dès 1996 un plan particulièrement ambitieux de réhabilitation de ses friches industrielles – ce que la France n'a pas fait dans la même région –, notamment sur le site d'Esch-Belval, situé à la frontière franco-luxembourgeoise. Confié à Agora, une société à capitaux publics de l'État luxembourgeois mais également à capitaux privés – ceux d'ArcelorMittal, groupe dont on parle beaucoup aujourd'hui –, l'aménagement de ce site de 105 hectares crée un véritable nouvel espace urbain autour de fonctions éducatives, de recherche, de fonctions culturelles et commerciales. D'ici à dix ans, l'objectif est d'y créer près de 20 000 emplois et de construire des logements pour 5 500 habitants. Du côté luxembourgeois, les choses avancent particulièrement rapidement.

Du côté français, on ne peut malheureusement pas en dire autant : pas de projet de réaménagement des friches ; un petit projet, validé dans le cadre du contrat de projets État-région, intitulé « Belval 2015 », mais avec des crédits sans commune mesure avec ceux consentis de l'autre côté

de la frontière : 26 millions d'euros en France, partagés par la région et l'État, contre un milliard d'euros pour le seul État luxembourgeois. Récemment, une mission d'étude de gouvernance pour aménager ces espaces a été confiée à M. le préfet Lemaire. Rien n'a été dévoilé à ce jour quant à ses conclusions. Elles sont attendues avec impatience, car il est urgent de trouver une formule juridique pour porter les projets du côté français. D'après les informations qui m'ont été données ainsi qu'à mes collègues Christian Eckert et Jean-Yves Le Déaut ici présents et eux aussi lorrains, cette étude, pour laquelle j'ai été consulté, envisagerait plusieurs formules possibles : une opération d'intérêt national, une société d'économie mixte, ou encore un Groupement européen de coopération territoriale – GECT – issu du règlement européen n° 1082-2006. Ce règlement sera transposé dans le droit français au travers du projet de loi relatif à l'expérimentation du transfert de la gestion des fonds structurels européens, que nous examinerons cet après-midi. Ce texte a d'ailleurs fait l'objet d'un colloque organisé par la mission opérationnelle transfrontalière à Lille, en octobre dernier.

La communauté de communes du pays Haut-Val-d'Alzette et quatre communes luxembourgeoises – Esch-sur-Alzette, Sanem, Mondercange et Schifflange – sont concernées par ces projets. Elles ont signé, le 19 mars 2007, une déclaration d'intention de création de GECT sur la base d'un programme de travail commun autour des problématiques de la mobilité, du développement économique – notamment le projet Belval 2015 – et de l'aménagement durable des territoires transfrontaliers.

Ma question est donc double : quelles sont les modalités de gouvernance retenues par l'État français pour l'aménagement des terrains de Belval 2015 – le GECT serait-il une possibilité crédible dans ce contexte ? Quels moyens financiers supplémentaires – ils sont aujourd'hui dérisoires et presque ridicules – l'État français peut-il engager pour faire de ce projet un véritable pôle de développement structurant, un modèle pour l'aménagement des espaces transfrontaliers, si stratégiques aujourd'hui ? Il faudrait notamment permettre la réalisation d'accès routiers et ferroviaires directs du site depuis la France, ce qui n'est toujours pas réalisé à ce jour. Des financements ont bien été mobilisés aux conseils généraux de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, mais l'État ne les a pas validés. J'ai reçu récemment un courrier de M. Bussereau m'informant que l'État n'apporterait pas un centime. Par la suite, j'ai lu dans la presse que le préfet de région indiquait qu'il mettrait peut-être 8 millions d'euros.

M. Jean-Yves Le Déaut. Ce n'est pas assez !

M. Michel Liebgott. Nous voudrions savoir quelles sont vos intentions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

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 Michel Liebgott, Mme la ministre de l'intérieur qui vous prie d'excuser son absence, m'a chargé de vous transmettre sa réponse. Je vous précise, pour que vous ne soyez pas déçu – mais vous connaissez mieux que moi le règlement de l'Assemblée nationale – que la réponse de la ministre porte exclusivement sur la question orale que vous aviez transmise. Une partie de votre exposé restera donc sans réponse.

Le groupement européen de coopération territoriale permet une participation conjointe des États et des collectivités territoriales à des opérations menées sur toutes nos frontières avec les membres de l'Union européenne. La France a soutenu le projet, et entend l'appliquer sans réserve.

Cependant, il nécessite deux adaptations. L'une est relative à la coopération dite « interterritoriale » ; l'autre, à l'autorisation pour nos collectivités territoriales de conclure des conventions avec des États étrangers, dans l'hypothèse de constitution d'un GECT. Ces adaptations avaient été incluses dans le projet de loi relatif à l'expérimentation du transfert de la gestion des fonds structurels européens, adopté par le Sénat en janvier 2007. Compte tenu du calendrier parlementaire, ce projet n'a pu être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Toutefois, une proposition de loi de votre collègue Marc-Philippe Daubresse reprend les dispositions de ce projet de loi ; elle sera examinée en séance cet après-midi même. La ministre de l'intérieur veillera personnellement à la mise en conformité rapide de notre droit interne avec le règlement instaurant le GECT.

Quant au projet de GECT entre la commune du Pays Haut Val d'Alzette et quatre communes luxembourgeoises que vous avez évoqué, la ministre précise que la coopération transfrontalière franco luxembourgeoise est régie par les stipulations d'un accord déjà signé et ratifié, l'accord dit « de Karlsruhe ». De plus, le règlement communautaire relatif au GECT est d'ores et déjà applicable. Enfin, comme le projet de GECT dans le secteur du Haut Val d'Alzette n'associe pas d'État, il ne soulève aucune difficulté par rapport aux dispositions actuelles du code général des collectivités territoriales. Il est donc possible de constituer un tel GECT dès à présent, sans attendre la modification de notre droit interne.

Tels sont les éléments que la ministre souhaitait vous apporter au sujet de ce projet dont elle mesure l'importance pour les collectivités frontalières de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle.

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

M. Michel Liebgott. J'ai bien entendu la réponse juridique que vous m'avez donnée, monsieur le secrétaire d'État. Mais il va de soi que, derrière ce texte juridique, il existe une stratégie politique. C'est sur la stratégie politique que j'interrogeais la ministre de l'intérieur. Il ne suffit pas de créer des groupements, encore faut-il qu'ils soient opérationnels et qu'ils engendrent ensuite des activités sur le terrain. Deuxièmement, il ne s'agit pas de communes, mais bien d'une communauté de communes. Enfin, l'État peut parfaitement en faire partie s'il en a la volonté. Manifestement, l'État n'en a pas la volonté et n'y consacre pas les moyens. Mon collègue Jean-Yves Le Déaut y reviendra sans doute dans un instant, ainsi que Christian Eckert lors du débat de cet après-midi.

CAPACITÉ D'ACCUEIL DES ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS POUR LES HANDICAPÉS DANS LE VAR

M. le président. La parole est à M. Jean-Sébastien Vialatte, pour exposer sa question, n° 140, relative à la capacité d'accueil des établissements spécialisés pour les handicapés dans le Var.

M. Jean-Sébastien Vialatte. Madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, les personnes handicapées en attente d'une maison d'accueil spécialisé dans le Var sont des personnes très lourdement atteintes qui présentent un

polyhandicap depuis leur naissance, associant un handicap moteur sévère, une déficience intellectuelle profonde, et peu ou pas de langage associé. Elles nécessitent une aide totale pour tous les actes essentiels de la vie. Le conseil général du Var a développé une politique de foyers d'accueil médicalisé pour prendre en charge les publics tels que les autistes, psychotiques ou personnes handicapées vieillissantes, notamment. Mais les personnes polyhandicapées relèvent des maisons d'accueil spécialisé, structures qui sont de la compétence de l'État.

Le maintien à domicile de ces personnes, faute de place en structures, génère des situations d'urgence de plus en plus difficiles à gérer et ce, malgré la mise en place de la prestation de compensation du handicap, depuis un an. En effet, notamment lorsque l'un de ses parents décède ou est hospitalisé brusquement, la personne handicapée ne peut se retrouver seule chez elle. Les listes d'attente actuelles dans les MAS ne permettent pas de trouver une place rapidement, et les places d'hébergement temporaire en MAS – quand elles existent – ne sont pas suffisantes dans le Var pour répondre à ces situations.

Plusieurs instituts médico-éducatifs, établissements accueillant des enfants handicapés, gardent de jeunes adultes de plus en plus longtemps, faute de pouvoir leur trouver une place en structures adultes. Le plus âgé a aujourd'hui trente ans. Cette promiscuité entre adultes et enfants vulnérables peut générer des situations de maltraitance au sein des IME. Grâce à l'amendement Creton, la prise en charge d'un jeune adulte en établissement pour enfants est renouvelée, d'année en année, par la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées. Mais on ne peut être satisfait du maintien de cet accompagnement, d'autant moins adapté qu'il empêche certains jeunes enfants relevant d'IME d'y être admis, faute de départs des jeunes adultes vers une MAS.

D'autre part, la durée de vie des adultes handicapés s'allonge. Or une fois admis et hébergés dans les MAS, ces personnes y restent, en général, jusqu'à la fin de leur vie. Aujourd'hui, près de 20 % des personnes en attente d'une place en MAS ont plus de cinquante ans. Ces personnes que l'on peut considérer comme vieillissantes, compte tenu de leur handicap associé, ne sont pas considérées comme prioritaires par les directeurs d'un établissement lorsqu'une place se libère et leur candidature est souvent délaissée au profit de personnes handicapées plus jeunes. Or ces personnes polyhandicapées vieillissantes vivent à leur domicile, avec des parents âgés parfois de plus de quatre-vingts ans, souvent devenus eux-mêmes dépendants. La solution alternative de faire admettre des adultes handicapés lourds en établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes ne peut être satisfaisante, car ces structures ne correspondent pas aux besoins de ces personnes polyhandicapées.

Madame la secrétaire d'État, deux projets de MAS ont été autorisés, en 2007, dans le Var. L'ouverture de ces MAS ne sera effective que dans de nombreuses années, leur financement restant conditionné à leur inscription dans le PRIAC, programme interdépartemental d'accompagnement des handicaps et de la perte d'autonomie. À titre d'exemple, la programmation 2007 dans le Var n'a prévu le financement que de quatre places de MAS.

En conséquence, madame la secrétaire d'État, je souhaiterais connaître les mesures que vous envisagez de prendre pour répondre à la situation de ces personnes lourdement handicapées.

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 Vialatte, comme vous, le Gouvernement a bien conscience que le nombre de places en établissements d'accueil pour adultes lourdement handicapés reste, aujourd'hui encore, insuffisant. L'existence de listes d'attente importantes est indéniable, et les projets en attente de financement inscrits dans les outils de programmation des DDASS – 94 places pour le Var pour la période 2007-2011 – en témoignent.

Malgré tout, le Gouvernement voudrait souligner l'effort considérable engagé depuis presque dix ans pour offrir, enfin, aux personnes handicapées et à leur famille, une prise en charge adaptée. Entre 1999 et 2006, plus de 9 500 places en établissements pour adultes lourdement handicapés – c'est-à-dire en maisons d'accueil spécialisé ou en foyers d'accueil médicalisé – ont été financées, dont 109 dans le département du Var. Pour l'année 2007, ce département s'est vu notifier 86 nouvelles places de MAS et de FAM, pour un montant total de 1,7 million d'euros.

Bien sûr, un nouvel effort reste indispensable, comme vous l'avez souligné en présentant de façon exhaustive la situation de votre territoire. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement, conformément aux engagements pris par le Président de la République, travaille actuellement au lancement d'un nouveau plan quinquennal de création de places en établissements pour enfants et adultes handicapés. Le département du Var en bénéficiera de façon importante, puisque son taux d'équipement en MAS et FAM reste inférieur à la moyenne nationale.

Mais nous voulons aussi que ces places sortent de terre plus vite qu'aujourd'hui. Nous savons qu'il est difficile de financer l'investissement que représente un établissement, dans un département comme le Var où les coûts de l'immobilier sont extrêmement élevés. Pour lever cet obstacle, le Gouvernement a décidé d'autoriser la caisse nationale de solidarité pour l'autonomie à mobiliser ses réserves pour abonder des plans d'aide à la modernisation des établissements : en 2008, pour la première fois, ils pourront s'étendre à la construction des établissements et non plus seulement à leur rénovation.

Monsieur le député, vous voyez que notre engagement au service des personnes handicapées et de leurs familles est déterminé, même si, nous en sommes conscients, leur attente est énorme. En tout cas, sachez qu'au travers ce plan quinquennal, notre ambition est vraiment d'essayer d'y répondre dans les meilleurs délais.

MONTANT DES AIDES PRÉVUES POUR L'ÉCONOMIE SOCIALE

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rosso-Debord, pour exposer sa question, n° 143, relative au montant des aides prévues pour l'économie sociale.

Valérie Rosso-Debord. Madame Létard, le Gouvernement a placé l'objectif minimal de 6 % d'emploi des travailleurs handicapés, fixé par la loi du 11 février 2005, au cœur de ses priorités. Or certaines affectations de crédits, dans le cadre de la loi de finances, semblent instaurer un déséquilibre entre secteurs public et privé, susceptible, à terme, de porter atteinte à la cohérence de notre action pour une société plus juste et solidaire, à laquelle je vous sais très attachée, madame la secrétaire d'État à la solidarité. Je fais ici référence au secteur spécifique de l'économie sociale qui,

depuis plusieurs années, joue un rôle remarquable dans l'insertion. Ses représentants s'inquiètent de la réduction de moitié, entre 2007 et 2008, du budget destiné au secteur spécifique de l'économie sociale.

Les professionnels craignent que le montant de 1,5 million d'euros, attribué dans le cadre du nouveau budget, soit insuffisant pour leur permettre de mener à bien leur mission. Ils s'inquiètent également des modifications d'intitulé et de rattachement administratif qui, selon eux, risquent de fragiliser fortement leur position. Le passage d'un programme 2007 intitulé « Innovation, expérimentation et économie sociale » à celui de 2008 dit « Lutte contre la pauvreté » les préoccupe aussi, dans la mesure où il paraît offrir une vision tronquée de tout ce secteur, en le réduisant aux seules missions de réparation ou d'urgence sociales.

Madame la secrétaire d'État, compte tenu de tous ces éléments, pourriez-vous confirmer ou infirmer ces informations ? Pourriez-vous préciser quelle a été la logique de répartition de ces crédits pour 2008 et, le cas échéant, nous indiquer si l'élargissement du champ de définition de l'économie sociale, ou l'augmentation des aides consacrées à ce secteur essentiel constituent des solutions envisageables ?

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. Madame la députée Valérie Rosso-Debord, la question que vous posez aborde deux problèmes qui doivent bien être distingués.

Le premier, c'est celui de l'emploi des travailleurs handicapés, dont nous partageons la responsabilité, Xavier Bertrand et moi-même, avec Christine Lagarde. Comme le rappelait encore récemment le Président de la République, atteindre le taux d'emploi de 6 %, fixé par la loi, doit être un objectif qui mobilise l'ensemble des employeurs, publics comme privés. Les entreprises de l'économie sociale jouent incontestablement un rôle dans l'accompagnement de cette politique, et j'attache une grande importance au fait qu'elles continuent de s'y impliquer avec la même détermination.

Le second, qui vous préoccupe plus particulièrement aujourd'hui, c'est celui des moyens affectés à l'économie sociale dans le budget de l'État.

Je voudrais au préalable vous rassurer sur un point : le changement d'inscription budgétaire des crédits de la Délégation interministérielle à l'innovation, à l'expérimentation sociale et à l'économie sociale ne remet, en aucun cas, en cause ses missions. Elle continuera donc à mettre en œuvre ses missions d'appui à l'économie sociale, en direction des têtes de réseau de l'économie sociale et solidaire, aussi bien au niveau national qu'au niveau régional, à travers les chambres régionales de l'économie sociale et solidaire. Par ailleurs, la loi de finances pour 2008 prévoit, dans le cadre de l'appui aux acteurs de l'économie sociale, une dotation de 2 millions d'euros. Et je me suis assurée qu'aucune structure directement liée à l'insertion des travailleurs handicapés ne sera affectée par une diminution des crédits l'an prochain.

À ces subventions directes aux acteurs de l'économie sociale s'ajoute, en outre, une augmentation de 5 millions d'euros de la dotation du fonds d'innovation et d'expérimentation sociale, le FIES, afin qu'il puisse soutenir, dans le cadre d'appels, les projets des acteurs de l'économie sociale dans les domaines de la lutte contre la pauvreté, mais aussi du soutien scolaire, de la santé, de l'égalité des chances ou de l'insertion. Dans ce cadre, des projets innovants d'insertion

tion professionnelle des personnes handicapées, mis en œuvre par les acteurs de l'économie sociale, pourront être financés.

Je voudrais enfin rappeler que le financement des structures de l'économie sociale, en particulier des structures associatives, ne repose pas uniquement sur le budget de la DIIESES, mais sur la plupart des budgets ministériels qui font appel aux acteurs de l'économie sociale et solidaire pour mettre en œuvre les politiques publiques qui dépendent de leurs compétences. C'est notamment le cas dans les domaines de la santé, de la solidarité, de la jeunesse et des sports, de la coopération internationale, de l'agriculture, ou encore dans le cadre de la politique de la ville.

Ainsi que vous le constatez, madame la députée, le soutien apporté par l'État au développement de l'économie sociale est déterminé et reste très présent.

SITUATION DES ACCUEILLANTS FAMILIAUX EN MARTINIQUE

M. le président. La parole est à M. Alfred Marie-Jeanne, pour exposer sa question, n° 128, relative à la situation des accueillants familiaux en Martinique.

M. Alfred Marie-Jeanne. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, mes chers collègues, mon attention a été appelée sur la situation difficile vécue au quotidien par les familles d'accueil de la Martinique en raison du manque de reconnaissance dont elles pâtissent, malgré les évolutions récentes de leur métier.

Ainsi, elles n'ont droit ni aux congés de maladie, ni à la médecine, ni à la psychologie du travail. Lorsqu'une personne accueillie décède ou est sur le départ, la famille d'accueil reste deux à trois mois sans activité, et donc sans ressources, ce qui pose la question de la réduction du délai de remplacement et celle de l'indemnisation.

Les charges de cette tâche délicate et prenante ont engendré des pathologies physiques ou psychiques durables, non reconnues comme maladies professionnelles.

La rétroactivité des congés payés depuis le commencement effectif de l'activité est également sollicitée.

Des places pourraient être créées dans d'autres structures d'accueil pour recevoir les pensionnaires d'accueillants familiaux voulant bénéficier d'un congé de maladie ou partis en vacances, ou en termes de roulement. N'est-ce pas là une partie de la solution à préconiser ?

Madame la secrétaire d'État, quelles propositions concrètes pouvez-vous faire pour améliorer le statut des accueillants familiaux de la Martinique ?

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, vous avez appelé l'attention du ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, sur les difficultés rencontrées par les accueillants familiaux de la Martinique, et souhaité connaître les améliorations qu'il compte apporter à leur statut. L'accueil familial à titre onéreux des personnes âgées ou d'adultes handicapés constitue une forme d'accueil de proximité et offre une véritable alternative entre le maintien à domicile et un placement en établissement pour les personnes dont la perte d'autonomie ou l'isolement ne permet plus un maintien à domicile dans de bonnes conditions.

Les textes précédents, issus de la loi du 17 janvier 2002 et des trois décrets d'application publiés en 2004, ont contribué à renforcer la professionnalisation de l'accueil familial et les droits des accueillants familiaux. En effet, l'agrément délivré par le président du conseil général a désormais un caractère national. Les conditions d'instruction de la procédure d'agrément sont encadrées et les droits des accueillants familiaux mieux assurés en termes de droits à congés et de droits à pension.

Par ailleurs, la loi du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale a modifié la loi du 17 janvier 2002, puisqu'elle prévoit que les accueillants familiaux peuvent désormais être salariés par une personne morale de droit public ou de droit privé, après l'accord du président du conseil général territorialement compétent.

Ces nouvelles dispositions législatives permettent de répondre aux difficultés rencontrées par les accueillants familiaux dans l'exercice de leur activité, en leur permettant de bénéficier de trente-cinq jours de congés annuels, d'un remplacement de qualité pendant les périodes de congés, de formations organisées par l'employeur, et, enfin, d'une garantie minimale de ressources en cas de décès ou de départ de la personne accueillie. Lorsque l'employeur n'est pas en mesure de proposer à l'accueillant familial une personne à accueillir, l'accueillant familial bénéficie d'une rémunération de remplacement pendant une période de quatre mois, puis des indemnités dues au titre du licenciement pour motif économique.

La mise en œuvre du salariat doit également faciliter le remplacement lors des congés de l'accueillant familial. L'employeur est en effet tenu de prévoir les modalités d'accueil des personnes accueillies pendant les congés de l'accueillant familial, en garantissant un accueil temporaire de qualité par un autre accueillant familial ou dans un établissement social ou médico-social.

La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions législatives nécessite la préparation de textes réglementaires qui font actuellement l'objet d'une concertation et sont soumis à l'avis des associations d'accueillants familiaux et des conseils généraux. Monsieur Marie-Jeanne, j'espère que nous pourrions rapidement accompagner toute la politique de développement de ce précieux outil que sont les accueillants familiaux, qui apportent tant aux personnes qu'ils prennent en charge, et ainsi vous donner satisfaction.

M. Alfred Marie-Jeanne. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS AUX ÉTABLISSEMENTS D'HÉBERGEMENT POUR PERSONNES ÂGÉES DÉPENDANTES.

M. le président. La parole est à M. Hervé de Charette, pour exposer sa question, n° 145, relative aux conditions d'attribution de subventions aux établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.

M. Hervé de Charette. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, mes chers collègues, ma question concerne le financement de la construction des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes. Ces établissements bénéficient normalement des prêts de la Caisse des dépôts, dits prêts locatifs sociaux, qui ouvrent droit au bénéfice de l'APL pour les résidents. Leurs taux d'intérêt sont attractifs et ils s'accompagnent d'une exonération de taxes foncières et d'un taux réduit de TVA.

Cependant, la récente création de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie a ouvert une possibilité supplémentaire de concours financier, d'autant plus bienvenu et nécessaire que les prix de journée de ces établissements atteignent désormais des niveaux élevés et que tout doit être fait pour qu'ils baissent et deviennent plus acceptables pour les familles.

Cependant, j'ai découvert, à propos d'un dossier particulier dont je me suis occupé, une difficulté nouvelle et de caractère typiquement technocratique. La maison de retraite de Chaudron-en-Mauges, dans le Maine-et-Loire, est gérée par une association, dans les conditions d'un établissement privé. Comme elle est assez ancienne, le conseil d'administration a lancé un projet de reconstruction totale à neuf, pour un montant de 7,8 millions d'euros TTC. Au début de 2007, pour réduire l'impact de cette restauration sur le prix de journée de l'établissement, j'ai sollicité et obtenu du ministre qui gère la CNSA une subvention de 1,560 million d'euros, c'est-à-dire 20 % du montant des travaux. C'est alors qu'a surgi une difficulté. Si la subvention est versée directement par la CNSA, tout va bien. Mais si elle est imputée sur les crédits que la caisse délègue au ministre, elle tombe sous le coup de l'article R. 331-5 du code de la construction et de l'habitation, lequel stipule que les prêts sociaux de la Caisse des dépôts et consignations ne sont pas cumulables, sauf dérogation expresse, avec une autre aide de l'État à l'investissement. Or tel est précisément le cas de l'établissement de Chaudron-en-Mauges.

Vous conviendrez, madame la secrétaire d'État, que tout cela est absurde et que cette distinction n'a aucun sens. J'ai donc demandé à Mme Boutin, ministre chargée de la CNSA, de me donner son accord pour déroger à la règle ou pour la changer. Elle me l'a donné, en précisant que cela dépendait aussi du ministre des finances et du ministre du budget. Nous sommes donc dans la situation classique où les administrations se renvoient les dossiers, avec l'espoir secret de n'avoir jamais à y répondre et d'échapper ainsi à une difficulté qu'il serait pourtant fort simple de régler.

Ma question est donc simple : le Gouvernement est-il disposé à faire sauter ce verrou, à modifier en conséquence les dispositions réglementaires du code de la construction et de l'habitation ? À défaut, est-il au moins prêt à régler, par une disposition à caractère exceptionnel, le dossier de Chaudron-en-Mauges ?

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 ministre Hervé de Charette, je voudrais tout d'abord rappeler le cadre général du financement des logements-foyers et les conditions dans lesquelles un prêt locatif social peut être accordé au maître d'ouvrage. Pardonnez-moi si je suis un peu technique, mais le sujet l'impose. La construction des logements-foyers pour personnes âgées, définis aux articles R. 351-55 et R. 351-56 du code de la construction et de l'habitation, peut de fait être financée par un prêt locatif social, conformément à l'article R. 331-1 du code de la construction.

L'article R. 331-5 du même code précise toutefois, comme vous l'indiquez dans votre question, qu'il n'est pas possible de cumuler le bénéfice d'une aide de l'État et l'octroi d'un prêt locatif social, lequel prêt ouvre par ailleurs droit à l'application de la TVA au taux réduit et à une exonération de taxe foncière pendant quinze ans.

La réglementation a ainsi expressément exclu le cumul d'une aide de l'État et d'un prêt PLS. Cette règle de non-cumul de deux aides de l'État n'est d'ailleurs pas propre à ce domaine et se retrouve dans de nombreux autres secteurs. Les organismes de logement social sont d'ailleurs eux aussi soumis à cette règle.

S'agissant des aides personnalisées au logement, je souhaite toutefois préciser que l'article R. 351-55 du code de la construction ouvre le bénéfice de l'APL aux personnes qui résident dans un logement-foyer dans deux cas : lorsque la construction est financée au moyen de subventions accordées sur le budget du ministère de la santé représentant au moins 20 % du coût de la construction, ou bien lorsque sa construction a bénéficié d'un prêt aidé pour la construction de logements locatifs sociaux régi par le code de la construction, comme le prêt locatif social.

Ce n'est donc en tant que tel pas le refus d'octroyer un prêt locatif social qui empêche le bénéfice de l'APL, mais le fait que le logement n'a été financé ni par un prêt aidé ni par une subvention suffisamment importante du ministère de la santé.

L'ensemble de ces règles participe d'un équilibre que, à ce stade, il ne me paraît pas nécessaire de refonder, ce qui n'empêche pas, monsieur le ministre, que l'on examine la situation particulière de cet établissement et que l'on réfléchisse à des solutions. Quoi qu'il en soit, j'ai exposé la manière dont la mécanique a été conçue et dont la situation a été analysée. Nous nous tenons à votre disposition pour étudier ce dossier de plus près, si vous le souhaitez.

M. le président. La parole est à M. Hervé de Charette.

M. Hervé de Charette. Je prends acte à la fois de la rigueur de la réponse qui m'est adressée et de la proposition d'examen du dossier. Je prendrai donc les contacts nécessaires.

Toutefois, madame la secrétaire d'État, vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question. Je vous ai dit que, à ma connaissance, les subventions de la CNSA échappaient à la rigueur de l'article R. 331-5 du code de la construction, alors que les crédits de la CNSA délégués au ministre et distribués par celui-ci tombaient sous le coup de cet article. C'est cette distinction qui est absurde. Ou bien c'est non pour tout le monde, ou bien c'est oui pour tout le monde. Mais cette distinction purement administrative est totalement incompréhensible pour les usagers.

SITUATION DES SALARIÉS DE L'ENTREPRISE CIGNET ELECTRONICS DE JARVILLE EN MEURTHE-ET-MOSELLE

M. le président. La parole est à M. Hervé Féron, pour exposer sa question, n° 136, relative à la situation des salariés de l'entreprise Cignet Electronics de Jarville en Meurthe-et-Moselle.

M. Hervé Féron. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité, mes chers collègues, ma question concerne la situation des cent salariés de l'entreprise Cignet Electronics de Jarville en Meurthe-et-Moselle, qui cessera son activité en mars prochain. Elle a été mise en redressement judiciaire le 26 septembre 2006, et la liquidation judiciaire est prononcée faute de repreneur. C'est un véritable drame économique pour cette centaine de salariés, dont la moyenne d'âge est de cinquante ans, mais c'est également un drame social et humain puisque la plupart d'entre eux ont travaillé toute leur carrière dans cette usine.

Depuis les années soixante-dix, ce site a connu une période prospère, mais est aujourd'hui victime de stratégies d'entreprises, le groupe Siemens ne souhaitant plus investir sur une plate-forme dont il n'a d'ailleurs plus la propriété. Pourtant, en 2003, quand Cignet Electronics a racheté l'usine de Jarville, le projet était ambitieux et novateur : il était prévu de procéder à *remanufacturing*, stratégie prometteuse pour développer une activité de recyclage et de reconditionnement de matériel électronique. Malheureusement, après être déjà passée de 400 à 200 salariés, l'entreprise a licencié 92 travailleurs supplémentaires en décembre 2006. Les salariés se retrouvent une fois de plus pris dans un système inadmissible où les engagements des entrepreneurs n'ont pas été tenus, système qui touche trop souvent la Lorraine, avec l'usine Kleber de Toul ou l'usine ArcelorMittal à Gandrange.

Pour le site jarvillois, un accord avait été passé en 2003 entre Siemens et les pouvoirs publics. Des subventions étaient octroyées pour aider au développement de Cignet, à condition que les dirigeants de Siemens s'engagent à maintenir l'activité, et par conséquent les salariés, jusqu'en 2007. La région Lorraine apportait ainsi une aide de 107 200 euros à Cignet. Malgré cela, le dépôt de bilan de l'entreprise jarvilloise a eu lieu en septembre 2006, avec une préconisation de liquidation judiciaire par le mandataire nommé par le tribunal de commerce et une grève totale de douze jours.

Depuis 2006, la direction de Cignet, propriété de l'américain Crawford, n'est plus sur le site et ne donne plus aucune nouvelle. C'est une situation intenable et inadmissible pour l'ensemble des salariés. Les salariés et leur famille, qui, dans ce dossier, sont ma première préoccupation et pourront compter sur mon soutien et sur mon énergie, ont donc besoin de toute notre attention et de toute notre solidarité. J'attends de votre part, madame la secrétaire d'État, un engagement fort pour ce site, un soutien sans faille de l'État, aux côtés des soixante-sept femmes et trente-trois hommes de Cignet, notamment dans l'accompagnement sur la recherche d'un nouvel emploi, sur les formations à suivre relatives à leurs compétences et leur expérience.

Je souhaite également la mise en place d'une convention de préretraite totale du FNE pour tous les salariés de plus de cinquante-six ans. Je vous demande de permettre aux trois salariés de plus de cinquante-sept ans et aux cinq salariés de plus de cinquante-six ans de pouvoir signer une convention de préretraite avec la direction départementale du travail de Meurthe-et-Moselle.

Enfin, j'aurais souhaité savoir comment, avec la collectivité territoriale de la région Lorraine et l'appui de l'État, nous pouvons demander des comptes et explications à la direction de l'équipementier automobile, et s'il serait possible que tout ou partie des subventions soit récupéré et utilisé pour le reclassement et la reconversion des salariés.

Il n'est pas acceptable qu'une entreprise ferme un site par choix stratégique sans rembourser l'argent public dont elle a bénéficié pour maintenir son activité, et les salariés ont besoin de réponses face à une direction inexistante. D'autant que le maintien de l'activité du site jusqu'en mars 2008 a pour but de permettre à Siemens de racheter le matériel, notamment les chaînes, pour le démanteler et assurer la continuité : l'entreprise jarvilloise ayant une exclusivité de fabrication, une brusque fermeture aurait en effet créé des difficultés pour le groupe industriel.

M. le président. Monsieur Féron, pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

M. Hervé Féron. Il y a donc urgence à trouver des solutions pour chacun des cent salariés et des réponses de la part des groupes industriels concernés.

M. le président. Il y a urgence à conclure, monsieur Féron.

M. Hervé Féron. La solidarité nationale doit jouer pleinement.

M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien !

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, vous appelez mon attention sur la situation des salariés de la société Cignet Electronics à Jarville, en Meurthe-et-Moselle.

Comme vous l'indiquez, l'entreprise a été placée en redressement judiciaire le 26 septembre 2006. N'ayant pu trouver de solution pour assurer son équilibre économique, elle devrait cesser son activité en mars prochain. Il appartiendra au tribunal de commerce de se prononcer sur le devenir de la société. Mais je peux vous assurer que l'État se mobilise pour préserver l'avenir de la centaine de salariés travaillant actuellement sur le site.

Pour preuve d'un engagement fort de l'État, je vous annonce que nous étudierons la possibilité, comme vous nous le demandez, de conclure exceptionnellement une convention de préretraite ASFNE, même si, vous le savez, le contexte est plutôt à la limitation du recours aux cessations totales anticipées d'activité pour les seniors. L'État témoigne ainsi qu'il prend en compte la défaillance de l'entreprise et mesure les difficultés de reclassement de certains salariés.

Par ailleurs, comme lors des licenciements économiques de décembre 2006, l'État contribuera à l'accompagnement social et aux reclassements à travers le financement de la cellule de reclassement et des allocations temporaires dégressives.

En ce qui concerne le dernier point que vous avez évoqué, les aides qu'aurait perçues Cignet de la part des collectivités locales, il appartient bien sûr aux collectivités concernées de demander à l'entreprise de justifier de l'utilisation des fonds et du respect des engagements pris en contrepartie.

Soyez en tout assuré, monsieur le député, que l'État sera attentif à cette situation et que, pas plus que vous, il n'a l'intention d'abandonner les salariés de cette entreprise.

POLITIQUE INDUSTRIELLE EN LORRAINE

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour exposer sa question, n° 138, relative à la politique industrielle en Lorraine.

M. Jean-Yves Le Déaut. La Lorraine connaît actuellement une grave crise industrielle. Les décisions de Total à Carling, de Mittal à Gandrange, de Kleber à Toul et de Cignet dont vient de parler mon collègue Féron, qui n'hésitent pas à démanteler les filières industrielles lorraines, en sont les exemples les plus douloureux.

La Lorraine aura perdu près de 4 500 emplois industriels dans la seule année 2007, soit une perte de 11 % des emplois industriels au niveau national.

Le Président de la République a déclaré « vouloir » promouvoir et développer la culture industrielle et ouvrière française. Or l'exemple de la Lorraine démontre qu'il n'y a plus de véritable politique industrielle dans notre pays.

Aujourd'hui, on veut fermer Kleber à Toul, alors que Michelin promet d'injecter 130 millions d'euros pour restructurer le site et payer le plan social. Nous pensons que ce sont les décisions antérieures du groupe Michelin qui sont responsables de cette situation. Cette fermeture n'est pas inévitable. Pour nous, le drapeau Michelin doit continuer de flotter à Toul !

Total veut également fermer un vapocracker à Carling. N'est-ce pas le début du désengagement de Total dans la pétrochimie continentale ? Cela entraînera, à terme, de grosses difficultés sur le site d'Ineos de Sarralbe.

Ces jeux de dominos industriels nous inquiètent d'autant plus que les décisions des groupes sont liées ni à des problèmes de surcapacité de production, ni à des excédents d'effectifs, ni à une vétusté des installations, pas plus qu'à des retards technologiques entraînant des baisses de rentabilité, mais bien à des considérations purement stratégiques.

M. Mittal a promis hier à M. Sarkozy d'étudier le plan des syndicats jusqu'au 1^{er} avril. N'est-ce pas un stratagème pour laisser les esprits se calmer avant les municipales ? Nous ne pouvons admettre qu'un groupe ayant réalisé des dizaines de milliards d'euros de résultats en 2007 ne puisse pas investir 25 millions d'euros à Gandrange, alors que la demande d'acier ne cesse de croître.

Cette crise serait encore plus grave si certains Lorrains ne travaillaient pas dans les pays frontaliers : près de 60 000 Lorrains franchissent tous les jours la frontière pour aller travailler au grand-duché du Luxembourg. Alors que, comme M. Liebgott l'indiquait tout à l'heure, le Luxembourg développe un grand pôle universitaire et de services, Esch-Belval, dans le sud de son territoire avec 20 000 emplois à la clé, le développement de la partie française à la frontière n'est qu'embryonnaire. Et les solutions proposées par l'État dans le contrat de projet État-région, avec une participation de l'État de 13 millions d'euros, ne sont pas à la hauteur de l'enjeu.

Madame la secrétaire d'État, quelles mesures comptez-vous prendre pour réindustrialiser la Lorraine, pour aider non seulement les bassins d'emplois concernés mais également l'ensemble de la région ? La région Lorraine a bien des projets. Mais la politique industrielle de l'État nous donne l'impression d'être abandonnés.

Quelle est votre stratégie de développement dans la partie française d'Esch-Belval ? Envisagez-vous d'implanter l'une des dix villes durables « Ecopolis » présentées dans le rapport Attali à la frontière avec le Luxembourg, où, je le rappelle, 60 000 personnes se déplacent tous les jours ?

La région lorraine a également développé le projet d'un grand centre d'écoconstruction associant un centre de recherche, qui pourrait être le Commissariat à l'énergie atomique, le Centre scientifique et technique du bâtiment, des industriels dans le domaine des matériaux isolants et des universitaires. L'État soutiendra-t-il ce projet ? Est-il prêt à soutenir la création d'une plateforme européenne sur l'écoconstruction ?

Par ailleurs, l'État compte-t-il créer des zones franches sur le territoire lorrain, pour compenser le différentiel de TVA entre les pays voisins ?

L'État entend-il soutenir l'initiative de la région Lorraine qui compte organiser, dans le cadre d'un « Grenelle industriel », des assises dans les bassins qui ont souffert ?

Enfin, l'État pense-t-il développer le fret ferroviaire sur le plateau lorrain en libérant des fuseaux sur les voies ferrées du sillon mosellan pour le TGV et le TER ? Compte-t-il créer sur la zone de Jarny, proche de l'autoroute A4, un grand centre de ferroutage ?

C'est à ces questions précises, sur ces sites menacés ainsi que sur le développement à terme de la Lorraine, que nous souhaitons, madame la secrétaire d'État, avoir des réponses.

M. le président. Après ce discours programme de M. Le Déaut, vous avez la parole, madame la secrétaire d'État chargée de la solidarité.

Mme Valérie Létard, secrétaire d'État chargée de la solidarité. Monsieur le député, il est une approche, la vôtre visible-ment, qui consiste à ne retenir que les mauvaises nouvelles pour laisser entendre que tout irait mal et puis, il est une approche plus objective, qui s'intéresse aussi aux bonnes nouvelles pour se faire une opinion éclairée sur l'état de la situation.

Cette approche pourrait, par exemple, souligner les succès industriels récents de la région lorraine en mentionnant par exemple les contrats que vient de remporter Carbone Lorraine, pour 6 millions d'euros, la volonté d'EGL d'exploiter 160 millions de mètres cubes de charbon lorrain pour en extraire le gaz, ou le projet de centrale électrique de Poweo à Toul.

Cette approche objective pourrait également mettre en lumière que le visage de l'emploi se modifie en Lorraine, vous avez raison. Les chiffres du chômage publiés au mois de décembre montrent une baisse de 8,4 % sur un an et cette baisse est effective dans chacun des quatre départements de la région. De novembre 2006 à novembre 2007, cette baisse s'illustre aussi bien chez les hommes que chez les femmes, chez les moins de vingt-cinq ans, chez les plus de cinquante ans, chez les vingt-cinq – quarante-neuf ans et chez les chômeurs de longue durée. Les licenciements économiques ont diminué de plus de 30 % sur l'année et l'offre d'emplois a augmenté de plus de 13 %.

S'il est vrai que le visage de l'emploi évolue, ces mutations sont le signe d'une France qui veut s'appuyer sur des activités à forte valeur ajoutée pour garder une longueur d'avance sur ses concurrents. Ainsi, elle saura tirer partie des opportunités de la mondialisation.

C'est précisément pour faire face aux mutations économiques internationales que la France mène une politique industrielle de grande envergure, en s'appuyant sur la mise en avant de facteurs clés de la compétitivité industrielle, aux premiers rangs desquels se trouve la capacité d'innovation par la recherche-développement. À cet effet, le crédit d'impôt recherche a été triplé par Christine Lagarde ; il constitue aujourd'hui l'un des outils d'attractivité les plus performants au monde.

Cette volonté de nous appuyer sur une politique industrielle d'envergure dessine le contexte et les enjeux de la politique des pôles de compétitivité. La Lorraine n'a pas été oubliée. Deux pôles lui permettent désormais de s'appuyer sur son histoire pour préparer son futur.

L'État soutient ces deux pôles, dont trois projets ont déjà été labellisés pour un montant de 2,5 millions d'euros.

Le MIPI réunit, autour des matériaux innovants et produits intelligents, plus de 50 000 salariés, 1 800 chercheurs publics et privés et les universités de Nancy et Metz. Pour tenir compte de la réalité géographique plutôt que de percevoir la proximité de nos voisins belges et luxembourgeois comme un handicap, ce pôle s'appuie de manière transfrontalière sur la Wallonie et le Luxembourg, pour concevoir, produire et transformer des matériaux performants. De la sous-traitance automobile à l'énergie, ou au bâtiment, ce pôle répond aux enjeux de la Lorraine et a déjà lancé trois projets de coopération.

Le pôle Fibres naturelles Grand Est, qui s'appuie tout à la fois sur un savoir-faire lorrain et sur le tissu des PME et centré sur les fibres, le bois, le papier, les textiles et les composites, s'appuie sur trois cents chercheurs, quinze laboratoires et de nombreux centres de transferts de technologie.

La Lorraine a su trouver son unité autour de ses atouts régionaux dans ces deux pôles de compétitivité. Plutôt que d'essayer de mettre en œuvre de nouveaux dispositifs importés de situations différentes, il me semble aujourd'hui plus important pour la région qu'elle conserve son unité pour faire vivre et se développer ces pôles qui sont une chance à saisir. C'est en tout cas ce que fera le Gouvernement.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, j'aurais aimé répondre au Gouvernement, comme il sied dans les questions orales.

M. le président. Non, monsieur Le Déaut, vous aviez déjà dépassé votre temps de parole.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Discussion de la proposition de loi visant à renforcer la coopération transfrontalière par la mise en conformité du code général des collectivités territoriales avec le règlement relatif à un groupement européen de coopération territoriale.

La séance est levée.

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

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN-PIERRE CARTON*

