

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 7 février 2006

(63^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

1. Procès-verbal (p. 550).
2. Candidatures à des organismes extraparlimentaires (p. 550).
3. Questions orales (p. 550).

M. le président.

ARRÊT DES COURS DE FRANÇAIS À L'INSTITUT FRANÇAIS DE VIENNE (p. 550)

Question de M. Richard Yung. – Mme Brigitte Girardin, ministre déléguée à la coopération, au développement et à la francophonie ; M. Richard Yung.

AVENIR DE LA GARE-BOIS DE CHÂTEAU-CHINON (p. 551)

Question de M. René-Pierre Signé. – Mme Brigitte Girardin, ministre déléguée à la coopération, au développement et à la francophonie ; M. René-Pierre Signé.

DÉSAMIANTAGE ET DÉMANTÈLEMENT DU *CLEMENCEAU* (p. 552)

Question de Mme Michelle Demessine. – Mmes Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense ; Michelle Demessine.

FRACTURE NUMÉRIQUE DANS LE GERS (p. 554)

Question de M. Aymeri de Montesquiou. – MM. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire ; Aymeri de Montesquiou.

FINANCES PUBLIQUES ET AVENIR DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (p. 557)

Question de M. Claude Biwer. – MM. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire ; Claude Biwer.

RÉVISION DE LA RECONNAISSANCE DE L'ÉTAT DE CATASTROPHE NATURELLE DES COMMUNES VICTIMES DE LA SÉCHERESSE DE 2003 (p. 558)

Question de M. Bernard Vera. – MM. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire ; Bernard Vera.

PROTECTION DES MAJEURS SOUS TUTELLE OU CURATELLE (p. 560)

Question de Mme Catherine Troendle. – M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire ; Mme Catherine Troendle.

AVENIR DU SERVICE DE RESTAURATION DES TERRAINS EN MONTAGNE (p. 561)

Question de M. Jean-Paul Amoudry. – MM. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire ; Jean-Paul Amoudry.

CARTES DE VŒUX DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT (p. 562)

Question de M. Yann Gaillard. – MM. François Loos, ministre délégué à l'industrie ; Yann Gaillard.

SITUATION DE L'INDUSTRIE PAPETIÈRE (p. 562)

Question de M. Thierry Foucaud. – MM. François Loos, ministre délégué à l'industrie ; Thierry Foucaud.

ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SOUTIEN À L'AGRICULTURE (p. 564)

Question de M. Jean-Claude Peyronnet. – MM. François Loos, ministre délégué à l'industrie ; Jean-Claude Peyronnet.

SUIVI MÉDICAL DES SALARIÉS EN APPLICATION DE LA CIRCULAIRE RELATIVE À LA RÉFORME DE LA MÉDECINE DU TRAVAIL (p. 565)

Question de Mme Marie-Thérèse Hermange. – M. Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes ; Mme Marie-Thérèse Hermange.

ADAPTATION DE L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU RELATIF AU DÉCOMPTE DES LOGEMENTS SOCIAUX (p. 566)

Question de M. Georges Mouly. – MM. Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes ; Georges Mouly.

COMPOSITION ET MISSIONS DU CONSEIL DE MODÉRATION ET DE PRÉVENTION (p. 567)

Question de Mme Anne-Marie Payet. – M. Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille ; Mme Anne-Marie Payet.

SITUATION DES ANCIENS COMBATTANTS CONCERNANT LES PENSIONS DE RÉVERSION (p. 568)

Question de M. Michel Guerry. – MM. Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille ; Michel Guerry.

VALIDATION DES TRIMESTRES POUR LE CALCUL DE LA RETRAITE COMPLÉMENTAIRE (p. 569)

Question de M. Bernard Piras. – MM. Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille ; Bernard Piras.

4. Nomination de membres d'organismes extraparlimentaires
(p. 569).

Suspension et reprise de la séance (p. 569)

PRÉSIDENTE DE M. ROLAND DU LUART

5. Communication relative à une commission mixte paritaire
(p. 570).

6. Réalisation de l'autoroute A 89. – Adoption des conclusions du rapport d'une commission (p. 570).

Discussion générale : Mme Élisabeth Lamure, rapporteur de la commission des affaires économiques ; MM. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ; Jean-Claude Frécon, Mmes Josiane Mathon-Poinat, Muguet Dini, M. Michel Mercier.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 576)

MM. Guy Fischer, Bernard Fournier, Michel Thiollière.

Adoption de l'article unique de la proposition de loi.

7. Fonctionnement du Syndicat des transports d'Île de France.
– Adoption des conclusions du rapport d'une commission (p. 578).

Discussion générale : MM. Philippe Dominati, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Roger Karoutchi, Mme Nicole Bricq, M. Michel Billout.

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

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 583)

Amendement n° 1 de M. Michel Billout. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

MM. Daniel Reiner, Jean-Jacques Hyest.

Adoption de l'article unique de la proposition de loi.

8. Communication relative à des textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 585).

9. Dépôt d'une proposition de loi (p. 586).

10. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 586).

11. Dépôt d'un rapport (p. 586).

12. Ordre du jour (p. 586).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CLAUDE GAUDIN

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix heures.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CANDIDATURES À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation des sénateurs appelés à siéger au sein de trois organismes extraparlimentaires.

La commission des finances a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Yvon Collin pour siéger au sein du comité consultatif des liaisons aériennes d'aménagement du territoire.

La commission des affaires économiques a fait connaître qu'elle propose la candidature :

– de M. Philippe Dominati pour siéger au sein du conseil d'administration de l'établissement public de la Cité des sciences et de l'industrie de la Villette ;

– de M. François Gerbaud pour siéger au sein du comité consultatif des liaisons aériennes d'aménagement du territoire ;

– de MM. François Fortassin, Pierre Hérisson et Jean-Pierre Vial pour siéger au sein du conseil national de la montagne.

Ces candidatures ont été affichées et seront ratifiées, conformément à l'article 9 du règlement, s'il n'y a pas d'opposition à l'expiration du délai d'une heure.

3

QUESTIONS ORALES

M. le président. J'informe le Sénat que la question orale n° 924 de Mme Christiane Demontès est retirée de l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui, à la demande de son auteur.

L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales.

ARRÊT DES COURS DE FRANÇAIS À L'INSTITUT FRANÇAIS DE VIENNE

M. le président. La parole est à M. Richard Yung, auteur de la question n° 900, adressée à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Richard Yung. Madame la ministre, ma question est relative à l'Institut français de Vienne.

L'ambassade de France à Vienne a annoncé la fermeture des cours de français à l'Institut français de Vienne à partir de ce mois de février. Cette décision a été annoncée alors qu'aucun projet alternatif n'est évoqué ni préparé. Il ne s'agit donc pas d'un redéploiement des activités de l'institut, mais bel et bien de la fermeture d'une partie importante de ses activités.

Il semble qu'il soit prévu de maintenir une partie des cours en développant des cours spécialisés destinés aux entreprises et aux institutions autrichiennes, mais, à notre connaissance, le plus grand flou règne sur ces projets d'avenir.

La principale explication qui est donnée tiendrait au déficit financier – de l'ordre de 250 000 euros, nous dit-on – qu'engendreraient les cours de français. C'est une surprise ! Cette situation est d'autant plus difficile à comprendre que tous les autres instituts français que je connais à travers le monde se financent au contraire par les cours de français. Pour des raisons que je ne m'explique pas et qui me paraissent mériter une explication, l'Institut français de Vienne serait donc le seul institut français dans le monde qui perde de l'argent en dispensant des cours de français.

La décision de fermeture est malheureusement cohérente avec la politique de désengagement que conduit le ministre depuis des années. En Autriche, les instituts culturels français de Salzbourg et de Graz, pour ne citer que ceux-là, ont été également fermés ces dernières années.

L'annonce de cette décision à quelques jours du début de la présidence autrichienne de l'Union européenne et en cette année où l'Autriche a adhéré à l'Organisation internationale de la francophonie avec le statut de pays observateur est pour le moins paradoxale. Elle a évidemment suscité de nombreuses réactions dans cette ville francophile et francophone qu'est Vienne, et cela au plus haut niveau.

Quelles explications et quelles perspectives peut nous donner le Gouvernement sur cette situation ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Brigitte Girardin, ministre déléguée à la coopération, au développement et à la francophonie. Monsieur le sénateur, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation de l'Institut français de Vienne.

Le ministère des affaires étrangères est amené à adapter et à moderniser son dispositif culturel dans les pays de l'Union européenne, et je tiens à souligner fortement notre volonté de maintenir notre présence à travers des formes d'action et de coopération plus efficaces.

Il ne s'agit, dans ce cas d'espèce, ni, bien sûr, de fermer l'Institut français de Vienne, ni de renoncer à promouvoir la langue française dans un pays qui, comme vous l'avez rappelé, monsieur le sénateur, est membre observateur de la Francophonie. Il s'agit au contraire de moderniser et même de développer notre politique.

L'Institut français de Vienne axera désormais son activité pédagogique autour des priorités suivantes : la promotion de l'apprentissage du français en milieu scolaire et universitaire, en partenariat avec les autorités éducatives et les universités ; le développement des enseignements bilingues en étroite collaboration avec le ministère autrichien de l'éducation ; le soutien aux projets de formation linguistique spécifique en direction des partenaires institutionnels ; la promotion des études en France en partenariat avec l'agence Edufrance et avec les programmes communautaires encourageant la mobilité étudiante ; l'organisation de manifestations liées à la francophonie ; enfin, dans le cadre de la présidence autrichienne de l'Union européenne, la formation au français d'environ 500 fonctionnaires autrichiens.

L'Institut pourrait également signer des conventions de partenariat avec certaines écoles de langue locales afin d'apporter son expertise et un accompagnement pédagogique à l'organisation des cours de français général. Il demeure en outre centre d'examen pour les certifications de français.

Par ailleurs, la France et l'Autriche soutiennent l'association autrichienne des professeurs de français à travers le ministère autrichien de l'éducation, de la science et de la culture et l'ambassade de France à Vienne dans l'organisation du premier congrès européen des enseignants de français, qui aura lieu à Vienne en 2006, événement majeur dans le calendrier de la promotion du français.

Enfin, la médiathèque poursuivra sa transformation en un espace moderne avec un centre de ressources sur la France contemporaine et s'ouvrira davantage encore aux nouveaux publics.

Pour fortifier notre influence auprès des élites européennes, nos centres et instituts culturels en Europe doivent aujourd'hui renforcer leur offre de français de spécialité à l'attention de publics ciblés, aider à la promotion des établissements français d'enseignement supérieur afin d'attirer plus d'étudiants européens dans nos universités et écoles, valoriser le débat d'idées et les idées françaises, enfin, promouvoir les industries culturelles françaises et la création contemporaine, en partenariat avec les institutions locales et dans le cadre de partenariats public-privé.

L'Institut français de Vienne aura à cœur de remplir ces missions nouvelles.

Pour répondre plus spécifiquement à votre inquiétude sur les cours de langue, seule est envisagée la suppression des cours de français général, qui ne présentent pas de valeur ajoutée avérée par rapport à l'offre pédagogique des insti-

tutions autrichiennes, qu'elles soient publiques, telles les universités populaires, ou privées, et qui sont effectivement aujourd'hui largement déficitaires.

Quant aux cours de français « sur objectifs spécifiques », c'est-à-dire destinés à des publics particuliers, qu'il s'agisse des hauts fonctionnaires, des professeurs de français, des étudiants en mobilité ou des entreprises, ils sont bel et bien maintenus et, si possible, développés.

Il s'agit donc, monsieur le sénateur, non pas d'un repli de notre action, mais de nouvelles perspectives répondant, tout simplement, à la demande locale.

M. le président. La parole est à M. Richard Yung.

M. Richard Yung. Je remercie Mme la ministre d'avoir bien voulu indiquer les activités envisagées pour l'Institut français de Vienne, mais la question qui se pose est de savoir comment elles seront financées autrement que par dotation, puisque ce sont normalement les cours de français classiques qui permettent de financer nos instituts.

L'Institut français de Vienne paraît très pauvre puisqu'il a indiqué ne pas disposer de 1 000 euros nécessaires pour organiser la Journée de la francophonie !

Il y a donc un vrai problème. Je ne suis pas partisan du financement des instituts par l'enseignement de la langue française ; ce devrait être le rôle de l'Alliance française. Il serait normal, comme c'est le seul moyen de financement, de maintenir l'enseignement du français.

Dernière observation, les personnels concernés ont déjà reçu leur lettre de licenciement. C'est regrettable pour eux et pour l'outil pédagogique.

AVENIR DE LA GARE-BOIS DE CHÂTEAU-CHINON

M. le président. La parole est à M. René-Pierre Signé, auteur de la question n° 918, adressée à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. René-Pierre Signé. Madame la ministre, ma question n'entrera certes pas dans l'anthologie des grands discours républicains, mais elle a son petit intérêt régional !

M. le président. Si elle intéresse Château-Chinon, elle nous intéresse tous !

M. René-Pierre Signé. Il est vrai que Château-Chinon a eu son heure de gloire...

Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur la décision de la SNCF de reprendre la gestion du trafic fret bois du Morvan jusque-là sous-traité à CFTA.

Madame la ministre, les inquiétudes récurrentes que suscite le devenir de la gare-bois de Château-Chinon ne seront pas apaisées par la gestion directe de la SNCF.

D'une part, la gestion directe du site permet à la SNCF, sans avoir à supporter les contraintes d'une sous-traitance, de le fermer à tout moment et sans préavis.

D'autre part, la SNCF souhaite « assurer la pérennité de l'exploitation à des conditions économiques acceptables, en particulier pour le fret soumis à la concurrence intramurale ».

Or se pose le problème des coûts d'embarquement, variables suivant les gares du Morvan. La pénalisation de Château-Chinon par le coût élevé de l'embarquement privilégié, *ipso facto*, les offres à moindre prix des autres gares et du transport routier.

Ce problème, au-delà des promesses sur la pérennité du site, n'est pas traité. Or, justement, la pérennité du site en dépend. Un coût moyen uniforme dans toutes les gares morvandelles, pourtant demandé, n'est jamais évoqué. On sait pourtant que cette gare est la seule à être au cœur du massif forestier.

Je demande donc à Mme la ministre de nous apporter des assurances sur le maintien du trafic fret sur le site de Château-Chinon.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Brigitte Girardin, *ministre déléguée à la coopération, au développement et à la francophonie*. Monsieur le sénateur, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer vous prie de l'excuser de ne pouvoir vous répondre lui-même, étant actuellement en déplacement aux États-Unis.

Il est exact que le développement du trafic fret attendu dans le Morvan est aujourd'hui affaibli par des contraintes techniques et une faible compétitivité du fret ferroviaire par rapport au transport routier.

Il s'agit de trafics de produits bruts, à faible valeur comme le bois, les granulats ou les céréales, ce qui limite le coût de transport tolérable par le marché.

Toutefois, un développement du trafic de céréales est envisageable dans cette zone, au travers d'une nouvelle organisation logistique. Le transport de granulats pourrait y être également développé, à destination des chantiers routiers et ferroviaires et des centrales de matériaux localisées dans les agglomérations. Quant au transport de bois, Fret SNCF assure son acheminement à la mesure de l'augmentation du potentiel forestier et dès lors que les trafics permettent un équilibre économique.

Pour le total de ces marchés, la croissance du trafic pourrait se situer autour de 20 % entre 2005 et 2007. Mais, pour cela, la compétitivité du transport ferroviaire doit être sensiblement accrue.

La direction de la SNCF opère actuellement un examen des possibilités de réduction de coûts et de la pertinence du renouvellement de la convention qui la lie à CFTA Cargo. Elle a mené en ce sens une étude de l'organisation de son service sur la base des besoins quantitatifs et qualitatifs des clients sur tout le périmètre du Morvan.

L'étude aboutit à un schéma de dessertes plus simple, acheminant les convois, depuis le point de concentration des wagons jusqu'aux clients, sans rupture de charge. Un accroissement significatif de la compétitivité du fret est attendu, du fait d'une diminution des coûts de desserte d'au moins 20 %. Dans ce cadre, il n'est pas prévu, à ce jour, de fermeture de points de desserte, et, en particulier, de la gare de Château-Chinon.

Toutefois, la coexistence de la SNCF et de ses sous-traitants dans une même zone est source de ruptures de charge et d'une organisation qui semble pouvoir être optimisée. La SNCF, qui souhaite donc retenir un seul exploitant mi-2006 afin de simplifier et améliorer l'efficacité du service, recherchera en particulier au sein de son groupe les meilleures compétences disponibles.

Enfin, je voudrais vous indiquer que Dominique Perben a confié une mission à un expert ferroviaire, M. Chauvineau, pour proposer des partenariats innovants avec les collectivités et les partenaires économiques afin de développer les

dessertes fret locales. Ce type de partenariat pourrait utilement compléter les mesures prises par la SNCF pour le développement du fret dans la région du Morvan.

M. le président. La parole est à M. René-Pierre Signé.

M. René-Pierre Signé. Madame la ministre, je regrette que M. Perben, élu voisin du Morvan, qui connaît le positionnement de Château-Chinon, ne puisse me répondre en personne.

Madame la ministre, vous avez répondu sur les possibilités de diversification et sur les partenariats auxquels les collectivités pourraient participer.

Les choses sont simples. L'accès à la gare de Château-Chinon se fait par une rampe qui ne permet pas aux trains de comprendre autant de wagons que pour des gares de plaine. Donc, on pénalise cette gare en majorant le coût de l'embarquement.

La SNCF nous ayant encouragés à rénover la gare de Château-Chinon, nous avons consacré à l'époque 4 millions de francs pour cette opération. Une fois les travaux faits, on a dit qu'elle n'était pas performante.

C'est choquant, car la raison évoquée a toujours existé, la gare de Château-Chinon n'ayant pas changé d'endroit.

Nous avons pensé, et cela avait été admis à l'époque, procéder à un jumelage avec une gare située au pied de la colline pour faire en sorte que tous les trains puissent avoir le même nombre de wagons et être aussi longs même si moins de wagons pouvaient accéder à Château-Chinon.

Cela n'a pas été fait. Le coût d'embarquement a été majoré, la gare paraît désertée.

Même s'il y a diversification, le problème restera, sauf à engager un partenariat avec la collectivité locale.

Je voulais savoir si le fait que la SNCF reprenne la gestion de cette gare changera la politique qui a été menée par CFTA. Sur ce point, vous ne m'avez pas répondu, ce qui me fait penser que rien ne sera changé.

DÉSAMIANTAGE ET DÉMANTÈLEMENT DU *CLEMENCEAU*

M. le président. La parole est à Mme Michelle Demessine, auteur de la question n° 916, adressée à Mme la ministre de la défense.

Mme Michelle Demessine. Madame la ministre, je souhaite interroger le Gouvernement au sujet du chantier de désamiantage et de démantèlement de l'ex-*Clemenceau*.

Compte tenu des divers et trop nombreux aléas juridiques que rencontre ce chantier, je ne peux, en premier lieu, que vous interroger. Combien faudra-t-il de missions, de rapports parlementaires, de drames humains chaque jour révélés par les médias, pour que le Gouvernement prenne la pleine dimension de la catastrophe de l'amiante et de ses conséquences ?

Il nous apparaît tout à fait incompréhensible que le ministère de la défense dont vous avez la charge, condamné plus de 500 fois pour fautes inexcusables vis-à-vis de salariés ayant été exposés sur les chantiers de la défense par les juridictions des affaires de sécurité sociale, n'en tire pas tous les enseignements.

Malheureusement à ce jour, vous n'avez pu apporter aucune des garanties essentielles et nécessaires au désamiantage du *Clemenceau*.

Nous constatons qu'aucun diagnostic amiante n'a été effectué dans les règles d'indépendance indispensables à ce genre de chantier. Au final, nous ne savons pas quelles quantités d'amiante et de matières dangereuses restent à bord du *Clemenceau*.

Certains experts annoncent des quantités très importantes, de 500 à 1 000 tonnes. Quand bien même le chiffre de 45 tonnes que vous avancez serait exact, cette quantité représente tout de même un risque majeur pour les ouvriers indiens.

Alors que le *Clemenceau* continue sa route sur les mers, nous constatons qu'aucun plan de retrait amiante, tel que notre législation le prévoit et l'impose, n'a été établi, qu'aucun suivi médical n'a été envisagé pour les travailleurs indiens exposés et ce, dans un pays où aucune législation, l'amiante n'y étant pas interdite, ne les protège des risques encourus lors du désamiantage.

Vous affirmez pourtant, madame la ministre, que ce chantier s'effectuera dans le respect de la réglementation française. Comment, en effet, pourrions-nous croire sérieusement un instant que les ouvriers de la baie d'Alang, recrutés à plus de 1 000 kilomètres de là, payés à la journée et qui acceptent ces travaux dangereux pour tenter d'échapper à la misère la plus totale, bénéficient de protection et de suivis médicaux équivalents aux travailleurs français ?

Nous savons tous que le chantier indien de recyclage des navires est totalement informel, qu'il ne tient sa relative rentabilité que par des salaires extrêmement bas et des conditions de sécurité minimales et non contrôlées même si, comme vous le dites, quelques améliorations ont vu le jour dans la dernière période à la suite des interventions des syndicats indiens et de la Cour suprême indienne.

Ce constat n'est, du reste, pas une offense exclusive à l'État indien, et je reprends l'avant-propos, puisque la société SDI chargée des travaux en Inde, n'est autre que la filiale du géant de l'acier allemand Thyssen Group.

Madame la ministre, l'affaire du *Clemenceau* en annonce beaucoup d'autres. Pendant des dizaines d'années, la construction navale a utilisé des milliers de tonnes d'amiante. Toute la flotte doit être à l'image du *Clemenceau*.

Nous connaissons aujourd'hui, après avoir tant tardé à interdire l'utilisation de l'amiante, le prix à payer en maladies et en vies humaines : 3 000 morts par an, 100 000 annoncés jusqu'aux années 2025.

C'est la raison pour laquelle les associations de défense des victimes, de sauvegarde de l'environnement vous alertent avec autant d'insistance. Elles sont animées, je pense là aux veuves de Dunkerque, par le « plus jamais cela » et se sentent solidaires des travailleurs indiens.

Ne serait-il pas plus judicieux, madame la ministre, pour affronter cette situation lourde et difficile, de s'orienter, comme elles le proposent, vers un projet industriel, innovant, français ou européen pour le traitement et le recyclage de l'ensemble des navires marchands ou nationaux, mais aussi également des voitures motrices ou citernes de la SNCF et de la RATP ?

Ne sommes-nous pas, dans notre pays et en Europe, en mesure de réunir toutes les conditions pour créer une véritable filière industrielle susceptible de répondre aux exigences de sécurité des travailleurs et de l'environnement ?

Nous disposons, même s'il convient de les améliorer encore, de l'expertise, des compétences, des dispositifs de prévention et des mesures de contrôle médical et technique qui permettraient de répondre aux problèmes posés par les très nombreux chantiers de désamiantage à venir.

Alors que la Commission européenne rappelle, par son commissaire à l'environnement, que nous sommes tenus par la directive européenne sur le transport des matières dangereuses intégrant la convention de Bâle, qui précise qu'il ne pourrait y avoir de dérogation militaire, alors que la France est passible de sanctions pour violation des lois communautaires, comment l'État français peut-il s'obstiner dans cette voie catastrophique ?

Avant que la Cour suprême indienne ne rende sa réponse, le 13 février prochaine, sur l'accueil du *Clemenceau* dans la baie d'Alang, pourquoi, madame la ministre, ne prenez-vous pas la décision de rapatrier le *Clemenceau* ?

Enfin, je vous demande solennellement de bien vouloir nous éclairer sur les dispositions concrètes que le Gouvernement envisage de prendre pour assurer la pleine sécurité de désamiantage et du démantèlement du *Clemenceau* dans le respect intégral des règles européennes et internationales de protection des ouvriers et de l'environnement.

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

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense. Je voudrais d'abord remercier Mme Demessine de me poser cette question qui me permettra de répondre sur un sujet où, derrière les positions, se cache plus d'intérêt personnel que d'honnêteté intellectuelle. Je me ferai donc un plaisir, madame Demessine, de répondre point par point aux questions que vous avez soulevées.

Tout d'abord, il reste à bord du *Clemenceau* 46 tonnes d'amiante, soit moins de 0,2 % de la masse totale, ce qui correspond à des parties du navire qui ne peuvent être touchées sans mettre en cause sa navigabilité. L'estimation initiale était de 220 tonnes, mais l'analyse a permis de déduire que les 59 tonnes de matériaux contenues dans la cheminée étaient en fait du verre filé, et non pas de l'amiante.

Du chantier de désamiantage à Toulon sont parties 115 tonnes, selon les propres estimations de la société Technopure.

Il n'y a pas d'amiante dans les dalles de sol et les ciments des planchers. Ce fait est prouvé par une analyse d'expert, madame Demessine.

Certains cadres du chantier indien ont été formés en France. Environ trente ouvriers seront employés pour le désamiantage. Ils seront formés par les cadres indiens, eux-mêmes formés en France, et aidés par les ingénieurs des sociétés françaises qui ont réalisé le chantier de Toulon. C'est la première fois qu'est mis en place un tel suivi de la société qui est intervenue sur le désamiantage préalable.

La sécurité du démantèlement du *Clemenceau* sera pleinement assurée parce que le chantier indien a été choisi pour sa qualité, je rappelle qu'il est en norme Iso, et pour sa capacité à mettre en œuvre les techniques de désamiantage avec l'aide des sociétés françaises.

Les normes techniques de désamiantage françaises seront appliquées là-bas. Le matériel de protection individuel et collectif des salariés sera envoyé de France. Ce sera donc le même matériel que celui qui est utilisé chez nous.

Bien sûr, un plan de retrait amiante sera établi après l'arrivée du navire.

En outre, il est faux de dire qu'il n'y aura pas de suivi médical des salariés indiens. Un suivi médical des opérateurs sera mis en place. Il prévoit un examen médical initial – radio pulmonaire, biométrie – pour chacun des cadres et ouvriers travaillant en zone amiante. Un examen à la fin du chantier sera pratiqué une année après. De même, est prévue la traçabilité des durées d'exposition des travailleurs.

Le cahier des charges cité correspond à un contrat passé avec la société espagnole GDRS.

Vous vous souvenez sans doute que ce contrat avait été rompu après que nous nous fûmes aperçus que la société envoyait la coque vers la Turquie et non vers l'Espagne, comme cela était prévu initialement.

S'agissant du caractère proprement technique de cette opération, il est inexact de dire que le désamiantage du *Clemenceau* en Inde ne correspond à aucune nécessité. En effet, il n'existe aujourd'hui en Europe aucun chantier capable d'effectuer ce travail ; d'ailleurs, vous le reconnaissez vous-même, madame la sénatrice.

Quant au respect des réglementations française et internationale, le *Clemenceau* ne saurait être considéré comme un déchet. En tant que navire de guerre, il peut parfaitement être exporté et je vous signale, au passage, qu'il a navigué pendant des années, comme bien d'autres navires. Ce point a été confirmé par la justice, madame Demessine, et reconnu par les autorités égyptiennes qui avaient soulevé le problème à un certain moment.

Le projet *Clemenceau* respecte donc les instructions de principe de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail qui ont été fixées pour le démantèlement du navire, à savoir, d'une part, l'engagement des États propriétaires et, d'autre part, le respect de la sécurité des travailleurs.

Enfin, je tiens à vous préciser qu'un expert indépendant contrôlera, sur le chantier, le respect des normes européennes spécifiées dans le contrat et qu'il en rendra compte à l'État français, qui demeure, je le rappelle, propriétaire du navire jusqu'à la fin du désamiantage.

Il est vrai, madame Demessine, que beaucoup de navires militaires et surtout civils doivent aujourd'hui être démantelés dans le monde. Je tiens à faire remarquer que l'État français a fait dans ce domaine bien plus que n'importe quel autre détenteur de navires militaires ou civils.

C'est la raison pour laquelle il me semble que nous devons faire très attention à l'aspect méprisant de certains propos qui pourraient être émis à l'encontre d'un grand pays qui se situe, en outre, à la pointe du modernisme dans un certain nombre de secteurs, je veux parler de l'Inde, pays qui se montre aujourd'hui soucieux de créer une filière moderne pour répondre à un problème qui concerne non pas simplement la France ou l'Europe, mais le monde entier.

M. le président. La parole est à Mme Michelle Demessine.

Mme Michelle Demessine. Je voudrais remercier Mme la ministre de sa réponse complète et détaillée.

Cela étant dit, je ne vois pas à quel intérêt personnel elle fait référence.

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre. Je vous le dirai en privé !

Mme Michelle Demessine. J'ai bien noté toutes les précisions qui ont été apportées par Mme la ministre, même si j'ai quelques doutes.

Quoi qu'il en soit, je continuerai à suivre avec beaucoup d'attention ce problème. S'il était si aisé de garantir la sécurité nécessaire à une telle distance et avec des interlocuteurs au contact desquels nous ne serons pas en permanence, je croirais bien volontiers Mme la ministre.

Un rapport du Sénat a montré que plus des trois quarts des entreprises de désamiantage situées en France ne respectaient pas la réglementation. Le ministère du travail est obligé d'intervenir très sérieusement afin de faire respecter les conditions de sécurité sur ces chantiers dans notre pays.

Par conséquent, nous allons faire tout notre possible pour qu'il soit remédié à cette situation.

Je veux bien croire à votre optimisme, madame la ministre, mais je ne le partage pas entièrement.

FRACTURE NUMÉRIQUE DANS LE GERS

M. le président. La parole est à M. Aymeri de Montesquiou, auteur de la question n° 876, adressée à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire.

M. Aymeri de Montesquiou. Monsieur le ministre, vous savez combien il est indispensable de réduire la fracture numérique qui coupe les zones rurales des flux économiques, je pense en particulier aux zones de revitalisation rurale, les ZRR, auxquelles appartient le Gers.

Ces territoires ruraux doivent bénéficier de avancées technologiques les plus poussées s'ils veulent développer leur attractivité, offrir de meilleures solutions pour permettre d'accueillir de nouvelles entreprises. Afin de compenser l'absence d'infrastructures majeures, ils doivent pouvoir utiliser au mieux tous les services de la société de l'information.

Dans cette optique, l'accès de tous au haut débit permet de tendre vers l'égalité des chances pour toutes les entreprises et, en particulier, pour les plus fragiles d'entre elles, les PME, dont les marchés sont très souvent extérieurs à leur territoire d'implantation.

Aujourd'hui, cette fracture numérique s'accroît, favorisant les délocalisations vers les zones urbaines qui disposent du très haut débit.

Dans mon département, le Gers, qui, bien que le plus rural de France et éloigné des grands axes, possède néanmoins un vrai potentiel – accueil, savoir-faire, enseignement d'IUT de qualité, excellente main-d'œuvre – le réseau haut débit existant est encore très insuffisant.

Me référant aux conclusions d'une étude réalisée en Grande-Bretagne, je serais curieux de savoir, monsieur le ministre, combien de projets économiques et industriels dans les territoires ruraux ont avorté en raison d'équipements insuffisants, privant ainsi des zones fragiles d'emplois et d'activités.

Sous l'impulsion de M. le Président de la République, le Gouvernement s'est engagé, à travers le plan RESO 2007 et, dès décembre 2002, par le biais de volets numériques, dans les différents comités interministériels d'aménagement et de développement du territoire, les CIADT.

Simultanément, des mesures fiscales ont été prises, telles que la détaxation des antennes ou la possibilité pour les entreprises d'amortir leur équipement satellitaire dès la première année de leur acquisition.

En janvier 2004, France Télécom a lancé l'initiative « Départements innovants » et a proposé au Gers un programme visant à quadrupler le nombre de centraux ouverts entre fin 2004 et fin 2005. C'est certes mieux, même si cela reste encore insuffisant et trop tardif. En effet, de nombreuses communes de ce département seront toujours en zone blanche en 2007.

Par ailleurs, si, depuis mai 2004, les collectivités territoriales peuvent intervenir en matière d'équipement Internet, les réalisations tardent, faute de moyens. Il est donc essentiel de mettre en place une politique volontariste pour raccorder au haut débit les zones les plus fragiles.

Quelles mesures applicables au Gers comptez-vous prendre au plan national, monsieur le ministre, afin de combler cette fracture numérique, qui rompt avec le principe d'égalité territoriale ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Monsieur le sénateur, vous avez souhaité attirer mon attention sur le raccordement au haut débit du département du Gers, ainsi que sur la politique que conduit le Gouvernement dans ce domaine.

Mon objectif, conformément aux directives affichées dans le plan RESO 2007 et lors du CIADT, est que toutes les communes de notre pays qui se situent encore aujourd'hui en zone blanche puissent bénéficier de ce raccordement au haut débit.

Nous avons déjà obtenu des résultats non négligeables, puisque la France a accédé, en moins de quelques mois, au premier rang des pays européens en termes d'accès au haut débit.

C'est ainsi que 95 % des Français dans près de 33 000 communes y ont aujourd'hui accès, grâce à l'ADSL ; ils devraient être environ 98 % à la fin de 2006, grâce, notamment, vous l'avez rappelé, monsieur le sénateur, à l'engagement pris par l'opérateur historique d'équiper l'intégralité de ses répartiteurs.

Le Gers est particulièrement concerné. À la fin 2004, seuls 47 % des foyers de ce département étaient éligibles à l'ADSL.

Sous l'impulsion du Gouvernement et des opérateurs, de gros efforts ont été accomplis et, un an plus tard, plus de 80 % des foyers étaient éligibles. Nous allons poursuivre cet effort pour que, à la fin de 2006, environ 95 % des habitants du Gers soient couverts, ce qui correspond à peu près à la moyenne nationale.

Toutefois, il reste que plus de 5 % des communes seront encore inaccessibles à l'ADSL pour des raisons techniques. Cela dit, si nous nous en tenions simplement aux solutions traditionnelles, ces communes resteraient sans couverture de façon durable.

Il convient d'ailleurs de souligner que cette situation est commune à la plupart des départements ruraux, ce dont on ne saurait se satisfaire.

C'est la raison pour laquelle je me suis fixé un objectif de 100 % de couverture du territoire d'ici à 2007, y compris dans les communes les plus petites, les plus isolées, qui devront ainsi pouvoir bénéficier d'un raccordement au

moins à la mairie et à un autre point – école, commerce, etc. – en tout cas à un endroit qui soit accessible au public. Il s'agit là, je le sais, d'une réelle attente des habitants des zones rurales qui, dès lors qu'ils bénéficient de cette couverture, sont aussi nombreux à s'équiper que les habitants des grandes agglomérations.

S'agissant des outils que nous mettons en place pour parvenir à cet objectif, grâce au nouvel article L. 1425-1 du code général des collectivités territoriales, ces dernières pourront désormais s'impliquer pleinement dans l'aménagement numérique de leur territoire.

Pour notre part, nous nous engageons à leurs côtés pour le développement du haut débit, avec le soutien des fonds européens. Ce sont ainsi près de 130 millions d'euros provenant du FEDER, le fonds européen de développement régional, qui ont été alloués aux projets d'infrastructures de réseaux haut débit.

L'objectif du Gouvernement de réserver 100 millions d'euros dans le cadre du fonds de soutien au déploiement du haut débit a d'ores et déjà été dépassé.

En complément, l'État a inscrit, au titre de l'aménagement du territoire, plus de 65 millions d'euros sur la période 2000-2006, et ce afin d'accompagner des projets haut débit, dont une grande partie dans le cadre des contrats de plan.

De plus, nous soutenons le développement des technologies alternatives à l'ADSL, telles que la boucle locale radio Wimax, le WiFi, le courant porteur en ligne ou le satellite, par exemple.

L'expérience nous enseigne que ces technologies peuvent apporter des réponses adaptées, notamment dans des zones peu denses ou isolées.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement a lancé, en juillet dernier, un appel à candidatures pour l'attribution de nouvelles fréquences Wimax, dont le critère de sélection disposant de la plus grande pondération réside dans la contribution au développement territorial des services haut débit.

Cette démarche rencontre un réel succès, puisque 175 acteurs – collectivités et opérateurs – ont pour l'instant déposé une lettre d'intention auprès de l'Autorité de régulation des communications et des postes, l'ARCEP, qui devrait attribuer les autorisations d'ici à juillet 2006.

L'effort porte aussi sur les offres aux entreprises, dont le fonctionnement, quelle que soit la taille de celles-ci – grands groupes, mais aussi petits et moyens groupes et très petites entreprises – nécessite de plus en plus l'utilisation de haut débit, voire de très haut débit.

C'est ainsi que j'ai annoncé, le 20 octobre dernier, la disponibilité pour toutes les entreprises de France, sans exception, d'offres d'accès Internet haut débit à 2 mégabits symétrique, adaptées aux besoins de la plupart des professionnels et proposées aux mêmes conditions sur tout le territoire.

En d'autres termes, depuis le 1^{er} décembre dernier, grâce à l'accord que nous avons passé avec France Télécom, n'importe quelle commune du Gers, qu'elle se situe ou non en zone blanche, peut avoir accès à l'ADSL, même s'il convient de rappeler que l'ADSL distribue plusieurs qualités de haut débit, et que plus une zone est éloignée des lieux de répartition et de raccordement, moins l'ADSL est de bonne qualité.

Dès lors, s'agissant d'entreprises dont l'activité économique nécessite l'accès au haut débit de grande qualité, d'autres réponses étaient nécessaires.

C'est ainsi que, voilà quelques mois, en compagnie de M. Didier Lombard, président de France Télécom, je suis allé présenter dans la zone d'activité de Brive-la-Gaillarde le lancement de l'équipement 100 mégabits d'ici à la fin 2006 pour 3 000 zones d'activités en France, zones rurales pour beaucoup d'entre elles, alors que, à l'heure actuelle, seules les grandes technopoles et les grandes zones d'activité bénéficient de cette technologie.

Par ailleurs, hors zones d'activités, en tout point du territoire, n'importe quelle entreprise – y compris dans le Gers – peut, depuis le 1^{er} décembre dernier, prétendre à l'arrivée du haut débit 2 mégabits symétrique.

Parmi les zones d'activités auxquelles je viens de faire référence, la zone d'activité d'Auch bénéficie du très haut débit depuis juillet 2005 dans le cadre du plan 100 mégabits.

Soyez donc assuré, monsieur le sénateur, que je resterai pleinement mobilisé sur l'objectif que nous nous sommes fixé, consistant à faire de la France un pays « tout numérique » d'ici à 2007, en particulier pour ce qui concerne le haut débit, car cela ne sera pas sans conséquence, j'en conviens.

Je sais, monsieur de Montesquiou, à quel point vous êtes attaché, tout comme je le suis moi-même, à l'ensemble des technologies numériques en faveur de territoires aussi ruraux que le vôtre

Je profite donc de cette occasion pour vous dire que le haut débit n'est qu'une réponse parmi d'autres. Il ne faut pas oublier la téléphonie mobile première et deuxième génération, l'objectif pour 2007 étant également de permettre à tout le monde d'accéder à ce moyen de communication

Cependant, il faut bien constater que les première et deuxième générations de téléphonie mobile concernent le plan des 3 000 communes en zone blanche. Or, le rythme d'accroissement atteignant actuellement quatre-vingts équipements nouveaux par mois, je vous confirme que les 3 000 communes situées en zone blanche seront couvertes d'ici à la fin de 2007.

Voilà quelques semaines, lors de l'inauguration d'un pylône de téléphonie mobile sur le plateau du Larzac, une dame, trouvant la téléphonie mobile formidable, m'a demandé si elle pouvait regarder la télévision sur son portable ! Je lui ai répondu que ce n'était pas possible et qu'il fallait distinguer les première et deuxième générations de téléphonie mobile, d'une part, et les troisième et quatrième générations, c'est-à-dire l'UMTS, d'autre part.

À l'évidence, aujourd'hui, les gens sont de plus en plus nombreux à réclamer aux opérateurs un abonnement unique qui leur permette d'accéder à la fois à la télévision numérique, à la téléphonie mobile des troisième et quatrième générations et à Internet.

Mon devoir de ministre chargé de l'aménagement du territoire est d'assurer l'équité entre toutes les régions de France. Dans les centres urbains, naturellement, les nouvelles technologies ne coûtent rien à l'État ni aux collectivités, car elles sont très rentables pour les opérateurs. Mais, dans les zones rurales, où les sociétés privées ne sont pas présentes, l'État, les collectivités territoriales et l'Union européenne doivent se mobiliser pour que l'équité entre les territoires soit respectée.

Il nous faut donc accélérer le plan haut débit que vous avez évoqué et également la réalisation du plan de télévision numérique terrestre. Près de 80 % des foyers auront accès à cette technologie à la fin de l'année, mais la distribution achoppera ensuite sur les zones blanches.

Nous envisageons de proposer le montage d'un bouquet satellitaire qui pourrait fournir la télévision numérique terrestre aux 20 % de foyers résidant dans les zones blanches, ce qui permettrait à notre pays de bénéficier du dividende numérique. Alors que nous nous étions fixé comme horizon les années 2011-2012, nous anticiperions et passerions de l'analogique au numérique, en matière de télévision, dès avant 2010. Tel est le défi que je veux relever au nom du Gouvernement.

Si nous réussissons, nous apporterons, tout d'abord, entre 18 chaînes et 24 chaînes de télévision gratuites à tous les Français, partout dans le pays. Nous garantirons, ensuite, sur tout le territoire, un accès au haut débit ; comme je vous l'ai expliqué, ce sera le cas dès 2007. Enfin, grâce au passage de l'analogique au numérique, nous libérerons les fréquences nécessaires pour que chacun bénéficie des troisième et quatrième générations de téléphonie mobile, c'est-à-dire de l'accès à la télévision sur les téléphones portables.

C'est ce défi que veut relever le Gouvernement pour le département du Gers, qui est l'un des plus ruraux de France.

Monsieur le sénateur, dites-le à vos concitoyens, grâce au Gouvernement, en 2007 vraisemblablement, le Gers, comme n'importe quel autre département, aura accès au « tout numérique ».

Ainsi, la France sera, en 2007, le pays de l'Union européenne le plus avancé en matière de couverture de « tout numérique ».

M. le président. La parole est à M. Aymeri de Montesquiou.

M. Aymeri de Montesquiou. Monsieur le ministre, la densité de votre réponse montre combien ce sujet vous passionne.

Aujourd'hui, des entreprises quittent mon département parce qu'elles ne peuvent disposer des outils nécessaires à une économie moderne. Or, à proximité immédiate, Toulouse, l'une des capitales de la haute technologie, se trouve complètement saturée et à l'étroit dans ses frontières, car elle ne peut essaimer ses entreprises en raison de cette carence en outils de hautes technologies.

L'égalité territoriale constitue un véritable problème. Certes, une petite commune n'accueillera jamais une énorme entreprise, nous pouvons le comprendre ; mais elle peut très bien en recevoir une petite !

Ceux qui sont en quelque sorte les artisans de la haute technologie renoncent à de telles implantations, car, sur place, ils n'auraient pas accès aux outils nécessaires.

M. Christian Estrosi, ministre délégué. Mais il y a deux mégabits de plus depuis le 1^{er} décembre dernier !

M. le président. Et, dans les villes, on veut avoir accès à la téléphonie moderne, mais on s'oppose à l'installation d'antennes, qui menaceraient la santé !

FINANCES PUBLIQUES
ET AVENIR DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

M. le président. La parole est à M. Claude Biwer, auteur de la question n° 891, adressée à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire.

M. Claude Biwer. Monsieur le ministre, en tant qu' élu rural, j'aurais pu poser la même question que M. de Montesquiou. J'ai d'ailleurs apprécié votre réponse. Nous espérons tous que le monde rural bénéficiera aussi rapidement que possible de cette nouvelle technologie.

Ma question porte sur le rapport présenté par M. Pébereau sur la dette publique, qui formule certaines propositions destinées à permettre à l'État de revenir à l'équilibre budgétaire.

Ce rapport est particulièrement pertinent, notamment lorsqu'il suggère à l'État de supprimer des dépenses inefficaces, de réduire le niveau global des effectifs de la fonction publique et de revenir à l'équilibre budgétaire d'ici à cinq ans.

En revanche, certaines recommandations me semblent plus contestables, en particulier celles qui concernent les collectivités territoriales.

Selon le rapport, qui estime l'effort nécessaire à 6 milliards d'euros sur quatre ans, « aujourd'hui peu endettées, les collectivités territoriales participeront à l'assainissement financier qui passe par une baisse en euros constants des dotations de l'État. En contrepartie, l'État s'engagerait à ne pas leur imposer de nouvelles dépenses et à augmenter la part de leurs ressources propres. Enfin, la diminution du nombre des collectivités devrait être encouragée financièrement ».

S'agissant de la réduction du nombre des collectivités, aucune proposition précise n'est faite : s'agit-il de supprimer les communes, les départements ou les régions ? Nul ne le sait. De même, nous nous perdons en conjectures au sujet de « l'encouragement financier » qui accompagnerait une telle suppression.

Quant à la diminution des concours financiers de l'État aux collectivités territoriales, soit ! Mais elle devrait s'accompagner alors d'une renationalisation des politiques menées, que personnellement je ne souhaite pas. Un équilibre devrait être trouvé, car le RMI et l'APA, l'allocation personnalisée d'autonomie, nous le savons, coûtent très cher aux départements.

S'agissant des autres aides de l'État, que ce soit la dotation départementale d'équipement des collèges, la DDEC, la dotation de développement rural, la DDR, ou encore le fonds national d'aménagement et de développement du territoire, le FNADT, elles ont pour ambition d'orienter les investissements des collectivités territoriales vers d'objectifs d'intérêt collectif, ce qui est positif, me semble-t-il.

Quand le rapport Pébereau préconise que l'État s'engage à ne pas imposer de nouvelles dépenses aux collectivités territoriales, il reconnaît implicitement que certains transferts de compétences n'ont pas été accompagnés de ressources équivalentes. De même, quand il recommande d'augmenter les ressources propres des collectivités, il admet que leur autonomie fiscale a été largement écornée. Tels sont bien les maux dont elles souffrent !

L'endettement des collectivités ne représente pas le dixième de celui de l'État et, pour leur part, elles ne connaissent pas de déficit de fonctionnement. Enfin, les collectivités territoriales investissent chaque année trois fois plus que l'État et

leurs crédits d'équipement ne subissent en cours d'année ni gels ni d'annulations. Il me semble qu'un tel comportement doit être encouragé et qu'il serait dommage de revenir en arrière.

J'estime donc que les collectivités territoriales et leurs élus n'ont ni à rougir de leur gestion ni à recevoir de leçons de la part de serviteurs de l'État dont certains, dans le passé, ont prouvé leur savoir-faire dans des entreprises ou des banques publiques, au point que les contribuables français paient encore aujourd'hui la facture de leur gestion aventureuse !

C'est pourquoi, si certaines des orientations proposées au Gouvernement dans ce rapport me semblent navrantes, il ne serait pas moins navrant de les suivre !

Monsieur le ministre, j'espère que vous saurez faire la part des choses et n'appliquerez pas de façon trop rigide des solutions mauvaises pour la France.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Monsieur le sénateur, à la demande du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, M. Michel Pébereau a remis à la mi-décembre 2005 un rapport sur la dette publique qui pose la question de l'avenir de nos finances publiques et de notre capacité à restaurer nos marges de manœuvre budgétaires et à faire des choix.

Parmi les voies qui permettent le retour à l'équilibre des finances publiques, le rapport prévoit de stabiliser en euros courants les dotations de l'État aux collectivités territoriales. Il considère, en effet, que « le mode de financement des collectivités locales peut réduire l'attention qu'elles portent à l'efficacité de certaines dépenses ».

Toutefois, cette proposition est suivie immédiatement d'une autre recommandation, à savoir « assurer aux collectivités territoriales une plus grande maîtrise de leurs ressources et de leurs dépenses ».

Surtout, le rapport de la commission sur l'évolution de la dette publique a le mérite de souligner la nécessité d'une démarche globale, qui embrasse les domaines de l'État, de la sécurité sociale et des collectivités locales et concerne aussi bien sur les ressources que les dépenses.

C'est dans cet esprit que s'est réunie, le 11 janvier dernier, la première conférence nationale des finances publiques. Le Gouvernement a proposé plusieurs engagements réciproques.

En soulignant que l'évolution des concours de l'État devrait être compatible avec les normes de dépenses qu'il s'impose à lui-même, le Gouvernement s'est engagé à mieux associer les collectivités aux décisions qui les concernent et à élargir leurs marges de manœuvre s'agissant des compétences transférées. Les travaux qui s'engageront prochainement à la suite de cette première rencontre permettront d'avancer sur chacune de ces pistes.

Monsieur Biwer, vous avez évoqué des collectivités locales « victimes » de compétences « insuffisamment compensées » et dont l'autonomie fiscale serait « écornée ». En toute amitié, je trouve ces termes quelque peu injustes. Depuis 2002, nous avons apporté aux collectivités des garanties sans précédent, en matière d'autonomie financière comme de compensation des transferts.

Le Gouvernement souhaite seulement engager une démarche de transparence et de responsabilité avec les collectivités territoriales et leurs représentants, en sortant de ce que le rapport de M. Pébereau qualifie de « climat de suspicion mutuelle ».

À cette réponse que je vous apporte au nom de Nicolas Sarkozy, j'ajouterai une conclusion personnelle.

Revenons sur l'histoire de la décentralisation depuis 1982, à laquelle j'ai d'ailleurs participé avec Jean-Claude Gaudin. Celui-ci, lorsqu'il présidait aux destinées d'une belle région dont j'étais le premier vice-président, nous avait invités à mettre en œuvre un plan sans précédent en matière d'éducation, le « plan lycée réussite ».

Lorsque M. Gaston Defferre, en 1982, a décidé d'engager l'acte I de la décentralisation, il a transféré des compétences et des responsabilités, mais sans les accompagner d'un centime ni de moyens matériels ou humains. Par exemple, les lycées et les collèges transférés aux régions ou aux départements étaient des bâtiments pour lesquels depuis trente ans ou quarante ans rien n'avait été fait. Dans le même temps, les personnels et les moyens sont restés dans les rectorats. Les collectivités ont dû faire face et investir.

Si, aujourd'hui, dans certains départements ou régions de France, il y a des collèges ou des lycées magnifiques, ce n'est pas grâce à l'aide de l'État !

Avec l'acte II de la décentralisation, nous n'avons pas procédé de la même manière. Tous les transferts réalisés ont été compensés à l'euro près. Nous avons transmis aux collectivités tous les moyens humains, matériels et financiers dont disposaient auparavant les services de l'État pour exercer ces compétences.

Certes, si la collectivité fait plus aujourd'hui que l'État hier, cela lui coûtera plus cher, mais c'est alors un choix, celui du volontarisme politique, qu'il lui appartient d'assumer.

Quoi qu'il en soit, en ce qui nous concerne, depuis 2002, et contrairement à ce qui s'était passé auparavant avec l'APA, les SDIS, les services départementaux d'incendie et de secours, ou bien d'autres compétences encore, nous avons procédé à des transferts qui permettent aux collectivités d'exercer certaines responsabilités au plus près du terrain tout en bénéficiant d'un véritable transfert de ressources de la part de l'État.

Ainsi, la piste proposée aujourd'hui par le Gouvernement consiste à se rapprocher des collectivités locales, pour étudier avec elles, dans un vrai dialogue et une vraie concertation, comment équilibrer les dépenses et les ressources. Ce faisant, l'État montre toute la confiance qu'il accorde aux collectivités pour assumer les responsabilités qui sont désormais les leurs et que, souvent, sur un certain nombre de thèmes, elles savent d'ailleurs mieux assumer que lui.

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

M. Claude Biwer. Monsieur le ministre, je vous remercie de vos précisions détaillées. Dans l'ensemble, je vous rejoins tout à fait.

Cela étant, quand j'évoque les non-compensations, je fais référence à l'acte I de la décentralisation, qui se prolonge actuellement ; du reste, si j'ai cité le RMI et l'aide sociale, j'aurais pu également citer le secteur scolaire.

S'agissant de ce qui constitue l'acte II de la décentralisation, je tiens à vous rendre hommage pour cette nouvelle présentation, qui témoigne d'une articulation et d'une gestion raisonnées. Malgré tout, eu égard aux conclusions

du rapport Pébereau, vous comprendrez que, avant de vous entendre évoquer la réunion de réflexion du 11 janvier dernier sur ce thème, j'aie pu trouver dans les mesures proposées quelques motifs d'inquiétude.

En outre, puisque la suppression de certaines collectivités territoriales a été évoquée, si cela devait se produire un jour, il conviendrait, dans ce domaine comme dans d'autres, d'ailleurs, que vous ayez le courage de bien préciser vos objectifs et l'articulation envisagée, de façon que chacun y voie clair. Au demeurant, je vous fais confiance, car c'est ainsi que vous avez l'habitude de procéder.

Ainsi, tous ensemble, nous pourrions agir au mieux, à l'avenir, dans l'intérêt général.

RÉVISION DE LA RECONNAISSANCE DE L'ÉTAT DE CATASTROPHE NATURELLE DES COMMUNES VICTIMES DE LA SÉCHERESSE DE 2003

M. le président. La parole est à M. Bernard Vera, auteur de la question n° 920, adressée à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

M. Bernard Vera. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à quelques rares exceptions près, la plupart des communes de France en attente d'une reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle, à la suite de la sécheresse de l'été 2003, ont été exclues de cette procédure par l'arrêté interministériel du 20 décembre 2005.

Dans mon département de l'Essonne, cinquante-six communes se sont vu notifier ce refus. L'incompréhension est grande de la part de celles-ci, dont certaines, limitrophes de communes reconnues, attendent depuis plus de deux ans le règlement de dizaines de dossiers. Elles s'interrogent sur le choix des critères d'éligibilité, sur celui des stations météo qui ont établi les rapports et sur la fiabilité des résultats.

Pour ma part, je suis perplexe sur les résultats des études pluviométriques procédant du zonage « Aurore » établi par les services de Météo France. Je constate que le département de l'Essonne est découpé en trois zones et qu'une seule d'entre elles, dépendant du centre de Météo France de Paris-Montsouris, a répondu aux critères de réserve hydrique. Les deux autres zones, dépendant des stations de Melun et de Chartres, ont, quant à elles, livré des résultats ne permettant pas aux communes qui en dépendent de prétendre à la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle.

Un tel procédé laisse de côté des communes qui, comptant parfois plus d'une centaine de sinistrés, ont été durement frappées. La nature du sol argileux sur leur territoire ne fait pourtant aucun doute. Il a d'ailleurs justifié un classement en zone d'aléa fort ou d'aléa moyen par les services du Bureau de recherches géologiques et minières, comme cela est attesté dans le rapport remis en septembre 2000.

Or, comment expliquer des écarts de 9 % du taux de réserve hydrique entre deux communes voisines, dont la continuité géologique est établie et la proximité climatique fort peu susceptible de justifier de telles variations ? Le sentiment d'inégalité qui découle de ce processus d'éligibilité est aggravé par l'impossibilité qu'ont eue les élus, en dépit de leurs demandes répétées depuis le 20 décembre dernier, d'accéder aux informations concernant leur commune.

La Commission d'accès aux documents administratifs avait pourtant fait savoir aux différents maires qui l'avaient déjà saisie au cours de l'année 2005 qu'elle émettait un avis favorable à la communication de la copie des rapports techniques dès l'adoption de l'arrêté interministériel.

Depuis cette date, nombre d'entre elles se sont constituées en associations, dans le but de former un recours gracieux devant le Conseil d'État.

Le Gouvernement avait promis la plus grande transparence sur ce dossier. Il doit assurer à l'ensemble des victimes, qui sont dans une situation financière souvent critique, un égal traitement, que l'examen au cas par cas ne peut réellement satisfaire.

Face à l'ampleur de la catastrophe provoquée par la sécheresse de 2003 et au nombre de sinistres en suspens, l'aide exceptionnelle de 180 millions d'euros instaurée à l'article 110 de la loi de finances pour 2006 ne suffira pas à couvrir l'ensemble des sinistres.

Ce n'est pas ce mode d'indemnisation que nous préconisons. Nous l'avions d'ailleurs rappelé en évoquant, ici même, la somme de 1,4 milliard d'euros qu'avait rapportée en vingt ans, à l'État et aux compagnies d'assurance, le régime des catastrophes naturelles.

En traitant une partie des dossiers en dehors de toute reconnaissance, c'est une fraction de la population sinistrée qui est ainsi exclue de la solidarité nationale. Or, lors de tels accidents climatiques, que nous sommes sans doute encore appelés malheureusement à connaître dans un futur proche et qui frappent sans discernement toutes les populations, c'est bien la solidarité, et non la sélectivité, qui doit présider à l'indemnisation des victimes.

Par conséquent, monsieur le ministre, quelles dispositions entendez-vous mettre en œuvre pour permettre la révision de la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle que tous attendent et répondre à la légitime demande de transparence des communes et des victimes ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Monsieur Vera, à l'instar de plusieurs de vos collègues parlementaires, vous avez fait part au ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, de vos préoccupations concernant la situation des communes du département de l'Essonne qui n'ont pas pu bénéficier de la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle à la suite de la sécheresse de 2003.

Le Gouvernement porte à cette situation exceptionnelle une attention constante qui l'a conduit à assouplir, à plusieurs reprises, les critères retenus pour accorder cette reconnaissance. Ainsi, plus de quatre mille communes ont été reconnues en état de catastrophe naturelle ou sont en voie de l'être du fait de la sécheresse de l'été 2003, soit le nombre le plus élevé depuis 1982, à l'exception des tempêtes de 1999.

Pour donner un avis sur les demandes de classement en état de catastrophe naturelle, la commission interministérielle compétente se fonde sur des critères précis : d'une part, une présence d'argile sur le territoire de la commune, attestée par un rapport ou une étude géotechnique ; d'autre part, des critères météorologiques permettant de qualifier l'intensité anormale de la sécheresse de 2003.

Afin de définir cette intensité exceptionnelle, Météo France dispose de stations de référence qui découpent le territoire national en deux cents zones, chacune d'entre elles correspondant à un ensemble géographique homogène d'un point de vue climatique sur le territoire national.

Les cinquante-six communes du département de l'Essonne où l'état de catastrophe naturelle n'a pas été reconnu au titre de la sécheresse sont rattachées à deux stations de référence,

soit celle de Bricy, soit celle de Champhol, dont les mesures ne répondent à aucun des critères météorologiques retenus, bien que ceux-ci aient été d'abord élargis en janvier 2005, puis assouplis en juillet 2005.

Vous affirmez, monsieur le sénateur, que les communes concernées sont dans l'impossibilité de prendre connaissance des informations qui les intéressent. Je puis vous assurer que, conformément aux dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les dossiers techniques sont communicables sur simple demande écrite des maires ou des particuliers, dès la publication de la décision interministérielle ne reconnaissant pas lesdites communes en état de catastrophe naturelle.

Je vous donne acte que la procédure de reconnaissance, bien que fondée sur des critères scientifiques, n'a pas permis de répondre à toutes les situations et, en particulier, aux difficultés des trois mille trois cents communes qui n'ont pas été reconnues et dont la liste figure dans l'arrêté interministériel du 20 décembre 2005, publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2005.

Pour ces communes, le Gouvernement a proposé au Parlement, dès l'automne 2005, une procédure d'examen individualisé des demandes communales hors procédures « catastrophe naturelle ». Ainsi, en application des dispositions de l'article 110 de la loi de finances pour 2006 du 30 décembre 2005, les dossiers transmis par les propriétaires seront instruits par les services préfectoraux, avec l'appui des services techniques déconcentrés de l'État et des représentants de la profession des assurances désignés par la Fédération française des sociétés d'assurance et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurance, qui se trouvent au plus près des réalités locales.

Dans le cadre de ce dispositif, doté de 180 millions d'euros, le représentant de l'État déclarera l'éligibilité des demandes et versera aux propriétaires les aides permettant l'engagement de travaux de confortement nécessaires au rétablissement de l'intégrité de la structure, du clos et du couvert des habitations principales.

La phase de recueil et d'examen des dossiers par les préfets, qui ont reçu toutes instructions à cet effet, va pouvoir commencer dès maintenant, puisque l'arrêté fixant la composition du dossier et daté du 3 février 2006 vient d'être publié au *Journal officiel* du 5 février. Ce traitement rapide, sans recours à des expertises compliquées et coûteuses, mais avec le concours des assureurs, doit permettre au Gouvernement de pouvoir annoncer, dès la fin du premier semestre de 2006, les bénéficiaires de cette ultime procédure déconcentrée.

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

M. Bernard Vera. Monsieur le ministre, je vous remercie de cette réponse que j'ai écoutée avec beaucoup d'attention.

Je note avec satisfaction que les dossiers techniques sont à la disposition à la fois des communes et des particuliers qui souhaiteraient avoir accès à de telles données, car ce n'était pas le cas dans mon département depuis plusieurs semaines.

Cela permettra peut-être de comprendre un certain nombre de disparités de traitement assez troublantes. Il est en effet étonnant de constater que les quarante-quatre communes reconnues en état de catastrophe naturelle appartiennent toutes au périmètre d'études de la station de

Paris-Montsouris, alors que les cinquante-six communes non reconnues appartiennent à deux autres stations de Météo France.

Le traitement individualisé de chacun des dossiers peut effectivement permettre, dans un certain nombre de cas, de parvenir à des traitements équitables. Pour autant, dans le même temps, la dotation prévue me semble malheureusement insuffisante. Je crains que cela ne conduise à privilégier le traitement des dossiers les plus lourds et à ignorer toute une série d'autres dossiers qui, pourtant, mériteraient d'être traités de la même manière.

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous ne m'avez pas répondu sur la question touchant à la révision de l'arrêté relatif à la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle. Cela signifie, me semble-t-il, que vous n'envisagez pas cette hypothèse. Je le regrette et je crains que ce refus de procéder à une telle révision n'entraîne bien des déceptions et ne suscite des sentiments d'injustice. À mon sens, une telle attitude encouragera les communes et les particuliers à se regrouper et à unir leurs forces pour essayer de faire valoir leurs droits.

PROTECTION DES MAJEURS SOUS TUTELLE OU CURATELLE

M. le président. La parole est à Mme Catherine Troendle, auteur de la question n° 926, adressée à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Catherine Troendle. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je souhaite attirer votre attention sur les défaillances du système de protection des majeurs incapables, sur l'urgence de la réforme que celui-ci exige et, plus largement, sur le problème des dysfonctionnements au sein des juridictions.

En effet, la législation actuelle est en total décalage avec la société en évolution, notamment avec le chiffre croissant des placements et l'insuffisance des moyens mis à disposition, qui rendent aléatoire ladite protection.

J'ai moi-même été saisie par l'un des habitants de mon département, administrateur légal sous contrôle judiciaire de l'un des membres de sa famille, dont les requêtes n'ont reçu de réponse que trois mois plus tard.

Je me suis inquiétée de cette extrême lenteur auprès du président du tribunal de grande instance concerné, et le rapport qui m'a été communiqué a clairement mis en évidence que les retards apportés au traitement des dossiers résultaient d'une organisation laborieuse, et néanmoins défaillante, du service des tutelles et, plus généralement, des tribunaux qui manquent de moyens en personnel. Cette situation affecte gravement les personnes vulnérables que sont les majeurs incapables, censées être protégées par le régime instauré.

Aussi, à l'heure où le Médiateur de la République lui-même lance un cri d'alarme face à l'inadaptation du système de protection des majeurs incapables, qui rend insupportable la situation des personnes protégées et qui est source de nombreuses injustices, quand il ne s'agit pas d'abus en l'absence de contrôles suffisants, je vous demande, monsieur le ministre, sous quel délai vous envisagez de mettre en œuvre une réforme du système, réforme trop longtemps différée et dont l'urgence s'impose aujourd'hui.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. Madame Troendle, je puis vous assurer que le garde des sceaux est pleinement conscient de la nécessité de réformer en profondeur le dispositif actuel de protection des personnes vulnérables.

En effet, les textes applicables en la matière, qui datent de 1968, ne sont adaptés ni au besoin de mieux protéger les personnes vulnérables ni à l'accroissement considérable du nombre de mesures. Vous l'avez souligné vous-même, c'est un sentiment partagé.

Aujourd'hui, plus de 600 000 personnes font l'objet d'une mesure de tutelle ou de curatelle. Cela représente près de 1 % de la population française. Ce chiffre est en constante augmentation.

Une réforme d'ampleur est donc nécessaire.

Cette réforme poursuit deux objectifs : d'une part, rendre plus efficaces les principes de nécessité, de subsidiarité et de proportionnalité des mesures de protection juridique, d'autre part, mieux assurer le respect des libertés individuelles.

Ainsi, les mesures de protection juridique qui sont privatives de droits ne seront prononcées que pour les personnes présentant une altération de leurs facultés personnelles médicalement constatée et les empêchant de pourvoir seules à leurs intérêts. Ces mesures seront prises pour un temps limité et elles seront révisées régulièrement.

En outre, toute personne pourra, par un mandat de protection future, organiser à l'avance sa propre protection juridique pour le jour où elle ne sera plus en mesure d'agir seule.

Afin d'améliorer la prise en charge des personnes protégées, il sera créé une véritable profession de « mandataire judiciaire de protection des adultes », regroupant toutes les personnes extérieures à la famille à qui sont confiées les mesures de protection juridique.

Par ailleurs, avec la réforme, de nouvelles mesures d'accompagnement budgétaire et social seront instaurées, qui n'entraîneront pas d'incapacité juridique.

Ainsi sera-t-il proposé aux personnes qui se placeront dans une situation de danger du fait de leur inaptitude à gérer leurs prestations sociales une mesure d'accompagnement social spécifique destinée à rétablir leur autonomie financière. En cas d'échec ou de refus de cette mesure, le juge des tutelles pourra être saisi afin que soit prononcée une mesure judiciaire de gestion budgétaire et d'accompagnement social permettant la gestion des prestations sociales versées à l'intéressé.

Enfin, le dispositif de financement des mesures de tutelles, actuellement incohérent et injuste pour les personnes vulnérables, sera entièrement refondu.

L'avant-projet de loi fait actuellement l'objet d'une concertation approfondie auprès de l'ensemble des organismes publics et des collectivités concernés.

Le rétablissement du principe de subsidiarité des mesures de protection judiciaire par rapport aux mesures d'aide et d'assistance à caractère administratif implique en effet un important transfert de la sphère judiciaire vers l'aide sociale, c'est-à-dire vers les départements.

Or, à ce jour, les conditions de financement et de compensation de ce transfert n'ont pas encore fait l'objet d'un accord global.

Le travail de concertation doit donc se poursuivre, en particulier avec l'Assemblée des départements de France, qui est saisie de ce projet. Le Parlement examinera ce projet de loi dès que les conditions d'un accord global seront réunies.

Croyez bien, madame le sénateur, que le garde des sceaux est déterminé à poursuivre l'élaboration de cette réforme, qui crée de légitimes attentes chez nos concitoyens.

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

Mme Catherine Troendle. Je tiens à remercier M. le ministre, de la clarté et la précision de sa réponse, qui va dans le sens de mes attentes.

AVENIR DU SERVICE DE RESTAURATION DES TERRAINS EN MONTAGNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Amoudry, auteur de la question n° 922, adressée à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Jean-Paul Amoudry. Ma question porte sur les perspectives d'avenir du service de restauration des terrains en montagne, le RTM, qui dépend de l'Office national des forêts, l'ONF.

À l'approche du renouvellement, d'ici à la fin de l'année 2006, de la convention entre le service RTM et l'État, je me dois d'appeler l'attention sur les vives préoccupations des élus des communes de montagne.

Ceux-ci redoutent en effet que la renégociation de la convention soit l'occasion d'une redéfinition des missions et des conditions d'intervention du service, qu'elle aboutisse à une demande systématique de rémunération des prestations effectuées pour le compte des collectivités et qu'elle s'accompagne d'une réduction sensible des moyens en personnel du service RTM.

Or le RTM remplit une mission essentielle par l'aide qu'il apporte aux collectivités en matière de sécurité publique au regard des risques naturels. Cette assistance se concrétise par la réalisation d'expertises en matière d'urbanisme, par la conception de dispositifs de protection et par l'assistance lors de la gestion de crises, domaines pour lesquels la responsabilité est partagée entre l'État et les communes.

Ainsi, dans les départements de montagne, les compétences et l'expertise du service RTM sont-elles indispensables à l'exercice des responsabilités de l'État et des collectivités, en particulier par la connaissance des phénomènes d'avalanches et de mouvements de terrains, notamment lors de l'élaboration des plans de prévention des risques naturels.

Aussi, monsieur le ministre, vous serais-je reconnaissant de bien vouloir préciser à notre assemblée les moyens que le Gouvernement envisage de mobiliser pour que ce service, qui est chargé d'une mission régaliennne, fasse l'objet d'un traitement spécifique dans le cadre de la réforme de l'État, afin que soit assurée sa pérennité indispensable, d'une part, à l'exercice de leurs responsabilités par les élus locaux et, d'autre part, au travail de prévention en matière de sécurité civile.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire. La mission de restauration des terrains en montagne, RTM, consiste surtout à entretenir ou à renouveler les ouvrages de protection que l'État a mis en place, pour les corrections torrentielles, la stabilisation de versants ou la protection contre les avalanches.

Ces actions sont conduites depuis 1966 par un service spécialisé de l'Office national des forêts dans onze départements de montagne. Elles sont financées sur la base d'une convention-cadre pour 2001-2006, conclue avec le ministère de l'agriculture.

L'utilité et l'efficacité du service RTM sont unanimement reconnues. Cette reconnaissance repose sur l'expertise unique qu'il est capable d'offrir ou de réunir pour des missions relatives aux risques naturels. À cet égard, ce service apporte son concours aux collectivités territoriales ou à d'autres départements ministériels pour des dossiers comme le zonage des risques, l'appréciation des risques dans les projets d'urbanisme ou la gestion des crises. Ces activités se développent.

Par conséquent, le ministère de l'agriculture finance une part importante des missions réalisées pour le compte d'autres ministères ou de collectivités territoriales.

Pour répondre aux inquiétudes des élus de la montagne, Dominique Bussereau considère qu'il faut laisser la gestion opérationnelle de ces actions à l'ONF, établissement qui a fait toutes ses preuves dans ce domaine. Il convient sans doute aussi d'associer davantage l'ensemble du Gouvernement dans la définition de la politique à mettre en œuvre et des moyens à mobiliser.

C'est pourquoi le ministre de l'agriculture a demandé à ses services de prendre l'attache des différents départements ministériels concernés afin d'identifier, dans les meilleurs délais, les besoins et les attentes de chacun et de préciser les modalités de financement du service RTM.

Concernant l'intervention du service RTM au profit des collectivités territoriales, le ministère de l'agriculture prend actuellement en charge près de la moitié du coût de l'ingénierie publique réalisée par le service RTM pour leur compte. Il contribue aussi significativement au financement de diverses expertises.

Je puis vous assurer de la volonté de Dominique Bussereau de consolider les capacités d'intervention du service RTM afin qu'il puisse continuer à assurer la qualité de travail qui lui est reconnue de tous, et notamment des élus de montagne.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Amoudry.

M. Jean-Paul Amoudry. Je souhaite remercier M. le ministre de sa réponse et souligner combien j'apprécie le fait que le ministre de l'agriculture ait souhaité mener une réflexion interministérielle sur le financement et les moyens à apporter au service de restauration des terrains en montagne.

En effet, s'il est souhaitable que l'ONF garde le contrôle de ces missions, il est important, compte tenu de l'explosion des besoins, que le Gouvernement s'implique sur ce sujet.

Néanmoins, je souhaite ardemment que l'équité et la cohésion territoriale soient respectées. En effet, si nous allons vers le financement et la rémunération des expertises du service RTM par les collectivités, certaines, plus fortunées que d'autres, pourront acquitter ces prestations tandis que d'autres, les plus petites communes rurales, par exemple, dont les maires sont confrontés à des risques importants, ne le pourront pas. Je redoute donc que les maires ne soient mis dans des situations d'inégalité selon la taille de leur commune.

Enfin, je souligne que la présence du service RTM est essentielle à un moment où la responsabilité des élus est systématiquement mise en cause lorsque survient un

accident. Lorsqu'un bloc de rocher tombe sur une route en pleine montagne ou en pleine campagne, la responsabilité du maire est mise en cause. Il est donc important que les élus bénéficient de la présence régaliennne de l'État. Je remercie M. le ministre de bien vouloir y veiller.

CARTES DE VŒUX DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT

M. le président. La parole est à M. Yann Gaillard, auteur de la question n° 897, adressée à M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'État.

M. Yann Gaillard. Monsieur le président, monsieur le ministre du commerce extérieur, j'ai souhaité poser à M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'État une question qui peut sembler anecdotique, mais qui est symptomatique : elle concerne les cartes de vœux que les services ministériels envoient en abondance, notamment aux parlementaires.

Si les cartes de vœux ont toujours existé, à une certaine époque leur nombre a cru à un point tel que Jacques Chaban-Delmas, alors Premier ministre, en avaient interdit l'envoi, à moins que leurs expéditeurs n'en acquittent le paiement. J'étais alors directeur de cabinet et j'avais été obligé de renoncer à un certain nombre de salutations distinguées... (*Sourires.*)

Depuis lors, ces envois ont repris et leur nombre augmente sans cesse. Elles sont de plus en plus belles, très agréables à recevoir, bien qu'il faille y répondre (*Nouveaux sourires*), mais l'on peut se demander s'il est bien normal que les services de l'État, les cabinets ministériels envoient tant de magnifiques cartes « aux frais de la princesse ».

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que le coût des cartes de vœux envoyées par les sénateurs est prélevé sur leurs indemnités. En qualité de membre de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes, je peux vous dire que le Sénat réalise même quelques bénéfices sur ces cartes.

Je propose donc soit que leur envoi soit interdit, ce qui serait sans doute exagéré, soit qu'elles fassent l'objet d'un paiement par l'expéditeur, soit que l'on recoure à des moyens plus modernes et plus économiques comme les cartes de vœux électroniques.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. Monsieur Gaillard, votre question s'adresse au ministre du budget et de la réforme de l'État et elle porte sur les deux aspects de la fonction de Jean-François Copé, au nom duquel je vais vous répondre.

Dans le dépôt de cette question, je reconnais votre légitime souci d'une juste utilisation des deniers publics.

S'agissant du coût engendré par l'envoi de cartes de vœux par l'ensemble des ministères, je dois vous dire qu'un chiffre précis n'existe pas et qu'il semble particulièrement complexe à établir. En effet, il est difficile d'isoler ces dépenses de l'ensemble des dépenses de fournitures de chaque ministère.

La solution des « vœux électroniques » est une très bonne idée. Je le dis avec d'autant plus de conviction que nous l'avons utilisée avec succès à Bercy à trois occasions, au moins, pour cette nouvelle année.

Tout d'abord, une carte de vœux électronique a été mise à la disposition des agents du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie sur le site intranet afin de les encourager à abandonner les traditionnelles cartes de vœux papier.

Ensuite, le faire-part de naissance de la nouvelle direction générale de la modernisation de l'État a été envoyé le 1^{er} janvier en format électronique.

Enfin, Jean-François Copé a utilisé une carte de vœux électronique pour annoncer, le 1^{er} janvier, le passage en mode LOLF, opération qui a d'ailleurs été un grand succès.

Comme vous pouvez le constater, nous sommes dans une phase d'initiative. Au demeurant, le passage à la carte de vœux électronique pour l'ensemble des ministères et des administrations peut se heurter à des difficultés techniques. Une telle carte peut, par exemple, être bloquée par les « pare-feu » des serveurs des entreprises, étant apparentée à un spam.

Par ailleurs, vous conviendrez avec moi qu'il peut être délicat, pour les membres des cabinets ministériels, de ne pas répondre aux cartes de vœux que leur envoient des personnalités, des parlementaires, par exemple. (*Sourires.*)

Pour conclure, je rappellerai que la LOLF est source de plus grande autonomie et de plus grande responsabilité pour les gestionnaires. Le Gouvernement s'attachera à les sensibiliser à votre proposition, sachant qu'ils restent libres d'affecter leurs crédits.

M. le président. La parole est à M. Yann Gaillard.

M. Yann Gaillard. Initialement, je devais poser cette question alors que nous étions encore en période de vœux. Son examen ayant été reporté, elle paraît moins d'actualité.

Cela dit, je suis heureux que Jean-François Copé soit à l'avant-garde des réformes que j'ai suggérées. Je signale au passage, monsieur le ministre, qu'en général ce sont les parlementaires qui répondent aux fonctionnaires et non l'inverse.

Quoi qu'il en soit, ne prenons pas trop au sérieux cette question, qui était associée à la période festive, désormais révolue !

SITUATION DE L'INDUSTRIE PAPETIÈRE

M. le président. La parole est à M. Thierry Foucaud, auteur de la question n° 919, adressée à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Thierry Foucaud. Monsieur le ministre, je voulais attirer l'attention sur la situation de l'industrie papetière dans notre pays.

Avec 129 usines et plus de 22 000 salariés, cette filière occupe une place importante, voire centrale, dans certains bassins d'emploi. Or les licenciements, les arrêts de machines, les restructurations comme les fermetures d'usines se multiplient, malheureusement, dans toute la France. Plus de 15 % des salariés pâtissent de cette situation.

Nous en sommes arrivés à ce stade du fait de la mondialisation libérale qui impose ses principes. Elle menace et détruit des emplois, elle met des territoires en danger. Nombre d'entreprises sont aux mains de multinationales et de fonds de pension qui n'ont rien à voir avec l'industrie.

De ce fait, les choix stratégiques sont dominés par des logiques purement financières, sans considération industrielle, humaine et sociale. Le seul objectif est de donner toujours plus aux actionnaires.

Des unités de production sont rachetées à bas prix par des soi-disant investisseurs qui ne font rien pour relancer la production. Au contraire, ils créent les conditions pour que les sites ne puissent pas être rentables. Comme vous le savez, ils ne font pas d'investissement productif, réservant ceux-ci aux pays à bas coût de main-d'œuvre et à faibles contraintes en matière d'environnement. Ils investissent encore moins dans la recherche et l'innovation. Ils prennent des décisions commerciales contraires à l'intérêt des usines et vendent leurs productions à bas prix. Ils refusent d'informer les salariés et les mettent souvent devant le fait accompli.

C'est ainsi que, dans mon département, agit le fonds de pension Carlyle, propriétaire depuis peu de Otor. Il semble vouloir condamner le site de Saint-Étienne-du-Rouvray, qui emploie 385 personnes. Il ne veut pas entendre les propositions des salariés visant à développer ledit site avec de nouvelles productions porteuses. C'est pourquoi mon ami Hubert Wulfranc, le maire de cette ville, et moi-même demandons que les représentants de l'État organisent une table ronde afin que toutes les possibilités, aussi bien pour ce site que pour l'industrie papetière française en général, soient largement envisagées.

Je veux également citer l'exemple du groupe M-real, dont les résultats sont bons. Ce groupe démantèle son site d'Alizay, situé dans le département de l'Eure, après avoir participé à la casse du droit du travail dans l'industrie papetière en Finlande. Il prévoit de décentraliser 100 postes et de procéder à 85 licenciements.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas de traiter la situation de tous les sites français. Cependant, je veux évoquer le cas du groupe Smurfit, qui, après sa fusion avec Kappa, envisage de fermer son site à Gaillon ; de ce fait, 45 salariés sont sur la sellette.

Sur l'ensemble de notre territoire, la liste est longue : Stora Enso arrête deux machines à papier à Corbehem, dans le Pas-de-Calais ; Tembec supprime des emplois à Tarascon et freine la production à Saint-Gaudens, en Haute-Garonne ; Emin Leydier licencie à Saint-Vallier, dans la Drôme, après l'arrêt d'une machine à papier ; International Paper ferme son site de Maresquel, dans le Nord - Pas-de-Calais, et se débarrasse de nombreux postes ; Matussière et Forest, après la fermeture du site de Rambervillers, dans les Vosges, laisse à l'abandon une partie des autres sites, une fois opéré le rachat de ceux qui sont considérés comme les plus « juteux » par un fonds de pension.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, il me semble urgent et important de mettre en œuvre une véritable politique industrielle dans le domaine du papier et du carton. L'État ne peut rester indifférent. Il doit apporter des réponses pour défendre notre industrie, car l'avenir de notre pays en dépend.

La logique des papetiers me paraît antiéconomique et antisociale. Leurs actions frappent des entreprises rentables, au savoir-faire professionnel connu et reconnu.

Dès lors, monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour l'industrie papetière ? Êtes-vous prêt à recevoir les élus de ces sites confrontés à de dures difficultés sociales et économiques ainsi que les représentants des salariés de ces entreprises de l'industrie papetière ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. Monsieur le sénateur, vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur la situation du secteur des pâtes à papier et cartons, qui fait l'objet d'importantes restructurations, notamment dans votre région. Vous en avez d'ailleurs cité quelques-unes.

L'industrie papetière est un secteur important du tissu industriel français. Elle emploie environ 135 000 personnes, alors que vous en avez évoqué 22 000. Elle se situe au neuvième rang mondial et au quatrième rang européen.

Cependant, ce secteur doit faire face à d'importants défis. Des surcapacités sont constatées au niveau mondial, ce qui amène les groupes, souvent internationaux, à concentrer leurs outils de production. Cette industrie est en effet cyclique, du fait du poids considérable des investissements. Elle est extrêmement capitalistique.

Elle souffre de la perte de compétitivité créée par l'appréciation de l'euro par rapport au dollar. En outre, la rentabilité des entreprises européennes est affectée par un effet ciseau entre la baisse des prix de vente, due à l'euro, à la mauvaise position dans le cycle, à la surcapacité mondiale, et la hausse de l'ensemble des consommations intermédiaires que sont l'énergie, les adjuvants chimiques, le fret, le bois et les vieux papiers.

Pour toutes ces raisons, le secteur est en pleine restructuration, et votre région, la Haute-Normandie, qui produit une quantité importante de pâtes à papier et cartons, est particulièrement touchée par cette évolution. Bien évidemment, je suis à la disposition de tous ceux qui souhaitent évoquer la question et trouver des moyens d'anticiper les mutations de ce secteur.

Le Gouvernement a mis en place plusieurs mesures pour accompagner cette restructuration.

Le développement de l'innovation et de nouveaux débouchés est encouragé. Dans le domaine de l'innovation, le centre technique du papier accompagne techniquement les entreprises dans des projets innovants. S'agissant des nouveaux débouchés, la diversification dans le secteur énergétique constitue un élément important pour l'avenir du secteur, comme vous le savez. Ainsi, neuf projets proposés par des papetiers, dont un en Haute-Normandie, ont été retenus pour produire de l'électricité à partir de biomasse, qu'il s'agisse de bois, de sciure ou de boue papetière, dans le cadre de l'appel d'offres lancé par le ministère de l'industrie en 2004.

Par ailleurs, la compétitivité du secteur sera renforcée par les dispositions autorisant les industriels électrointensifs à se regrouper en consortium. Cette disposition permettra de négocier des tarifs compétitifs auprès des producteurs. Les industriels de la papeterie ont d'ailleurs été associés aux travaux de la table ronde sur les industries électrointensives. Ceux qui répondent aux critères posés par la loi pourront, s'ils le souhaitent, entrer dans un consortium qui leur donnera accès à des contrats à long terme avantageux dans le domaine de l'électricité.

Comme vous pouvez le constater, plusieurs mesures sont d'ores et déjà mises en œuvre pour accompagner la restructuration de l'industrie papetière.

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

M. Thierry Foucaud. Monsieur le ministre, permettez-moi de rappeler que les entreprises du secteur du papier et des cartons ont subi les premières attaques dans les années quatre-vingt. Certains, à l'époque, les appelaient au renoncement et leur intimaient de garder raison, au nom du

réalisme, ce que vous faites vous-même dans votre réponse, monsieur le ministre. Les salariés avaient alors su contrer les logiques financières qui avaient été mises en avant.

Il faut prendre des dispositions, écouter les représentants des salariés, les élus locaux, au niveau tant du département que de la région, et s'opposer aux externalisations d'entreprises vers l'Asie ou l'Europe de l'Est. C'est pourquoi je vous demande de nouveau que soit organisée une table ronde relative à l'industrie papetière en France, que soit examinée la situation des sites et que soient adoptées des dispositions à l'égard des soi-disant investisseurs et des fonds de pension, qui, lorsqu'une société, pourtant rentable, ne l'est pas à hauteur de 15 %, prennent des mesures de restructuration ou d'externalisation que nous condamnons totalement.

Monsieur le ministre, je vous le répète, je souhaite que nous puissions engager ensemble des discussions avec les représentants des salariés, les élus pour mettre fin à la situation actuelle, aussi bien dans les départements de Seine-Maritime, où se situe ma circonscription, ou de l'Eure, que sur l'ensemble du territoire national, afin que la France puisse disposer d'une véritable industrie papetière.

ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SOUTIEN À L'AGRICULTURE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Peyronnet, auteur de la question n° 915, adressée à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Jean-Claude Peyronnet. Ma question porte sur l'avenir du CNASEA, le Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles. Chacun connaît le rôle très important de caisse pivot que joue cet opérateur public interministériel, qui sert un nombre élevé de prestations agricoles, mais aussi de prestations sociales, et assure le paiement de prestations transitant désormais par les collectivités.

L'histoire récente du CNASEA est un feuilleton très étonnant qui a duré plus d'une décennie : la décision de l'implanter à Limoges a été prise en 1992 mais n'a été concrétisée qu'en 2003. Je rappellerai quelques dates : c'est le gouvernement Jospin, par le CIADT du 15 décembre 1997, qui a relancé ce projet de délocalisation, mais, en 1999, il fallut renoncer au concours d'architecte qui avait été ouvert, alors que la maquette du futur centre avait déjà été présentée en grande pompe. Par ailleurs, en 1996, un député, peut-être inspiré, avait proposé, par voie d'amendement, de supprimer les crédits de transferts.

Convaincre les agents de venir s'installer à Limoges n'a pas été facile ; les collectivités se sont beaucoup investies, ainsi que le conseil général, que je présidais alors, et, surtout, la ville de Limoges. Quatre cents familles y sont désormais implantées et y sont heureuses, tout du moins selon les échos qui me sont parvenus.

Tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes si je n'avais quelques inquiétudes.

Le mercredi 9 novembre dernier, lors de la discussion du projet de loi d'orientation agricole, a été voté un amendement du rapporteur, M. César, visant à ce qu'en 2013 l'ensemble des aides agricoles soient versées par un organisme unique. Quel sera cet organisme unique ? Un nouvel organisme ou bien le CNASEA ?

M. Bussereau m'a écrit, ainsi qu'il a dû le faire au maire de Limoges, puisque nous avions saisi conjointement le directeur général du CNASEA. Dans sa lettre, que j'ai

reçue hier, il m'indique – ce que j'avais déjà cru comprendre – qu'un certain nombre d'arbitrages ont été rendus, aux termes desquels, au moins dans un avenir immédiat, « le CNASEA sera renforcé dans sa mission d'organisme payeur unique de l'ensemble des aides du second pilier » de la PAC, la politique agricole commune, c'est-à-dire, notamment, la prime herbagère agro-environnementale et les aides accordées au titre du nouveau plan de modernisation des bâtiments d'élevage.

Ces arbitrages sont, certes, favorables, mais M. Bussereau m'indique également qu'il a « diligenté une mission du Comité permanent de coordination des inspections qui devra proposer une clarification des rôles des différents acteurs et une optimisation de l'organisation du service public aux agriculteurs au plan local », ce qui me laisse dans l'incertitude, ma question n'étant pas totalement clarifiée.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous puissiez me donner quelques apaisements quant à l'avenir de cet organisme, qui me préoccupe d'autant plus qu'il est implanté sur mon département.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. François Loos, ministre délégué à l'industrie. Comme M. Bussereau vous a déjà adressé une réponse, je vais tenter d'aller au-delà en vous communiquant les compléments d'information qu'il a préparés à votre intention.

La loi d'orientation agricole adapte la mission des offices agricoles afin de prendre en compte la réforme de la politique agricole commune entrée en vigueur en 2006. Elle doit permettre de maintenir des lieux d'expertise et de concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles.

Ainsi, la loi prévoit le regroupement des offices en trois pôles : un pôle « élevage », un pôle « cultures spécialisées » et un pôle « grandes cultures ». Cette organisation permettra une plus grande cohérence dans l'approche sectorielle des marchés. Des économies de fonctionnement seront ainsi réalisées.

Parallèlement, nous devons sécuriser le paiement des aides aux agriculteurs. Pour cela, notre organisation s'appuiera sur deux piliers : l'agence unique de paiement, l'AUP, et le CNASEA.

L'agence unique de paiement va assurer le paiement des aides du premier pilier de la politique agricole commune, la PAC. Il s'agit, en particulier, des aides découplées, qui feront l'objet d'un paiement unique, et des aides directes actuellement versées par l'ONIC, l'Office national interprofessionnel des céréales ou l'OFIVAL, l'Office national interprofessionnel des viandes, de l'élevage et de l'aviculture. Cette agence sera opérationnelle dès cette année.

Le CNASEA sera renforcé dans sa mission d'organisme payeur unique de l'ensemble des aides du second pilier. Ainsi, il aura la responsabilité des paiements pour des dispositifs aujourd'hui mis en place par d'autres organismes, comme la prime herbagère agro-environnementale, la PHAE, les aides aux bâtiments d'élevage, ou la mesure dite rotationnelle.

Ce schéma est préférable à une gestion éclatée entre l'ensemble des offices. Il est conforme aux recommandations communautaires pour la gestion du FEADER, le Fonds européen agricole pour le développement rural, nouvel instrument financier dans la politique de développement rural.

Ces décisions sont naturellement reprises dans le contrat d'objectifs que l'État va passer avec le CNASEA. À cet égard, M. Bussereau, avec ses collègues chargés de l'emploi et du budget, se rendra à Limoges en mars prochain pour signer ce contrat. (*M. Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes, opine.*)

La volonté du Gouvernement est de réorganiser les modalités de gestion de l'ensemble des aides à l'agriculture, de façon à améliorer l'efficacité et la sécurité des paiements et à répondre aux attentes des agriculteurs en matière de simplification.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Peyronnet.

M. Jean-Claude Peyronnet. Je me félicite que M. Bussereau vienne jusqu'à Limoges pour cette signature et je serai ravi d'être à ses côtés.

Monsieur le ministre, je connaissais déjà une part importante de la réponse que vous venez de me faire : si M. Bussereau a eu la délicatesse d'en modifier la forme, le fond est resté le même, ce qui est heureux, d'ailleurs, car mieux vaut se répéter que se contredire ! Mais je ne suis pas complètement convaincu et je reste inquiet.

Je comprends bien que, dans l'immédiat, le CNASEA va voir son action renforcée, mais, à partir de 2013, selon ce qui a été voté à l'automne dernier, il n'y aura plus qu'un organisme unique. Autour duquel des deux organismes existants, le CNASEA et l'agence unique de paiement, se construira le nouvel organisme ? Telle est ma question, et je la reposerai, à M. Bussereau ou à d'autres, lorsque le moment sera venu.

Il s'agit en effet d'une décision politique, car chacun connaît la qualité, y compris en matière de sécurité, du travail effectué par le CNASEA. Il suffirait donc de décider que c'est bien lui qui sera, en 2013, l'organisme unique chargé d'assurer le paiement de l'ensemble des aides en question.

SUIVI MÉDICAL DES SALARIÉS EN APPLICATION DE LA CIRCULAIRE RELATIVE À LA RÉFORME DE LA MÉDECINE DU TRAVAIL

M. le président. La parole est à Mme Marie-Thérèse Hermange, auteur de la question n° 898, adressée à M. le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement.

Mme Marie-Thérèse Hermange. Je vous remercie, monsieur Larcher, d'être venu en personne répondre à cette question sur la réforme de la médecine du travail.

Votre ministère, le 7 avril 2005, a publié une circulaire relative à la médecine du travail. Ladite circulaire introduit, dans son chapitre II, une notion qui m'a un peu surprise, tout en étant compréhensible, celle de suivi médical des salariés au prorata de leur temps de travail et en fonction de leur type de contrat de travail.

Ainsi, selon cette conception, dans les entreprises où les salariés travaillant sous contrat précaire se succèdent sur le même poste, certains ne sont plus du tout comptabilisés dans l'effectif du médecin, tandis que ceux qui travaillent sous CDI à temps partiel ou qui n'ont travaillé que quelques mois ne comptent que pour un pourcentage infime. Dans ces conditions, un certain nombre de salariés en situation de précarité sont exclus *a priori* du suivi médical.

Représentant le Sénat au sein du Comité national d'éthique, qui a été interpellé sur ce sujet par un courrier, j'ai souhaité, à l'occasion de cette séance de questions orales, vous interroger à mon tour, monsieur le ministre, car si la mesure préconisée ne fait pas réellement obstacle au suivi médical spécifique, la précarité peut, elle, rendre difficile l'application de la circulaire, dont, après tout, vous n'avez peut-être pas eu connaissance... (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes. Madame la sénatrice, rassurez-vous, je suis au courant des circulaires qui sont publiées par mon ministère et notamment de celle-ci, puisque je préside moi-même la commission qui suit les dispositions concernant la médecine du travail.

Permettez-moi tout d'abord de situer cette circulaire dans une perspective globale.

C'est, en quelque sorte, l'une des conclusions de la réforme de la médecine du travail entreprise par le Gouvernement depuis 2003, laquelle répond à un double objectif.

Il s'agit, en premier lieu, de renforcer le rôle de prévention dans le milieu du travail. Nous le constatons lorsque nous traitons des seniors – ce fut le cas hier encore, lors de la troisième séance de concertation avec les partenaires sociaux – la prévention, notamment avant quarante-cinq ans, est un sujet majeur, et la médecine du travail a un rôle particulier à jouer en ce domaine.

Il s'agit, en second lieu, de chercher à remédier à la pénurie attendue de médecins du travail ? Xavier Bertrand et moi nous attachons à trouver des réponses, par exemple en améliorant la formation universitaire. C'est pour nous une réelle priorité.

Un décret du 28 juillet 2004 a réaménagé le suivi individuel des salariés en conservant le principe de l'annualité de la visite pour les personnels exposés aux risques professionnels les plus importants. Pour certains risques particulièrement graves, cette périodicité doit même être beaucoup plus courte. Elle est, en revanche, portée à vingt-quatre mois au minimum pour le cas général.

Cette réorganisation permettra aux médecins du travail de dégager une certaine disponibilité pour assurer un suivi médical individualisé, mais aussi une action dans le milieu du travail : ainsi, 150 demi-journées minimum devront être consacrées par les médecins du travail aux actions préventives dans le milieu du travail, le nombre d'établissements suivis ne devant pas dépasser 450, le nombre de salariés, 3 300, et le nombre d'examen médicaux, 3 200. Si j'apporte ces précisions, c'est pour bien faire comprendre la philosophie de la réforme.

Dans la circulaire en question sont explicitées les règles de calcul de cette charge de travail, concernant par exemple le nombre de salariés à prendre en compte. Ainsi, les salariés titulaires d'un contrat de travail à durée déterminée, d'un contrat de travail intermittent ou à temps partiel sont pris en compte au prorata de leur temps de présence au cours des douze mois précédents. Il ne s'agit que d'une règle de calcul, et ne retenir que le seul critère des effectifs ne correspond ni au texte ni à l'esprit de la réforme.

Le médecin du travail a pour mission générale d'exercer un suivi médical de chaque employé. Son action dans le milieu du travail permet d'améliorer les conditions et l'organisation du travail.

Quant aux personnels temporaires, qui connaissent une plus grande précarité du fait de la nature même de leur contrat, ils bénéficient de dispositions particulières en matière de suivi médical. Ainsi, chaque salarié lié par un contrat de travail temporaire compte pour une unité dans l'entreprise qui l'emploie, quels que soient le nombre et la durée des missions effectuées.

De plus, lorsqu'une nouvelle mission lui est confiée plus de douze mois après la précédente, le travailleur temporaire bénéficie à nouveau d'un examen médical d'embauche. Dans ce cas, l'intervalle entre les deux visites médicales est inférieur à vingt-quatre mois.

Enfin, les éléments d'appréciation de la charge du médecin du travail sont soumis au droit de regard des différents acteurs concernés que sont les médecins du travail, les employeurs, mais aussi les représentants des salariés. En effet, ce sont les partenaires sociaux qui font vivre cette dimension de la santé au travail.

Je rappelle que le Gouvernement a mis en place au printemps dernier un plan « Santé au travail ». C'est la raison pour laquelle nous publions un décret portant réforme de l'organisation de la commission qui suit ces questions de santé au travail.

Soyez assurée que le Gouvernement est déterminé et qu'il fera en sorte que le suivi de chaque salarié, quel que soit son statut, ainsi que l'ensemble des actions de prévention soient rigoureusement mis en œuvre.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Thérèse Hermange.

Mme Marie-Thérèse Hermange. Je remercie M. le ministre délégué de sa vigilance sur un dossier qui, je le vois, le concerne au premier chef.

ADAPTATION DE L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU RELATIF AU DÉCOMPTE DES LOGEMENTS SOCIAUX

M. le président. La parole est à M. Georges Mouly, auteur de la question n° 896, transmise à M. le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement.

M. Georges Mouly. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai bien conscience d'aborder avec cette question un sujet d'une particulière actualité. Ce volet de la politique en faveur du logement social fait en effet aujourd'hui l'objet d'un vif débat à l'Assemblée nationale, créant même l'événement, avec la visite de l'abbé Pierre au Palais-Bourbon.

Dans ce contexte, certaines demandes émanant d'élus du monde rural se font pressantes et je veux m'en faire l'écho ici sans plus attendre.

Nul ne conteste aujourd'hui l'urgente nécessité de décisions fortes pour lutter contre les graves conséquences de la crise du logement.

Le Gouvernement a fait des choix ambitieux en la matière, et je les salue. Néanmoins, sans vouloir aucunement se soustraire aux exigences introduites par l'article 55 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi SRU », ou manifester une quelconque opposition à la mesure elle-même, nombreux sont les élus locaux qui, forts de leur expérience, souhaitent vivement une adaptation de ce dispositif.

Permettez-moi, monsieur le ministre délégué, de vous soumettre quelques-unes de leurs réflexions.

Premièrement, ne serait-il pas possible d'appliquer un taux de logements sociaux progressif en fonction de la taille de la commune selon des critères plus réalistes ? En effet, le seuil retenu de 3 500 habitants ne permet pas de distinguer le milieu urbain du milieu rural, alors que les problématiques y sont très différentes. Vous pouvez trouver ainsi des cantons ruraux de 5 000 habitants dont le chef-lieu compte à lui seul 3 500 habitants.

Deuxièmement, l'échelon communal est-il vraiment le plus pertinent, alors que l'intercommunalité, qui représente aujourd'hui 88 % du territoire national, est désormais une réalité territoriale forte ?

Troisièmement, les élus locaux souhaitent que ce taux de logements sociaux ne soit appliqué qu'aux seules constructions nouvelles, ou bien que les pénalités prévues soient atténuées en tenant compte des efforts déjà engagés en matière de construction de logements sociaux. C'est particulièrement vrai dans les communes situées en zone périurbaine, qui connaissent un fort développement de constructions privées, ce qui ne va pas sans changer la donne.

Quatrièmement, la réalisation de l'inventaire des logements sur le territoire concerné ne pourrait-elle être l'occasion d'une redéfinition du logement social ? Il semblerait en effet qu'un certain pourcentage du parc de logements existants pourrait être déclaré « social » au sens de la loi SRU, ce qui pourrait s'appliquer à la restauration de l'ancien.

Cinquièmement, monsieur le ministre délégué, que dire de la situation d'une commune de 3 500 habitants qui se trouve pénalisée alors qu'une autre, bien plus importante démographiquement, ne l'est pas du seul fait qu'elle se trouve incluse dans une communauté de communes ayant compétence en matière de logement ?

Monsieur le ministre délégué, j'ai cru de mon devoir de me faire ici l'écho des préoccupations de ces élus, qui ont réellement à cœur le développement harmonieux de leurs communes.

En conclusion, je rappellerai les résultats d'un sondage qui, réalisé sur l'initiative du Sénat, à l'occasion du Congrès des maires de France, fait apparaître que plus de 50 % des élus souhaitent une approche de la loi SRU réaliste, équilibrée et adaptée aux communes.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes. Monsieur le sénateur, il est vrai que notre pays traverse une crise du logement aiguë qui, résultant d'une panne de construction de logements, a atteint son comble en 2000, année au cours de laquelle moins de 40 000 logements sociaux ont été effectivement mis en chantier.

Fort heureusement, les gouvernements de Jean-Pierre Raffarin et de Dominique de Villepin ont permis, grâce à des dispositifs très volontaristes, de doubler dès 2005 le nombre de constructions de logements sociaux.

Je me permets de le souligner, car une erreur de jugement est parfois commise par certains qui, se contentant d'observer la crise, instruisent des procès en oubliant les moyens qui ont été engagés depuis quatre ans pour sortir de cette « spirale descendante » et mettre un terme à la dégradation des chiffres relatifs à la construction de logements sociaux.

En effet, il ne suffisait pas de faire un texte ; encore fallait-il avoir la volonté de dégager des moyens ! L'engagement national pour le logement fait précisément partie de ces

moyens, faisant suite aux dispositions mises en œuvre, notamment, par Gilles de Robien, dans le cadre de ses fonctions précédentes.

L'adaptation de la loi SRU est en effet actuellement en débat ; le projet de loi portant engagement national pour le logement doit revenir en seconde lecture devant le Sénat. Jean-Louis Borloo a ainsi pris l'engagement devant la commission du Sénat saisie au fond d'examiner la situation des communes rurales et périurbaines, qui connaissent un certain nombre de mutations, en distinguant le dossier des agglomérations, au sens retenu par l'INSEE.

Les propositions dont vous vous êtes fait l'écho, monsieur le sénateur, notamment s'agissant de l'inventaire des logements et de la pertinence de l'intercommunalité, échelon qui connaît un fort développement, ont d'ores et déjà permis d'enrichir le débat à l'Assemblée nationale. Car la question du logement social ne saurait se résumer à la visite d'une personnalité médiatique, si respectable soit-elle, ou à une présentation parfois simplificatrice.

Un certain nombre de dispositifs « supportés », au sens sportif du terme, par le Sénat, notamment le dégageant de moyens fonciers en faveur du logement social, feront sans doute l'objet d'un débat riche à l'occasion de cette nouvelle lecture au Sénat.

L'Assemblée nationale a d'ores et déjà élargi la définition du logement social, en y incluant les logements relevant de l'accession sociale à la propriété. Il s'agit d'une mesure importante, dont il convient de prendre toute la mesure, pour les communes rurales comme pour d'autres situées en secteur périurbain.

En effet, monsieur le sénateur, on parle beaucoup de la ville. Pourtant, et M. le président Gaudin ne m'en voudra pas de le dire, la question du logement, notamment des jeunes, se pose aussi en milieu rural. Cela prouve, s'il en était besoin, combien le logement contribue à la revitalisation de l'ensemble du territoire.

C'est à cet ensemble de préoccupations que nous souhaitons répondre.

J'ajouterai donc cette discussion, que nous avons pu avoir grâce à M. Mouly, au travail préparatoire à la seconde lecture mené, sur l'initiative de Jean-Louis Borloo, par la commission des affaires économiques du Sénat et singulièrement par M. Dominique Braye.

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

M. Georges Mouly. Je remercie M. le ministre délégué.

Je suis bien conscient du retard accumulé au cours des années précédentes. Je n'en ai pas parlé dans mon intervention, mais je tiens à le faire à présent pour saluer les efforts déjà accomplis par les gouvernements de MM. Raffarin et de Villepin.

Cette question va donc revenir en discussion devant le Sénat. Je ferai alors en sorte, au vu des pistes déjà dégagées ou esquissées, que nous puissions répondre davantage encore aux souhaits exprimés par les élus ruraux.

COMPOSITION ET MISSIONS DU CONSEIL DE MODÉRATION ET DE PRÉVENTION

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Payet, auteur de la question n° 873, adressée à M. le ministre de la santé et des solidarités.

Nous sommes heureux de retrouver Mme Payet, qui avait dû rentrer précipitamment à la Réunion en raison des récents événements.

Mme Anne-Marie Payet. Je vous remercie, monsieur le président.

Dans son article 1^{er}, le décret n° 2005-1249 du 4 octobre 2005 énumère les missions du conseil de modération et de prévention qui, défini comme « une instance de dialogue et d'échange », ne saurait en aucun cas se substituer aux instances qualifiées en matière de santé publique.

Ce décret prévoit une composition équilibrée du Conseil, qui comporte quatre catégories de membres, incluant aussi bien les acteurs de la santé publique que les organismes professionnels de la production et de la distribution de boissons alcooliques, des parlementaires, des ministres, ou leurs représentants.

Or l'article 21 A de la loi d'orientation agricole nouvellement adoptée par les deux assemblées vient modifier profondément les missions de cet organisme, rendant obligatoire la saisine du Conseil sur tout projet de campagne de santé publique concernant les risques liés à la surconsommation d'alcool et sur tout texte législatif ou réglementaire intervenant dans son domaine de compétence.

L'objectif clairement affiché par les députés – il suffit de relire les comptes rendus de séance de l'Assemblée nationale pour le constater –, était bien de modérer les campagnes de prévention contre l'alcoolisme et non le caractère excessif de la consommation d'alcool, contrairement à ce que l'on aurait pu souhaiter.

Cela équivaut de fait à attribuer aux viticulteurs, qui ont osé affirmer, jusqu'au sein de notre assemblée, que le vin n'était pas de l'alcool, un rôle prépondérant dans l'organisation des campagnes de prévention.

Cette disposition vient briser la logique et la cohérence de l'action gouvernementale et brouille la lisibilité de la politique de santé publique. En effet, comment peut-on, à la fois, se fixer pour objectif de faire baisser la consommation d'alcool de 20 % en cinq ans et rendre obligatoire la saisine du conseil de modération et de prévention avant le lancement de toute campagne publique de prévention ?

Je me permets de rappeler quelques chiffres : la consommation excessive d'alcool est à l'origine, dans notre pays, de 45 000 décès par an, dont les deux tiers sont imputables au vin ; le nombre d'alcootests positifs a augmenté de 41 % ; enfin, 5 millions de personnes sont exposées à des difficultés d'ordre médical, psychologique et social, du fait de leur consommation d'alcool. Ainsi, l'alcoolisme coûte à l'État 18 milliards d'euros par an !

M. le ministre de la santé a déclaré dans la presse qu'aucune campagne de prévention ne serait cosignée avec qui que ce soit.

En conséquence, je lui demande de bien vouloir me préciser sa position sur ce dossier et me faire connaître, le cas échéant, les moyens que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour que ce conseil de modération et de prévention conserve sa vocation initiale et sa composition équilibrée.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Philippe Bas, *ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille.* Madame le sénateur, je vous prie de bien vouloir excuser M. Xavier Bertrand. Il m'a demandé de répondre en son nom à votre question, qui concerne un sujet auquel il

attache la plus haute importance. La lutte contre l'alcoolisme est en effet un objectif de santé publique majeur qui figure en tant que tel dans la loi relative à la politique de santé publique du 9 août 2004.

Comme vous l'avez rappelé, madame le sénateur, en France, chaque année, 45 000 décès sont imputables à l'alcool ; 5 millions de personnes sont exposées en raison de leur consommation d'alcool à des difficultés d'ordre psychologique ou social, et 2 millions de personnes sont dépendantes de l'alcool. Les coûts liés à la consommation excessive d'alcool sont donc considérables.

Il ne faut pas oublier non plus, par exemple, que la première cause de greffe du foie est la cirrhose hépatique d'origine alcoolique.

Le contexte actuel de la prévention dans ce domaine implique un débat entre le monde de la production vinicole et le monde de la prévention. Dans ce contexte, je vous le confirme, le conseil de modération et de prévention est une instance de dialogue et d'échange qui ne se substitue en aucun cas aux instances qualifiées en matière de santé publique ou, par ailleurs, de politique agricole.

Ce conseil a été créé par l'article 69 de la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006. Le décret d'application de cette disposition est en cours de finalisation. Il reprend les termes de la loi et ceux du décret, abrogé, du 4 octobre 2005 qui avait créé une première mouture de ce conseil.

Le conseil de la modération a pour mission d'assister et de conseiller les pouvoirs publics dans l'élaboration et la mise en place des politiques en matière de consommation de boissons alcoolisées, et de donner un avis sur des textes législatifs et réglementaires.

L'objectif n'est en aucune façon d'affaiblir les nécessaires campagnes de prévention dans le domaine de la consommation d'alcool, il est bel et bien de créer un espace de dialogue, où les points de vue pourront s'échanger de manière responsable. À ce sujet, je tiens à souligner que l'avis du conseil de la modération est purement consultatif. Comme vous l'avez vous-même rappelé, madame le sénateur, le ministre de la santé et des solidarités reste le seul responsable de la politique de santé publique.

Vous vous interrogez aussi sur la composition de cette instance. Ce conseil, dont le président sera nommé par le Premier ministre, comptera trente-deux membres répartis en quatre groupes : quatre députés et quatre sénateurs, huit représentants des ministères dont le délégué interministériel à la sécurité routière et le président de la mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie, huit représentants des associations intervenant dans le domaine de la santé et huit représentants des organisations professionnelles.

Soyez assurée, madame le sénateur, que le ministre de la santé et des solidarités veillera personnellement à ce que les associations intervenant dans le domaine de la santé, en particulier dans le domaine de la prévention de la consommation excessive d'alcool, soient présentes et puissent faire entendre efficacement leur voix dans ce conseil.

Le conseil de la modération sera consulté sur les projets de campagne de communication publique relative à la consommation des boissons alcoolisées et sur les projets de textes législatifs et réglementaires intervenant dans son domaine de compétence.

Il pourra ainsi émettre des avis et recommandations sur toute question se rapportant aux usages et aux risques liés à la consommation des boissons alcooliques et proposer les études, les recherches, les évaluations et les actions d'information et de communication qui lui paraissent appropriées.

Enfin, le conseil de la modération pourra être saisi par le ministre en charge de la santé, le ministre chargé de l'agriculture, ou par un cinquième de ses membres sur toute question se rapportant aux usages et aux risques liés à la consommation des boissons alcoolisées.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Marie Payet.

Mme Anne-Marie Payet. Je vous remercie des précisions que vous m'avez apportées, monsieur le ministre, même si je ne comprends toujours pas pourquoi les missions et la composition du conseil de la modération ont été modifiées.

Vous m'avez indiqué que le ministre aura le dernier mot et qu'il ne se laissera influencer, ce qui est de nature à me rassurer.

Comme je l'ai rappelé tout à l'heure, cinq millions de personnes souffrent, souvent silencieusement parce que l'alcoolisme est, hélas ! encore considéré comme une maladie honteuse. La meilleure façon de respecter la souffrance de ces personnes consiste, en matière d'information et de prévention, à prendre des mesures rigoureuses, qui ne soient pas systématiquement remises en cause par d'autres politiques du Gouvernement.

SITUATION DES ANCIENS COMBATTANTS CONCERNANT LES PENSIONS DE RÉVERSION

M. le président. La parole est à M. Michel Guerry, auteur de la question n° 907, adressée à M. le ministre de la santé et des solidarités.

M. Michel Guerry. Ma question s'adresse à M. le ministre de la santé et des solidarités et concerne les pensions de réversion servies aux anciens combattants assurés du régime général de la sécurité sociale.

Jusqu'à ce jour, seuls les revenus propres étaient pris en compte pour le calcul du plafond. Or une mesure, prise par le Gouvernement, supprimerait désormais le versement de la pension de réversion au conjoint survivant si les revenus de celui-ci, augmentés des pensions de réversion versées par les caisses complémentaires du conjoint décédé, dépassent 15 000 euros par an.

De très nombreuses craintes ont été soulevées par les anciens combattants concernés par cette mesure, qui sont loin d'être tous très riches.

Je souhaite savoir si tous les revenus sont pris en compte dans ce calcul. La réversion de la pension de mutilé de guerre ou de la pension issue du travail du conjoint, les pensions de déporté ou la retraite mutualiste seront-elles prises en considération ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille. Monsieur le sénateur, la situation matérielle de toutes les veuves et de tous les veufs est une préoccupation constante du Gouvernement.

Dans le régime général, le service d'une pension de réversion relève de la solidarité. À ce titre, une condition de ressources est prévue pour l'obtention d'une pension de

réversion. Par conséquent, l'ensemble des revenus perçus par le conjoint survivant est normalement retenu pour apprécier le respect de la condition de ressources.

Des dérogations sont cependant prévues. La réforme de la réversion, mise en œuvre par des décrets du 23 décembre 2004, n'a pas remis en cause ce principe, sous une seule réserve : les pensions de réversion versées par les régimes de retraite de base sont désormais considérées comme des revenus. Cette évolution est la contrepartie naturelle de la suppression de la règle de cumul d'une pension de réversion avec une pension de retraite ou d'invalidité.

La prise en compte des avantages concédés aux anciens combattants ou victimes de guerre n'a pas été modifiée dans le cadre de la réforme des pensions de réversion : la pension de réversion servie au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre reste intégrée dans la base ressources ; la réversion de la retraite mutualiste, quant à elle, n'est pas retenue dans la base ressources, puisqu'elle est assimilée à un revenu mobilier.

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

M. Michel Guerry. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je vais l'étudier en détail.

VALIDATION DES TRIMESTRES POUR LE CALCUL DE LA RETRAITE COMPLÉMENTAIRE

M. le président. La parole est à M. Bernard Piras, auteur de la question n° 890, adressée à M. le ministre de la santé et des solidarités.

M. Bernard Piras. Monsieur le ministre, ma question concerne le décompte des trimestres validés pour les personnes ayant rempli leurs obligations militaires.

En effet, il apparaît que certains organismes d'assurance complémentaire de retraite valident non pas les douze premiers mois de service militaire, mais uniquement les mois effectués au-delà de cette période, et ce alors que tous les trimestres liés au service militaire sont validés dans le régime général de retraite.

Il faut souligner que très nombreuses personnes sont concernées par ce problème et attendent avec impatience la réponse qui pourra leur être apportée.

Monsieur le ministre, chaque organisme est-il libre de valider, ou non, cette période et, dans l'affirmative, cela n'engendre-t-il pas une iniquité ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Philippe Bas, ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille. Monsieur le sénateur, la validation des périodes de service militaire relève de modalités qui diffèrent en fonction des régimes de retraite et des choix réalisés par leurs conseils d'administration.

Ainsi, pour les régimes de base obligatoires et pour les régimes alignés pour les commerçants et artisans, le service national constitue une période assimilée au régime général. Il permet de valider les périodes de service national obligatoire, y compris pour les personnes qui n'étaient pas affiliées avant le service. La validation de cette période non contributive est à la charge du Fonds de solidarité vieillesse. Cette modalité est également en vigueur dans les régimes spéciaux.

En ce qui concerne les régimes complémentaires ARRCO pour les salariés non-cadres et AGIRC pour les salariés cadres, les règles sont fixées dans les accords nationaux inter-professionnels fondant ces régimes.

Il convient néanmoins de distinguer deux éléments. La durée du service militaire est intégralement prise en compte pour l'âge de liquidation. Les régimes complémentaires retiennent en effet la durée reconnue par le régime général. En revanche, concernant l'attribution de points de pension au titre de cette période, les modalités diffèrent entre l'ARRCO et l'AGIRC. Ainsi, l'ARRCO prend en compte cette période pour l'attribution de points si la durée de service est supérieure à douze mois, alors que l'AGIRC, pour sa part, n'attribue aucun point, quelle que soit la durée du service militaire.

Enfin, en ce qui concerne les retraites supplémentaires, leur fonctionnement contributif et l'application des règles prudentielles les conduisent à permettre une validation de période d'assurance, y compris au titre du service national, uniquement sous réserve de la constitution de provisions.

Ces modalités de validation sont hétérogènes, je le constate comme vous. Vous m'interrogez sur la possibilité de les faire évoluer. À cet égard, je dois vous rappeler qu'une telle évolution relève de la seule compétence des partenaires sociaux, qui sont gestionnaires de ces régimes.

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

M. Bernard Piras. Monsieur le ministre, vous en convenez, la situation est quelque peu inéquitable. Certes, la capacité de remédier à cette situation ne relève pas directement de la compétence des ministères concernés. Toutefois, le Gouvernement pourrait encourager l'harmonisation entre les différents régimes afin de lever cette iniquité.

4

NOMINATION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle que les commissions des finances et des affaires économiques ont proposé des candidatures pour des organismes extraparlamentaires.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame M. Philippe Dominati membre du conseil d'administration de l'établissement public de la Cité des sciences et de l'industrie de la Villette, MM. Yvon Collin et François Gerbaud membres du Comité consultatif des liaisons aériennes d'aménagement du territoire et MM. François Fortassin, Pierre Hérisson et Jean Pierre Vial membres du Conseil national de la montagne.

Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à seize heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures trente, est reprise à seize heures cinq, sous la présidence de M. Roland du Luart.)

PRÉSIDENCE DE M. ROLAND DU LUART
vice-président

M. le président. La séance est reprise.

5

COMMUNICATION RELATIVE
À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour le retour à l'emploi et sur les droits et les devoirs des bénéficiaires de minima sociaux est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

6

RÉALISATION DE L'AUTOROUTE A 89

Adoption des conclusions du rapport d'une commission

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport (n° 189) de la commission des affaires économiques sur la proposition de loi (n° 171 rectifié) de Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean Boyer, Bernard Fournier, Jean-Claude Frécon, Michel Thiollière et Michel Charasse, relative à la réalisation de l'autoroute A 89 entre Lyon et Balbigny.

Dans la discussion générale, la parole est à Mme Elisabeth Lamure, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Mme Elisabeth Lamure, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi qu'il me revient de vous présenter aujourd'hui est fortement liée à l'aménagement du territoire, car elle tend à clore un dossier ouvert il y a près de vingt ans, celui de l'autoroute A 89, reliant Bordeaux à Lyon.

En préambule, je tiens à préciser que, bien entendu, cette proposition de loi ne traite pas du tracé de l'autoroute, tracé fixé dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en 2003. Il s'agit ici essentiellement de questions de procédures, relatives au droit des marchés publics.

Je crois utile, aussi fastidieux que puisse vous paraître l'exercice, de broser rapidement l'historique de ce dossier.

Dès les années 1980, l'État a décidé la réalisation d'une liaison transversale entre Lyon et Bordeaux. L'objectif était naturellement de désenclaver les départements du Massif central, mais aussi d'établir la connexion entre la façade atlantique et l'est de l'Europe, *via* les autoroutes A 6 et A 46.

M. Jean-Pierre Raffarin. Absolument !

Mme Elisabeth Lamure, rapporteur. La construction et l'exploitation de cette autoroute A 89 ont été confiées à ASF, la société des autoroutes du sud de la France.

Dès le milieu des années 1980, la réalisation de la dernière section de cette autoroute, entre Balbigny, dans la Loire, et Lyon, était envisagée et faisait l'objet de discussions entre l'État et ASF, retenu comme concessionnaire en 1988.

La difficulté est née de l'entrée en vigueur, en 1990, de la directive européenne n° 93/97/CEE, dite « directive travaux », transposée en droit français en deux temps, en 1993 et 1996.

La Commission européenne a en effet estimé, en 1995, que le tronçon Balbigny-Lyon devait être soumis aux règles nouvellement posées par la « directive travaux », alors même que le projet avait été lancé avant l'entrée en vigueur de celle-ci.

En 1997, la Commission européenne a demandé à la France de finaliser le projet avant la fin de l'année en cours. Cela n'a pu être fait et le gouvernement de l'époque a été amené à retirer cette section de la convention liant l'État à ASF.

Or, en 2000, la Cour de justice des Communautés européennes a estimé, dans un arrêt concernant le métro de Rennes, que la Commission européenne avait eu tort de vouloir appliquer rétroactivement à des dossiers déjà engagés des règles entrées en vigueur par la suite. Le Gouvernement a donc maintenu le projet, qui a fait l'objet, je l'ai dit, d'une déclaration d'utilité publique en 2003.

Je précise que ce tracé ne va pas jusqu'à Lyon même. Les derniers kilomètres qui relieront l'A 89 au réseau autoroutier de l'agglomération lyonnaise constituent en effet un dossier spécifique, sur lequel il serait hautement souhaitable, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des informations complémentaires.

En juillet 2005, la Commission européenne a approuvé la poursuite de la réalisation de cet ouvrage. Elle a en effet rejeté un recours fondé sur le motif selon lequel les stipulations du droit communautaire des marchés de travaux publics auraient été méconnues.

Ce point est donc acquis, mes chers collègues : la Commission européenne estime que le projet actuel, qui doit permettre d'achever l'A 89, est conforme au droit communautaire.

Il semble toutefois que le Conseil d'État, saisi d'un projet de décret par le Gouvernement au début de mois de janvier, n'ait pas partagé l'analyse de la Commission européenne. Cela peut paraître curieux quand on sait que la Commission est garante de l'exécution des traités communautaires.

Je tiens ici à rappeler que l'avis rendu par le Conseil d'État est, selon la règle, à l'attention exclusive du Gouvernement. Je n'en ai donc pas eu communication.

Ayant évoqué cette « saga » juridique particulièrement complexe, j'en viens au fond politique de ce dossier : il s'agit d'une desserte autoroutière d'intérêt national, qui aura un impact particulièrement important pour les départements de la Loire et du Rhône, mais qui est bloquée depuis plus de quinze ans dans des méandres juridiques.

C'est pourquoi, apprenant qu'il était question de reporter à nouveau la conclusion de ce dossier, non pour des raisons de fond mais, semble-t-il, pour des raisons de divergence d'analyse entre le Conseil d'État et la Commission européenne, j'ai souhaité, avec plusieurs de nos collègues, que le Parlement s'en saisisse.

Je voudrais de nouveau rappeler que cette liaison désenclaverait tout le nord du département de la Loire, le bassin de Roanne en particulier, et permettra de désengorger Saint-Étienne, qu'il faut aujourd'hui traverser pour continuer vers Lyon.

Au regard d'un tel enjeu, il me paraîtrait peu satisfaisant d'attendre encore quelques années que les différentes lectures du droit communautaire se recourent entièrement pour voir ce projet mené à son terme.

J'en viens, enfin, au dispositif des conclusions de notre commission.

L'article unique qui compose ces conclusions tend à approuver l'avenant signé le 31 janvier entre l'État et ASF pour prévoir la construction et l'exploitation de la section de l'A 89 qui reliera Balbigny et La Tour-de-Salvagny.

Aux termes de cet avenant, la construction et l'exploitation de ce tronçon seront assurés par ASF, en contrepartie d'un léger relèvement des tarifs de péage sur le reste du réseau qui lui est déjà concédé.

En conclusion, mes chers collègues, j'insisterai sur le fait que les auteurs de la proposition de loi siègent sur les travées de plusieurs groupes politiques, ce dont je me félicite. Il me semble que de telles convergences, qui demeurent plutôt rares, sont tout à l'honneur de la Haute Assemblée. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées de l'UC-UDF et du RDSE.)*

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

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, comme Mme le rapporteur vient de le rappeler, la réalisation de la section Balbigny-La Tour-de-Salvagny est indispensable si l'on veut que l'autoroute A 89 joue pleinement son rôle de grande liaison transversale, qu'elle raccorde dans des conditions satisfaisantes Bordeaux et la façade atlantique à Lyon et au sillon rhodanien.

Vous le savez, une des grandes faiblesses de l'organisation des infrastructures françaises réside dans le manque de liaisons transversales. Il n'existe en effet aujourd'hui qu'une seule liaison Est-Ouest de nature à peu près équivalente, mais qui n'est pas aujourd'hui achevée et ne remplit pas exactement les mêmes fonctions : je veux parler de la route Centre-Europe-Atlantique, entre Royan et Saintes, à l'ouest, et Chalon et Mâcon, à l'est.

L'un des objectifs assignés à l'autoroute A 89 est d'éviter les zones denses pour permettre au trafic de transit de s'écouler. Je pense notamment à l'arrivée sur Lyon, qui a pu susciter des interrogations ; j'y reviendrai.

Je confirme que ce projet prendra tout son sens en contournant la métropole et en se raccordant à l'A 6 et à l'A 46, au nord.

Des aménagements complémentaires, dont les études sont en voie de finalisation, seront réalisés dans le même temps que l'achèvement de l'A 89. Mme le rapporteur s'interrogeait sur ce point : la réalisation de ces liaisons complémentaires et l'achèvement de la partie principale de l'ouvrage devraient être concomitants.

Vous l'avez dit, madame le rapporteur, l'autoroute A 89 est un projet ancien, qui a connu bien des vicissitudes. De nombreux gouvernements se sont attelés à sa réalisation depuis près de vingt ans, et leurs efforts n'auront pas été vains. J'en veux pour preuve les récentes inaugurations,

dans le Puy-de-Dôme et en Corrèze, qui ont ajouté plus de 50 kilomètres de sections nouvelles aux tronçons déjà construits.

Aujourd'hui, à l'ouest de Clermont-Ferrand, il ne reste que quelques kilomètres à achever d'ici à 2008, autour de Brive, pour qu'une autoroute relie directement et continuellement Bordeaux à Clermont-Ferrand.

La section terminale de ce projet, qui doit notamment éviter de traverser l'agglomération de Saint-Étienne, est l'élément qui nous manque. C'est ce dont il est aujourd'hui question dans cet hémicycle.

Pourtant, la réalisation de cette section a été prévue dès 1987, date à laquelle l'État a décidé de confier à la société ASF la réalisation de la totalité du tracé de l'A 89 entre Bordeaux et Lyon. Il aura fallu bien du temps pour surmonter les difficultés et franchir les étapes qui nous ont permis de préciser les conditions techniques et financières de la réalisation de ce tronçon d'une cinquantaine de kilomètres.

Les conditions ont été réunies pour que l'avenant soit conclu avec la société ASF.

Je salue donc l'initiative des parlementaires qui, en déposant cette proposition de loi, ont souligné que la prompte réalisation de cette section était d'intérêt général.

Vous savez l'attachement du Gouvernement à ce projet : en 2003, sous l'autorité du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire a affirmé par deux fois le caractère prioritaire du projet et l'intention du Gouvernement de l'incorporer dans la concession d'ASF.

Certains ont évoqué l'évolution du droit européen. Ils se sont demandé si la procédure que nous avons suivie pendant près de vingt ans pouvait être poursuivie.

Aujourd'hui, cette question ne fait plus débat.

Je rappelle que plusieurs autres sections d'autoroute étaient dans la même situation : leur réalisation avait été décidée avant 1990, et elles ont pu être incorporées dans des contrats de concession par voie d'avenant ; je pense, par exemple, à l'autoroute A66, entre Toulouse et Pamiers, à l'autoroute A 87, entre Angers et La Roche-sur-Yon, ou encore à la section de l'autoroute A 51 qui relie Grenoble et le col du Fau.

Étant donné que l'État a décidé dès 1987 de confier la réalisation de l'autoroute A 89 entre Bordeaux et Lyon à la société ASF, et que des études et même des travaux ont déjà été réalisés par la société sur la section Balbigny-La Tour-de-Salvagny, la Commission européenne n'a pas contesté le recours à cette procédure.

Il vous revient donc de dire, compte tenu de tous ces éléments et de l'intérêt majeur que présente cette opération, s'il vous paraît opportun que la loi approuve un avenant qui permettra d'achever la réalisation d'une autoroute décidée il y a dix-huit ans et de mettre ainsi un terme à des années d'hésitation.

Le Gouvernement, pour sa part, y est favorable.

Je reviens sur le raccordement à hauteur de Lyon. Il a été évoqué lors de l'enquête publique de 2001 et a fait l'objet d'engagements précis de l'État.

Deux aménagements sont prévus : d'une part, le raccordement de la nouvelle section à l'autoroute A 6, qui se fera en empruntant la voirie existante, laquelle sera aménagée afin

de lui donner des caractéristiques autoroutières ; d'autre part, un barreau de liaison entre les autoroutes A 6 et A 46. Ces deux aménagements seront réalisés par voie de concession.

Les études d'avant-projet sommaire sont en cours d'achèvement. Les enquêtes publiques seront lancées à l'été 2007. Mais ces aménagements devraient être réalisés d'ici à 2012, c'est-à-dire, je le répète, en même temps que la construction de la partie principale de l'ouvrage ; cela me semble de nature à rassurer celles et ceux que la question du raccordement aux autoroutes existantes inquiétait. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées de l'UC-UDF et du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Frécon.

M. Jean-Claude Frécon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cette proposition de loi pose un problème de forme. Mais, pour bien vous parler de la forme, il me faut aussi aborder le fond.

Que représente ce tronçon de l'autoroute A 89 entre le nord de Lyon et Balbigny ? C'est le dernier tronçon d'une grande liaison autoroutière entre Bordeaux et Genève, en passant par toute la région située à l'est de Bordeaux, par Clermont-Ferrand et l'ensemble du Massif central et, bien entendu, par Lyon.

Sur ce projet, dont l'origine remonte à la fin des années 1970, des décisions successives de l'État ont été prises en 1988, puis en 1992, pour attribuer la concession à la société ASF.

Différentes péripéties juridico-administratives ont beaucoup retardé ce projet ; je n'y reviendrai pas, Mme le rapporteur les ayant évoquées tout à l'heure d'une façon à laquelle je m'associe. Je rappellerai seulement quelques dates.

En 2000, la Cour de justice des Communautés européennes a donné raison à la procédure engagée par l'État français et le projet a été déclaré d'utilité publique en 2003.

Cette même année, les 26 mai et 18 décembre, les deux comités interministériels pour l'aménagement et le développement du territoire ont conforté l'avancement de ce projet.

Dernièrement, la Commission européenne n'a pas fait droit à une plainte visant ce projet, et nous avons donc été quelque peu surpris d'un avis défavorable du Conseil d'État sur un projet de décret approuvant l'avenant nécessaire à la convention avec ASF.

J'ai signé cette proposition de loi de Mme Élisabeth Lamure afin que ce projet, selon moi indispensable, ne soit pas encore retardé par des lourdeurs administratives et qu'il soit validé par la nation.

Ce projet est-il indispensable pour la France ? Sans hésitation, je réponds : oui !

En effet, dans un pays où beaucoup d'infrastructures sont en étoile en direction de la capitale, voilà enfin un grand projet transversal qui relie la côte atlantique au centre-est de notre pays, en passant notamment par Clermont-Ferrand et Lyon.

Ce projet est-il indispensable pour l'Europe ? Je réponds également oui, car, au-delà de Bordeaux, il dessert la péninsule ibérique et, au-delà de Lyon, la Suisse, l'Allemagne, l'Italie du Nord, etc.

Ce projet est-il indispensable pour la région Rhône-Alpes ? En tant que Rhônalpin, je réponds encore oui. En effet, il ouvrira cette région sur l'ouest, en même temps qu'il donnera à la région Auvergne et à l'ensemble du Massif central une ouverture supplémentaire sur le couloir rhodanien, ouverture bien nécessaire quand on connaît l'engorgement de l'autoroute A 47 entre Saint-Étienne et Lyon, et offrira ainsi entre Clermont-Ferrand et Lyon une voie presque rectiligne préférable à un grand détour par le sud et par la vallée du Gier, qui est très encombrée.

Ce projet est-il indispensable pour le département de la Loire, que je représente ici avec d'autres collègues, et notamment pour les régions de Roanne et de Feurs ? Là encore, je réponds sans hésitation : oui !

Du reste, il s'agit d'un engagement qui avait été pris par l'État voilà vingt ans, d'un projet pour lequel les élus locaux du nord du département de la Loire n'ont, comme moi, cessé d'œuvrer et qu'ils ont courageusement entériné.

Je dis « courageusement » parce que, à l'époque, pour les élus de la région roannaise, élus politiques et élus des chambres consulaires, il n'était pas facile d'accepter que la ville de Roanne soit la seule ville importante de la région Rhône-Alpes à ne pas être desservie directement par le réseau autoroutier. Ils l'ont néanmoins fait, moyennant la promesse de la réalisation d'une voie rapide d'une trentaine de kilomètres pour rejoindre Balbigny. La concrétisation de cette promesse, ils l'attendent depuis vingt ans !

S'agissant de cette voie rapide, monsieur le ministre, permettez-moi de vous solliciter pour que les travaux engagés entre Vendranges et L'Hôpital-sur-Rhins soient enfin menés à bien ; il y a urgence !

Mes chers collègues, je vous invite donc à voter cette proposition de loi, qui permettra la réalisation de ce grand projet.

Cependant, une question demeure : ce projet est-il complet dans l'état actuel ? Pas tout à fait, car, si la construction d'une cinquantaine de kilomètres est d'ores et déjà prévue, il en restera une bonne dizaine à réaliser au nord de l'agglomération lyonnaise pour rejoindre l'autoroute A 6.

Bien sûr, il vaut mieux, souvent, traiter les problèmes les uns après les autres, et je ne doute pas que la réalisation du tronçon entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny débouchera ensuite sur la réalisation de la liaison entre La Tour-de-Salvagny et soit l'agglomération lyonnaise soit, un peu plus au nord, la jonction des autoroutes A 6 et A 46, vers Anse.

À ce sujet, je remercie M. le ministre de nous avoir apporté d'intéressantes précisions dans son intervention. Si les deux projets pouvaient être réalisés ensemble, ce serait heureux, mais il faut pour cela que les études puissent être terminées en temps voulu.

C'est bien parce qu'il existe de telles incertitudes que certains de nos collègues élus de cette région se posent des questions. Pour ma part, j'admets volontiers la position de mon ami et collègue Gérard Collomb, maire de Lyon et sénateur du Rhône, qui souhaite s'abstenir sur cette proposition de loi. Je respecte sa décision, mais j'ai la conviction que la réalisation de ce tronçon sera bénéfique pour notre pays, notamment pour les régions Auvergne et Rhône-Alpes, ainsi pour nos deux départements de la Loire et du Rhône.

Cette loi servira à assurer juridiquement la réalisation de ce projet sans perte de temps. Naturellement, les enquêtes réglementaires, en particulier les habituelles études d'impact, doivent être réalisées et les mesures éventuellement nécessaires qui en découleront devront être respectées.

Ne remettons toutefois pas en cause par des argumentations juridico-administratives l'indispensable réalisation de ce grand axe européen, puisque l'Europe a déjà référencé cette grande liaison est-ouest. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, de l'UMP et du RDSE, ainsi que sur certaines travées de l'UC-UDF*)

M. le président. La parole est à Mme Josiane Mathon-Poinat.

Mme Josiane Mathon-Poinat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes appelés à nous prononcer sur une proposition de loi bien particulière.

N'est-il pas étrange, voire extrêmement curieux d'inviter la représentation nationale à s'exprimer sur la réalisation d'un tronçon d'autoroute ?

L'initiative de nos collègues est présentée comme une marque de pragmatisme, comme une démarche d'intérêt général empreinte du souci de ne pas prendre de retard dans l'aménagement du territoire.

Certes, la construction d'infrastructures autoroutières participe pleinement d'une politique de développement des territoires, des régions et de notre pays.

Mme le rapporteur de la commission des affaires économiques, notre collègue du Rhône Mme Lamure, invoque à juste titre, à propos de l'A 89, « la nécessité de réaliser une liaison autoroutière transversale entre Bordeaux et Lyon » devant « permettre à la fois le désenclavement du Massif central et la connexion de la façade atlantique à l'axe nord-sud traversant la vallée du Rhône, mais aussi à l'est de l'Europe et en particulier à l'Italie et à la Suisse ».

Ce vaste projet, entamé dès les années 1980, est en voie d'achèvement. Il reste cinquante kilomètres d'autoroute à construire, entre le département de la Loire et celui du Rhône, dont les conseils généraux sont dirigés de longue date par la majorité UMP-UDF.

Or l'une des causes principales de l'impasse dans laquelle se trouve l'achèvement nécessaire de la seule autoroute transversale de notre pays réside dans le retard pris sur la définition du tracé de ces cinquante kilomètres, représentant moins de 10 % de l'ensemble !

Outre les questions de tracé, objet universel de contestations – mais c'est après tout le droit légitime des futurs riverains –, des difficultés de financement expliquent le retard pris dans la finalisation de cette liaison d'importance nationale, voire européenne.

Il n'est pas anodin que ce retard affecte deux départements dirigés par des gens qui œuvrent pour un libéralisme absolu. (*Rires sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

M. Guy Fischer. C'est la vérité !

M. Michel Mercier. C'est une révélation !

Mme Josiane Mathon-Poinat. Il y a quelques années, avant 1997, il aurait été possible de boucler cette autoroute par la technique dite « de l'adossement ». Mais, aujourd'hui, les ravages de la « concurrence libre et non faussée » revien-

nent au visage de ceux-là mêmes qui l'ont érigée en règle supérieure, et qui viennent d'ailleurs de privatiser les sociétés autoroutières...

M. Guy Fischer. Eh oui !

Mme Josiane Mathon-Poinat. En septembre dernier, M. le ministre Pascal Clément, au demeurant président du conseil général de la Loire,...

M. Jean-Pierre Raffarin. Excellent président !

Mme Josiane Mathon-Poinat. ... avait obtenu de son ami le commissaire européen Jacques Barrot une exception à cette règle de mise en concurrence pour tout marché d'importance, et claironnait déjà victoire en annonçant bruyamment que la Loire, sous son impulsion, aurait son autoroute sans rien payer !

Mais, depuis, le Conseil d'État vient de réfuter la thèse de M. Pascal Clément et de ses amis, thèse insoutenable de l'adossement du tronçon Balbigny-la Tour-de-Salvagny sur l'autoroute de deux ou trois kilomètres qui le précède et qui est gérée par ASF. Hélas pour le ministre de la justice, le Conseil d'État ne pouvait pas dire autre chose que le droit !

La proposition de loi que nous avons sous les yeux est alors déposée en toute hâte, sur commande, je le suppose, d'un ministre président de conseil général qui confond autorité politique conférée par son portefeuille ministériel et ce qu'il considère comme son fief (*Exclamations sur les travées de l'UMP*) et par un autre ministre, candidat dans le Rhône, M. Perben.

M. Guy Fischer. Eh oui !

Mme Josiane Mathon-Poinat. Mes chers collègues, quelles que soient vos protestations, une question de fond se pose à nous. Au-delà des clivages politiques, que je respecte, au-delà des territoires, pouvons-nous accepter qu'une loi entérine un montage juridique ? Pouvons-nous accepter de légiférer pour cinquante kilomètres de bitume, aussi importants soient-ils pour un département comme le mien ? Pouvons-nous légiférer pour sortir de l'impasse un dossier particulier ?

Je pense vraiment qu'il y a là un sérieux problème d'éthique.

Il s'agit en effet de contourner un avis du Conseil d'État sur un sujet très précis, un avis motivé nullement par une opposition politique à la réalisation d'un tronçon d'autoroute, mais par l'argumentation technique, si je puis dire, qui a été soumise à sa sagacité, à son expertise.

Faire une loi non pour résoudre un problème politique nouveau surgissant d'une jurisprudence générale, mais pour éviter un avis technique dans un dossier particulier, est-ce bien là la mission du législateur ?

M. Guy Fischer. Non !

Mme Josiane Mathon-Poinat. Vous ne répondez pas, chers collègues ?

M. Guy Fischer. Monsieur Mercier, vous pourriez dire non !

M. Michel Mercier. Mais j'ai dit non !

Mme Josiane Mathon-Poinat. Je vous remercie de me soutenir !

Franchement, nous en arrivons à un bricolage législatif qui ne passerait pas la rampe du Conseil constitutionnel si ce dernier était saisi ! (*M. Mercier acquiesce.*)

M. Guy Fischer. Très bien !

Mme Josiane Mathon-Poinat. Je vois que vous m'approuvez toujours, monsieur Mercier !

M. Michel Mercier. Mais le Conseil constitutionnel ne sera pas saisi !

Mme Josiane Mathon-Poinat. On ne peut pas instrumentaliser à ce point et à des fins, non pas personnelles, mais si particulières l'expression des représentants du peuple.

M. Laurent Béteille. Nous sommes le peuple !

Mme Josiane Mathon-Poinat. La représentation nationale n'est pas là pour légiférer sur cinquante kilomètres d'auto-route, ni pour détourner les règles de la République !

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la finalisation de l'A 89 est nécessaire. Les habitants du bassin roannais et de tout le département de la Loire souhaitent, c'est vrai, la réalisation de ce tronçon, mais cela ne justifie en rien un détournement de la loi.

Le retard pris sur ce dossier est précisément dû à des choix politiques, des choix dont il faut assumer les conséquences devant ses électeurs : une privatisation des autoroutes qui nuit à la population, un aménagement du territoire où rail et route ne sont pas pensés dans leur globalité. En somme, ces choix sont ceux de la droite, et je ne les assumerai pas.

Mes collègues du groupe communiste républicain et citoyen et moi-même soutenons certes l'achèvement de l'A 89, mais nous ne soutiendrons pas cette proposition de loi ; nous nous abstenons. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à Mme Muguette Dini.

Mme Muguette Dini. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je regrette que notre collègue Élisabeth Lamure n'ait pas cru bon d'informer les autres sénateurs du Rhône de sa proposition de loi.

Dois-je vous dire à quel point les habitants des trois communes de mon canton, qui sont directement concernés, ont été choqués par la désinvolture avec laquelle vous désavouez, avec cette proposition de loi, la position du Conseil d'État ?

Quelle confiance les électeurs peuvent-ils nous accorder s'il suffit de déposer une proposition de loi pour contrer l'instance suprême de contrôle et de conseil de l'autorité administrative ?

Hier soir, lors d'une réunion qui s'est tenue sur ce sujet à Lissieu, une commune de mon canton qui est directement affectée par l'A 89, les élus se sont fait traiter de « tous pourris » !

Sur le fond, cet avis du Conseil d'État est l'occasion de remettre à plat la place de l'A 89 dans l'ensemble des infrastructures qui doivent contourner l'agglomération lyonnaise. Nul ne conteste l'utilité d'une transversale est-ouest contournant Lyon et désenclavant à la fois le département de la Loire et les zones nord et ouest du département du Rhône. Mais comment a-t-on pu concevoir un tel tracé ? Cette voie, qui était censée, au départ, contourner l'agglomération lyonnaise, va en réalité précipiter la plus grande partie de la circulation dans la ville même de Lyon ?

Comment a-t-on pu imaginer relier l'A 89 à l'A 46 *via* l'A 6, en créant dans une zone protégée un échangeur monstrueux qui se trouvera à 100 mètres d'un lotissement de 350 villas abritant 1 300 habitants ?

Je suis l'élu du canton le plus touché par cette liaison A 89-A 6, et j'aurais apprécié de pouvoir évoquer ces problèmes avec ma collègue du Rhône.

La direction départementale de l'équipement avance masquée, dévoilant peu à peu les tracés, sans que soient jamais évoquées les incidences de cette nouvelle voie sur l'environnement, la faune, la flore... pour ne rien dire des habitants !

On refuse de nous répondre sur la question de la protection contre le bruit, qu'il s'agisse de murs, de merlons, ou encore de tranchées couvertes. Les élus sont ignorés, les habitants méprisés.

Je vous le dis, monsieur le ministre, on en est arrivé là parce que les services de l'État, qui prétendent détenir la vérité, n'ont jamais voulu entendre les élus locaux – 1 500 d'entre eux se sont regroupés dans une association dénommée ALCALY – qui ont pourtant proposé plusieurs solutions moins pénalisantes.

Plusieurs sénateurs de l'UMP. Ah ?

Mme Muguette Dini. Nous savons tous que l'A 89 est nécessaire et que les zones qu'elle sera amenée à traverser seront pénalisées, mais il y a des degrés dans les inconvénients. Rabattre sur Lyon, par l'A6, une grande partie du trafic qui devrait justement en être exclue est totalement aberrant.

L'avis du Conseil d'État est justement l'occasion de remettre le dossier à plat, d'engager une vraie concertation en prenant en considération les élus de terrain.

Or, monsieur le ministre, vous proposez de passer en force. Bien évidemment, je voterai contre cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF.*)

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

M. Michel Mercier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis cet après-midi pour examiner une proposition de loi visant à passer outre l'avis négatif du Conseil d'État pour approuver le énième avenant signé entre l'État et ASF en vue de la construction de l'A 89.

Je dirai d'abord quelques mots de la proposition de loi elle-même. Je m'attarderai ensuite un moment sur toutes les infrastructures prévues dans le département du Rhône, car c'est bien là l'essentiel. Enfin, j'évoquerai les problèmes de méthode : si nous voulons un jour, monsieur le ministre, non plus parler de ces infrastructures, mais les inaugurer tous ensemble, il faut en effet fixer une méthode.

La proposition de loi qui nous est aujourd'hui soumise pose un certain nombre de problèmes juridiques. En effet, nous intervenons dans un domaine parfaitement réglementaire puisqu'il s'agit tout simplement de remplacer un décret par une loi.

M. le Premier ministre a récemment abordé cette question d'empiètement. Dans une note également récente, le secrétaire général du Gouvernement a souligné qu'il ne fallait plus faire des lois d'ordre réglementaire. De même, à l'occasion d'une cérémonie de vœux à l'Élysée, le président du Conseil constitutionnel a lui aussi évoqué toutes ces lois qui interviennent dans le domaine réglementaire.

En l'espèce, c'est bien un décret, et non pas la loi, qui doit régler le problème. Toutefois, le Conseil d'État ayant remis un avis négatif sur le projet de décret, eh bien, nous n'appliquons pas la loi ! Car c'est bien de cela qu'il s'agit : on nous demande de faire une loi pour ne pas appliquer la loi !

M. Jean-Claude Frécon. Non !

M. Michel Mercier. Mais si, monsieur Frécon ! J'ai l'avis du Conseil d'État sous les yeux !

M. Laurent Béteille. La loi, c'est nous qui la faisons !

M. Michel Mercier. Personne n'a dit le contraire ! Simplement, mon cher collègue, depuis 1958, la Constitution a défini le champ de compétence du législateur : les articles 34 et 37 établissent une distinction nette. Or, il faut bien l'avouer, de plus en plus souvent, nous perdons cette distinction de vue !

M. Jean-Jacques Hyst. Nous saurons vous le rappeler le moment venu !

M. Michel Mercier. Mon cher collègue, nous pouvons nous le rappeler les uns aux autres à longueur de temps, mais, comme vous êtes le président de la commission des lois, c'est surtout à vous que nous le rappellerons !

Il ne s'agit pas d'un problème de droit européen, comme on l'a trop souvent entendu, mais tout simplement d'une question de droit interne ! La loi du 29 janvier 1993, dite « loi Sapin », encadre les délégations de service public et impose de consulter le Conseil d'État. En matière de délégation de service public, il faut lancer un appel à concurrence.

En l'espèce, le Conseil d'État n'a fait que rappeler le droit ; on ne peut donc rien lui reprocher, aussi commode cela soit-il de le faire aux yeux de certains !

Ainsi, l'objet même de cette proposition de loi est de dire que nous n'appliquerons pas la loi de 1993 et que nous passerons outre l'avis du Conseil d'État en approuvant l'avenant. Ce sera possible, sauf si le Conseil constitutionnel déclasse le texte, ce qui arrive tout de même de temps en temps.

Nous devons donc expliquer aux maires concernés que, lorsqu'ils veulent changer le fournisseur de leur cantine scolaire, ils doivent appliquer la loi de 1993, mais que l'État n'a pas besoin de le faire pour modifier un de ses équipements !

En fin de compte, cette proposition de loi redonne vie à une boutade du doyen Vedel, un grand juriste, qui savait regarder les choses avec la relativité nécessaire. Il avait dit un jour que « l'état de droit n'est finalement que la dose de juridique que la société peut supporter sans étouffer ». Je crois que nous en avons aujourd'hui la preuve. Mais on ne peut pas accepter que la loi ne s'applique pas à l'État, qui a lui-même fait voter la loi.

En tout cas, il faut dire clairement ce qu'il en est aux élus locaux, qui doivent, eux, appliquer la loi scrupuleusement, car ils sont soumis à un contrôle tatillon.

Cette proposition de loi permettra-t-elle de réaliser l'autoroute A 89 ? Peut-être, mais peut-être pas !

Il est aujourd'hui prévu de faire arrêter l'autoroute aux confins de Lantilly, La Tour-de-Salvagny et Dommartin, trois communes d'ailleurs fort sympathiques. Cette proposition de loi n'y changera rien : dans l'état actuel des choses, l'A 89 restera « encastrée » à La Tour-de-Salvagny. Pourtant, il faudra bien opérer la jonction avec l'A 6 et surtout l'A 46 pour lui donner tout son sens.

Je constate que l'examen de cette proposition de loi a mobilisé de nombreux sénateurs, mais je note que peu d'élus du Rhône l'ont signée.

M. Jean-Pierre Raffarin. C'est un sujet d'intérêt très large ! Ce n'est pas un sujet local !

M. Michel Mercier. Pardonnez-moi, monsieur le Premier ministre, mais cette affaire pose des problèmes éminemment locaux !

M. Gérard Cornu. Nous passons tous par Lyon !

M. Michel Mercier. Eh bien, maintenant, mon cher collègue, vous finirez...

M. Guy Fischer. Dans le tunnel de Fourvières !

Mme Muguette Dini. Exactement !

M. Michel Mercier. ... à La Tour-de-Salvagny, et vous verrez que ça vaut le coup !

Monsieur le ministre, s'agissant des grandes infrastructures prévues dans le département du Rhône, je voudrais que nous trouvions une solution globale.

Certes, je le sais, ce n'est pas facile, car, depuis plus de vingt ans, nous attendons en vain une telle solution. Il est vrai que le département du Rhône a une physionomie particulière dans la mesure où ce petit territoire, à forte densité de population, concentre un grand nombre de projets, notamment sur son pôle de développement de Saint-Exupéry. Cet ensemble doit très naturellement être relié à son environnement.

Je le dis très clairement, nous sommes tous d'accord pour que l'est et l'ouest de la région Rhône-Alpes, qui concernent non seulement le département du Rhône, mais également celui de la Loire, soient reliés à Lyon et à l'ensemble du bassin rhodanien, où se réalise le développement économique. C'est le premier objectif.

Certes, l'État y pourvoit en soutenant des projets tels que l'A 45 et l'A 89, le contournement routier et ferroviaire de Lyon, avec des TER pour la région, des transports en commun pour l'agglomération et le développement de Saint-Exupéry dans son ensemble. C'est bien, mais la métropole lyonnaise ne peut accepter un plus grand nombre de véhicules automobiles. Il est inacceptable de faire arriver tout le trafic en plein cœur de l'agglomération lyonnaise, au sud et au nord du tunnel de Fourvières, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Le second objectif est précisément de trouver des solutions propres à mettre fin à cette saturation.

Je reconnais que ces deux objectifs, de valeur égale, sont contradictoires. Si l'on ne peut pas rejeter la demande des habitants de la Loire et de l'ouest de la région Rhône-Alpes, on ne peut pas plus ignorer le refus des habitants de l'agglomération lyonnaise de voir cette autoroute aboutir au cœur de celle-ci. Quelle ville, aujourd'hui, l'accepterait ? Aucune !

L'A 89 ne traverse pas Clermont-Ferrand ; de même, elle passe à trente kilomètres de Roanne. Plus aucune autoroute n'aboutit au cœur des villes. Pourquoi, alors même que la traversée de son territoire par l'A 6 et l'A 7 constituent un drame pour Lyon, cette ville, déjà envahie par une circulation automobile de transit, devrait-elle de surcroît voir aboutir l'A 89 en son cœur ?

Monsieur le ministre, notre seule interrogation sur cette autoroute est celle-là. Autant nous souhaitons vivement que le département de la Loire soit correctement relié au Lyonnais et à l'est de la région Rhône-Alpes, que ce soit par le sud ou par le nord, autant nous ne voulons pas que ces jonctions se fassent au cœur de l'agglomération lyonnaise. J'invite tous ceux qui sont favorables à l'achèvement de l'A 89 à se prononcer en faveur d'un tracé nord ou sud qui épargnerait ainsi le cœur de Lyon. À défaut, nous ne parviendrons à rien.

À cet égard, monsieur le ministre, je tiens à vous décerner un bon point, quoique j'ignore s'il m'appartient de le faire.

M. Guy Fischer. C'est à noter ! J'en suis le témoin ! (*Sourires.*)

M. René-Pierre Signé. Il sera sûrement maire de Lyon ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Michel Mercier. Vous pouvez en être témoin, monsieur Fischer ! Ayant dit clairement le fond de ma pensée jusqu'à présent, rien ne m'interdit de continuer à m'exprimer librement.

Ce dossier est ouvert depuis plus de vingt ans. Il n'est que temps de trancher, dans un sens ou dans un autre. Bien que l'État ait naturellement ce droit, vous avez défini une nouvelle méthode de travail, ce dont je vous félicite. Ainsi, le directeur régional de l'équipement, homme de haute valeur, organise des conférences réunissant tous les responsables techniques des grandes collectivités concernées. Pour la première fois depuis bien longtemps, on discute, on met les choses sur la table. C'est la seule façon de trouver une solution.

Je doute fort que cette proposition de loi résolve le problème de l'A 89. En revanche, je crois que la méthode de travail que je viens d'évoquer peut y parvenir. Aussi, je souhaite que ce travail de fond soit poursuivi pour permettre un examen de tous les aspects de la question, des besoins tant de la Loire et de l'ouest de la région Rhône-Alpes que ceux, tout aussi légitimes, de l'agglomération lyonnaise. Afin de trancher, il faut, monsieur le ministre, que vous présidiez vers la fin de l'année une grande conférence consacrée à l'ensemble des infrastructures concernant le département du Rhône, qu'il s'agisse du contournement ferroviaire, des projets autoroutiers ou de Saint-Exupéry.

Compte tenu de cette nouvelle perception des choses, ces sujets peuvent avancer. C'est pourquoi je regrette quelque peu que cette proposition de loi bloque ce processus. C'est la raison pour laquelle je ne prendrai pas part au vote sur l'ensemble. Cela étant, monsieur le ministre, vous avez su ouvrir la voie et je vous en remercie. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDE.*)

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

M. Dominique Perben, ministre. Je voudrais répondre à un certain nombre d'interrogations qui ont été formulées par les différents orateurs.

S'agissant de la compatibilité avec le droit européen, il me paraît important de rappeler que la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes confirme clairement la possibilité d'attribuer un marché sans mise en concurrence dès lors que la procédure d'attribution dudit marché a été lancée avant la date d'entrée en vigueur de la directive, soit avant 1990. Par conséquent, les conditions d'attribution de la réalisation de la section Balbigny–La Tour-de-Salvagny respectent sans ambiguïté ces exigences.

S'agissant de la compatibilité avec le droit français et des interrogations soulevées par le président Mercier, je rappelle que l'article 47 de la loi Sapin du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques prévoit la possibilité de déroger au principe général de publicité et de mise en concurrence pour les contrats dont le titulaire a été pressenti avant le 22 juillet 1990 et « a, en contrepartie, engagé des études et des travaux préliminaires ». Là encore, cette exigence a été respectée.

J'ai évoqué tout à l'heure les raccordements à hauteur de Lyon. Il est effectivement nécessaire que nous continuions à travailler sur ce sujet. En particulier, la mise au point des avant-projets sommaires sur les raccordements à l'A 6 et à l'A 46 est indispensable si l'on veut obtenir cette cohérence d'ensemble que vous appelez de vos vœux, monsieur Mercier, et si l'on veut notamment que les véhicules de transit en provenance de l'ouest puissent rejoindre les zones économiques de l'est de l'agglomération lyonnaise et de la région Rhône-Alpes, mais également Saint-Exupéry, sans passer par le centre de Lyon.

Avec la ferme volonté d'aboutir, nous parviendrons à définir des tracés de façon que ces voies complémentaires soient réalisées en même temps que cette portion principale.

Enfin, M. Frécon m'a interrogé sur la liaison entre Roanne et la future autoroute. La partie sud de cette liaison – sa partie nord est en effet déjà en grande partie aménagée – devrait bénéficier de crédits sur la programmation 2006.

M. René-Pierre Signé. Et l'A 77 après Nevers ?

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique constituant l'ensemble de la proposition de loi, tel qu'il ressort des conclusions du rapport de la commission.

Article unique

Sont approuvés l'avenant du 31 janvier 2006 à la convention du 10 janvier 1992 passée entre l'État et la société des autoroutes du sud de la France, concernant la section de l'autoroute A 89 Balbigny–La Tour-de-Salvagny, ainsi que les modifications apportées par cet avenant au cahier des charges annexé à cette convention.

M. le président. La parole à M. Guy Fischer, pour explication de vote.

M. Guy Fischer. La présente proposition de loi a pour objet de permettre le parachèvement de la liaison Bordeaux–Lyon et, plus largement, de la transversale Bordeaux–Lyon–Genève.

Il est question de ce projet depuis un quart de siècle. La réalisation de cette portion de cinquante kilomètres, qui devrait être mise en service en 2012, coûtera 1,2 milliard d'euros.

Ma collègue Josiane Mathon-Poinat a fait valoir que le contexte économique a évolué, en raison de la privatisation d'ASF. Je ne reviendrai pas sur la pertinente critique de fond qu'elle a développée.

Je note tout d'abord que cette proposition de loi a été déposée et étudiée dans des délais records. Il nous est demandé aujourd'hui 7 février 2006 d'approuver un avenant qui a été signé le 31 janvier 2006 à la convention du 10 janvier 1992 passée entre l'État et la société ASF ainsi que les modifications apportées par cet avenant au cahier des charges annexé à cette convention. Saluons l'efficacité de notre collègue et de M. le ministre des transports !

Pour notre part, nous souhaitons vivement que ce dossier soit traité en toute clarté. Le dépôt de cette proposition de loi le 24 janvier dernier, aussitôt qu'il a été révélé par la presse, a provoqué une levée de boucliers chez tous les élus des cantons concernés, ainsi que dans différentes associations, dont ALCALY, qu'a évoquée Muguette Dini. Les

élus des cantons de l'Arbresle, de Limonest, de Vaugneray, de Mornant, directement ou indirectement affectés par ce projet, se sentent mis sur la touche. On décide sans qu'ils aient été consultés sur l'objet de la proposition de loi, sur ses conséquences, sur les dates de réalisation du tronçon et, surtout, sans qu'il ait été répondu aux interrogations que nous soulevons.

Ainsi que M. le ministre l'a dit – et nous sommes ici, cet après-midi, un certain nombre de sénateurs et de conseillers généraux du département du Rhône à pouvoir en porter témoignage –, ce projet a fait l'objet au cours des dernières années et même des dernières décennies de multiples délibérations. Aujourd'hui, c'est le tronçon Balbigny–La Tour-de-Salvagny qui est au cœur du débat. Or quiconque connaît le dossier vous dira que c'est – pardonnez le caractère brutal de la formule – une « connerie monstre ».

Monsieur le ministre, vous vous êtes engagé à ce qu'une véritable réponse soit apportée à tous les élus sur le débouché de cette autoroute, dont les travaux de réalisation devraient être engagés très rapidement. En l'occurrence, une solution claire consisterait à déplacer le tronçon de l'A 89 qui reste à réaliser au nord de l'agglomération lyonnaise, c'est-à-dire au sud d'Anse, et de le faire déboucher dans le nœud autoroutier où se rejoignent l'A 6 et la branche nord de l'A 46.

Il faut parler clairement aux populations de la plaine de Chères et à toutes celles et à tous ceux qui s'interrogent, qui sont inquiets pour leur environnement, pour leur qualité de vie ou pour les activités économiques.

Certes, il s'agit de desservir les zones de la plaine de l'Ain, de l'est du Lyonnais et du nord de l'Isère. Il s'agit aussi de desservir Saint-Exupéry, la région Rhône-Alpes dans toute sa partie est, la Suisse et l'Italie. Mais ce projet devra être réalisé avec intelligence, de manière à éviter de reproduire ce qui s'est passé avec le contournement est de Lyon.

En effet, on a trouvé le moyen de constituer dans l'agglomération lyonnaise un fantastique nœud autoroutier, situation dont nous sommes tous plus ou moins responsables. Ainsi, au pied du viaduc de Sermenaz se rejoignent l'A 42 et l'A 46, laquelle effectue le contournement est de Lyon.

Il ne faudrait surtout pas ajouter de nouvelles difficultés. Nous demandons solennellement que ce projet soit étudié dans la transparence afin de faire en sorte qu'il soit déplacé vers le nord. Pour autant, il n'est pas question que la réalisation à cet endroit du débouché de l'autoroute A 89 ait pour conséquence de renvoyer toute la circulation sur la partie de l'A 6 située juste à l'entrée de Lyon, sur le boulevard périphérique nord, puis sur le contournement est.

Dans la mesure où ne contestons pas qu'il faille de toute évidence réaliser cette grande transversale, nous nous abstenons, car nous ne saurions approuver un texte qui passe outre un arrêt du Conseil d'État.

M. le président. La parole est à M. Bernard Fournier, pour explication de vote.

M. Bernard Fournier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe de l'UMP soutiendra la proposition de loi que nous venons d'examiner et qui a été déposée par des sénateurs issus de presque tous les groupes de notre assemblée.

Par ce texte, il s'agit d'approuver l'avenant signé le 21 janvier dernier entre la société Autoroutes du sud de la France et l'État afin de lancer les travaux du tronçon

manquant entre Lyon et Balbigny, ou plus précisément, comme l'a justement fait remarquer Mme Lamure, entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny.

L'achèvement de cette liaison autoroutière transversale est attendu depuis un grand nombre d'années, plusieurs de nos collègues l'ont rappelé. C'est un enjeu évident d'aménagement du territoire puisqu'elle relie Bordeaux à Lyon et dessert le Massif central.

Ce tronçon est un maillon essentiel pour la cohérence d'ensemble de l'A 89.

Cet axe, essentiel pour le Roannais et qui désenclavera la Loire à l'est et à l'ouest, constitue la première transversale de l'Europe. Il permet de relier Genève à Bordeaux en passant par Lyon et Clermont-Ferrand.

Il est urgent d'achever cette autoroute. Nous exprimons aujourd'hui, en passant par la loi, une volonté politique forte de faire aboutir ce dossier dans les meilleurs délais. Nous réaffirmons aussi, de cette façon, que l'A 89 est un projet d'intérêt général.

La Loire va enfin obtenir les infrastructures nécessaires à son développement. C'est une véritable bouffée d'oxygène pour les départements concernés. Je tiens, dans cet hémicycle, à féliciter le ministre de la justice et président du conseil général de la Loire, M. Pascal Clément, pour la persévérance dont il a fait preuve pendant toutes ces années. Cette proposition de loi représentera, si elle est adoptée – ce dont je ne doute pas –, un espoir de développement économique supplémentaire pour notre département et pour le Massif central.

Dans ces conditions, le groupe de l'UMP votera le texte qui nous est proposé. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Thiollière, pour explication de vote.

M. Michel Thiollière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me réjouis de ce débat sur l'A 89. En effet, comme cela a été dit à de nombreuses reprises par divers intervenants, il convient de relier dans de meilleures conditions le Rhône et la Loire, notamment au nord.

Aujourd'hui, les liaisons routières entre ces deux départements sont nettement insuffisantes par rapport au trafic, en termes non seulement de sécurité sur les axes existants, mais aussi de fluidité. Le temps nécessaire pour relier l'Auvergne et la région Rhône-Alpes varie effectivement en fonction des intempéries et du nombre de véhicules sur la route.

Cette première réflexion m'invite donc à soutenir cette proposition de loi, qui va dans le bon sens.

Mais, au-delà du tronçon de l'A 89, il s'agit d'aménager notre territoire à l'échelon national. Il est bon de pouvoir aussi discuter au Sénat de l'aménagement du territoire entre l'Ouest et l'Est afin de mieux relier nos grandes régions françaises, en particulier l'Auvergne et la région Rhône-Alpes.

La région lyonnaise a besoin, pour son développement, d'une ouverture sur l'Auvergne, de la même manière que l'Auvergne et la Loire, en particulier à l'ouest de Rhône-Alpes, ont besoin d'une ouverture sur l'Est.

Deux axes sont prioritaires pour ces liaisons : l'A 89 dont il est question aujourd'hui, et l'A 45 au Sud, puisque, comme chacun le sait, l'A 47, qui traverse la ville de Saint-

Étienne, ne permet pas des liaisons sûres entre l'Ouest et l'Est, mais est aujourd'hui le seul itinéraire possible, notamment pour pallier l'insuffisance des axes routiers au nord du département de la Loire.

Enfin, la discussion de cette proposition de loi est l'occasion d'évoquer ce que je considère comme un drame national, à savoir la lenteur de l'action publique. Il faut en effet vingt ans pour réaliser quelques dizaines de kilomètres d'autoroute qui sont indispensables, tout le monde le reconnaît aujourd'hui, au bon fonctionnement de nos régions et aux liaisons entre nos territoires.

Cette proposition de loi va donc dans le bon sens. Si elle permet d'aller plus vite, j'en serai ravi. Car, aujourd'hui, par rapport aux autres États européens, notre pays souffre démesurément de la lenteur de l'action publique. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je vous indique que la commission propose de rédiger comme suit l'intitulé de la proposition de loi : « Proposition de loi relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89 ».

Je mets aux voix les conclusions du rapport de la commission sur la proposition de loi n° 171 rectifié.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

7

FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Adoption des conclusions du rapport d'une commission

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission des affaires économiques sur la proposition de loi de M. Roger Karoutchi et plusieurs de ses collègues relative au fonctionnement du syndicat des transports d'Île-de-France (n° 190).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Dominati, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi que nous examinons porte sur le fonctionnement du conseil d'administration du STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France.

Je ne m'attarderai pas sur le STIF dont vous connaissez tous l'importance. Je ne rappellerai qu'un seul chiffre : son budget pour 2006 approche les 4 milliards d'euros.

Naturellement, il faut également souligner que le STIF constitue un dispositif très spécifique à l'Île-de-France. C'est la situation de l'ensemble des habitants et des entreprises de cette région qui est concernée par ce texte.

Il faut rappeler que la gestion du STIF a été entièrement décentralisée par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Cette loi prévoyait la mise en place d'un nouveau conseil d'administration à partir du 1^{er} juillet 2005, au sein duquel l'État ne serait plus représenté.

Le nouveau conseil d'administration, composé de 29 membres, comprend quinze membres pour la région, soit la majorité absolue comme cela était prévu par la loi du 13 août 2004, cinq membres pour la ville de Paris, un membre pour chacun des sept départements de la région, un membre pour les EPCI, les établissements publics de coopération intercommunale, et un membre pour la chambre régionale de commerce et d'industrie.

Du 1^{er} juillet à la fin de l'année 2005, plusieurs collectivités ont choisi de ne pas désigner leurs représentants au conseil d'administration du STIF, car un différend d'ordre financier les opposait à l'État concernant la participation de ce dernier à la modernisation du matériel roulant.

Après six mois de négociations, un accord s'était dessiné et la désignation des membres manquant du conseil d'administration semblait imminente.

Toutefois, l'adoption de l'article 21 de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a rouvert le débat sur les conditions de fonctionnement du STIF et prolongé la situation de blocage qui existait depuis le 1^{er} juillet 2005.

Je rappelle que cet article 21 prévoit le recours automatique à la majorité qualifiée des deux tiers pour toute délibération du STIF entraînant une hausse de la contribution des collectivités territoriales supérieure de deux points au taux de l'inflation.

À la suite de cette modification, le conseil régional a décidé, par une délibération du 20 janvier dernier, de se réserver la possibilité de désigner ses représentants au STIF à la majorité siège par siège, ce qui aboutirait naturellement à écarter l'opposition régionale au sein du STIF. La ville de Paris avait laissé entendre qu'elle pourrait également retenir ce mode de désignation.

Dans ces conditions, le blocage institutionnel semblait devoir se renforcer encore et, concrètement, le STIF restait paralysé, ce qui a naturellement de graves conséquences pour l'ensemble de la région.

La proposition de loi de M. Roger Karoutchi et plusieurs de nos collègues tend à dépasser ce blocage en parvenant à une position équilibrée, que je résumerai ainsi : le principe de la majorité simple en matière budgétaire est rétabli ; toutefois, une collectivité territoriale membre du STIF peut, si elle invoque un intérêt majeur, demander un vote à la majorité qualifiée des deux tiers du conseil d'administration du STIF, sous réserve que cette demande soit confirmée par l'assemblée délibérante de cette collectivité.

Il est évident qu'il s'agirait là d'un cas très exceptionnel, d'une part, parce que la procédure est lourde et, d'autre part, parce qu'il sera difficile de réunir dans un conseil général une majorité des deux tiers contre un projet porté par la majorité du STIF.

On peut imaginer que les cas de recours à cette procédure, sans doute peu fréquents, se limiteraient à des dossiers faisant la quasi-unanimité contre eux dans un département. Or il n'est pas très vraisemblable que la région poursuive des projets suscitant une opposition totale d'un département.

Il faut rappeler à ce titre que les contributions au STIF sont très inégales selon les collectivités. Si la région assume 51 % des charges et la ville de Paris 30 %, les contributions sont ensuite respectivement de 7,7 % pour les Hauts-de-Seine, 3,7 % pour la Seine-Saint-Denis, 3 % pour le Val-de-Marne, 1,5 % pour les Yvelines et moins de 1 % pour les trois autres départements.

La commission vous propose donc de reprendre ce dispositif. Il me paraît équilibré et va dans le bon sens. Du reste, la mesure présentée est assez consensuelle puisqu'elle recueille le soutien du président Jean-Paul Huchon, que la commission des affaires économiques a auditionné.

La commission a jugé opportun de limiter l'application dans le temps du dispositif prévu par le texte initial de la proposition de loi. En effet, il s'agit de dépasser la situation de blocage que nous connaissons aujourd'hui et qui était liée, j'en suis convaincu, à la mise en place du STIF décentralisé. À terme, je suis persuadé que le syndicat fonctionnera de façon plus apaisée.

En outre, il ne faudrait pas donner l'impression que le vote à la majorité des deux tiers est la solution dans tous les syndicats regroupant des collectivités territoriales. Il s'agit d'un dispositif limité qui vise un cas précis.

La commission vous propose donc de restreindre l'application de cette possibilité de demander un vote à la majorité des deux tiers aux sept prochaines années. Ce délai permettrait que le dispositif s'éteigne en milieu de mandature régionale, ce qui éviterait d'en faire un enjeu de campagne électorale.

À l'issue de cette période, la règle sera donc l'adoption à la majorité simple des délibérations à caractère budgétaire.

Il s'agit donc d'un texte pragmatique, pour dépasser les tensions ponctuelles et permettre au STIF de retrouver au plus vite un fonctionnement normal. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP*)

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est assez rare qu'un élu, quelle que soit son appartenance politique, dépose une proposition de loi après avoir consulté quasiment tous les groupes politiques de sa collectivité afin de tenter de trouver une solution pour avancer.

La vérité est extrêmement simple : 11,5 millions de Franciliens n'ont pas de conseil d'administration pour leur syndicat des transports depuis le mois de juin 2005. C'est la seule réalité qui doit nous intéresser.

Je le reconnais, nous avons eu des désaccords, d'un point de vue financier, avec M. Jean-Paul Huchon et avec l'État. Mais nous avons fini par trouver un arrangement grâce à un effort important de la part du Gouvernement, notamment du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Philippe Goujon. Très bien !

M. Roger Karoutchi. Nous n'étions pas d'accord sur le système. Je le dis notamment au groupe CRC, je considère, à tort ou à raison, que la loi du 13 août 2004 est allée un peu vite s'agissant du transfert du STIF. Je ne dis pas qu'il ne fallait pas transférer le STIF : il était nécessaire, et je l'affirme d'ailleurs depuis cinq ou six ans. Cependant, a été mis en place un dispositif très lourd : la région, huit départements, les chambres de commerce et d'industrie, les EPCI, pour un budget qui s'élève à 4 milliards d'euros. On a dit : vous allez gérer tout cela ! (*Mme Nicole Bricq s'exclame.*) On avait un peu l'impression qu'on nous disait : débrouillez-vous !

De plus, au cours des conversations que j'ai eues avec eux, le président du conseil régional, M. Huchon, comme les présidents de conseils généraux, qu'ils soient de gauche ou de droite, se demandaient tous ce qui se passerait en cas de

désaccord. En effet, la région détenant 51 % des voix, elle pourrait, à la limite, imposer ce qu'elle veut aux huit départements !

M. Jean-Jacques Hyest. Eh oui !

M. Roger Karoutchi. Il y a donc là un vrai problème !

À la vérité, monsieur le ministre, il aurait fallu, en 2004, décider que les contributions financières de l'État et des départements resteraient inchangées.

M. Jean-Jacques Hyest. Effectivement !

M. Roger Karoutchi. Ainsi, la région aurait été seule à gérer et à assumer sa politique des transports. Cela aurait été plus simple, plus clair et plus direct. Mais je reconnais que nous ne l'avons pas fait, et nous n'allons pas mettre en place de telles dispositions aujourd'hui ; mieux vaut n'examiner qu'une proposition de loi à la fois !

Cette solution n'ayant pas été retenue, sans retracer l'historique que chacun connaît, nous sommes dans une situation de blocage résultant de l'absence de conseil d'administration du syndicat des transports depuis le 1^{er} juillet 2005.

Cela signifie que, depuis cette date, les extensions de lignes de métro ou de RER, les réaménagements de gares, les travaux liés à la sécurité ou à l'accessibilité des installations sont gelés. Il ne se passe plus rien !

Face à une telle situation, l'amendement de M. Devedjian, certes très débattu – critiqué par certains, souhaité par d'autres –, a eu au moins le mérite de poser le problème des conditions permettant aux départements et à la région de travailler ensemble au sein du STIF : fallait-il retenir le principe d'une majorité des deux tiers ou celui d'une majorité à 51 % ?

Il faut trouver un système simple afin que le syndicat des transports puisse fonctionner de manière fluide et régulière et ne faire appel à la majorité des deux tiers qu'en cas de conflit difficile, entraînant un blocage, par exemple si la région s'oppose clairement à un, deux ou trois départements.

On évoque souvent les trois départements de droite. Attendons de voir ! Pour ma part, je prends le pari que c'est la relation entre la région et Paris qui deviendra très vite compliquée. Les difficultés auront lieu avec Paris, qui supporte 30 % des charges d'exploitation du STIF, et non pas avec un département dont la contribution s'élève à 1 % ou 1,5 % ! (*Mme Nicole Bricq s'exclame.*) En effet, lorsqu'une mesure financière est lourde, celui qui en assume 30 % la trouve plus lourde que celui qui y contribue pour 1,5 %.

M. Philippe Goujon. Effectivement !

M. Roger Karoutchi. Il faut sortir de cette crise et constituer au plus vite le conseil d'administration du syndicat des transports. Si rien n'est fait d'ici au 31 mars prochain, nous serons alors confrontés à un nouveau problème institutionnel. En effet, il faut adopter le budget. Or, pour ce faire, il est nécessaire de se remettre au travail sans tarder.

À ce propos, je m'adresse à nos collègues communistes. Je me suis longuement entretenu avec le président du groupe communiste, alternative citoyenne et républicain, CACR, au sein du conseil régional, notre ami Gabriel Massou, qui est d'accord sur le fond : il faut sortir du blocage. Aujourd'hui, un pas législatif doit être fait pour que le syndicat des transports de cette région de 11,5 millions d'habitants puisse au plus vite fonctionner correctement.

D'importants dossiers d'investissements et de fonctionnement sont effectivement en attente. Vous le constaterez dans les prochaines semaines, les décisions au sein du STIF feront l'objet d'un consensus, à l'issue de vraies discussions entre la région et les départements.

En effet, un STIF à deux vitesses, où la région s'oppose aux départements, n'est ni supportable, ni crédible. D'ailleurs, ce n'est même pas envisageable, sinon, à terme, des départements ne voudront plus faire partie du STIF et la région n'acceptera plus de prendre en charge le financement.

J'en suis convaincu, tous ensemble, que nous soyons élus de gauche ou de droite, nous pouvons trouver des voies communes, comme cela a été parfois le cas au sein du STIF ancien modèle, pour œuvrer en faveur des transports de 11,5 millions de Franciliens !

Si la présente proposition de loi n'a été signée que par des membres de l'UMP, c'est uniquement en raison de la brièveté du délai de son dépôt. En effet, elle aurait pu être signée également par des sénateurs issus d'autres groupes de notre assemblée. Il ne s'agit pas d'un texte politique, idéologique ou sectaire : nous voulons simplement que le syndicat des transports fonctionne. Le président de la région et la quasi-totalité des présidents de groupe au sein du conseil régional – et Dieu sait si la diversité y est grande ! – estiment qu'un an de crise au STIF, ça suffit ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour la seconde fois – je dis bien « seconde », et non pas « deuxième », car j'espère que nous n'aurons pas à y revenir –, le Sénat est appelé à modifier les modalités de fonctionnement du conseil d'administration du STIF.

Il est vrai que la décentralisation des transports collectifs est le fruit – si je peux m'exprimer ainsi – d'une gestation douloureuse. De juillet à mars, elle a duré neuf mois.

Étant tous les deux membres de la commission des finances, j'ai eu l'occasion de débattre dans cette enceinte avec Roger Karoutchi des compensations financières, lors de l'examen tant du projet de budget pour 2005 que du projet de budget pour 2006.

La compensation de ce transfert n'étant pas correcte au départ, le groupe socialiste a demandé que la région d'Île-de-France bénéficie de la même équité que celle qui avait été appliquée aux autres régions en 2001, sous le gouvernement Jospin.

On a alors assisté à une partie de bras fer et, en signe de protestation, la région et les départements de gauche ont décidé de ne pas désigner leurs représentants au conseil d'administration du STIF.

La commission consultative d'évaluation des charges, présidée par notre collègue Jean-Pierre Fourcade, a dégagé les voies d'un compromis, qui reste à finaliser ; le Gouvernement doit sortir de l'ambiguïté.

Cela étant, on atteignait l'objectif recherché.

Hélas ! lors de l'examen du texte qui est devenu la loi du 6 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, et alors que les conditions paraissaient remplies pour désigner les représentants au conseil d'administration, l'Assemblée nationale a adopté, sur l'initiative de Patrick Devedjian, député UMP et vice-président du conseil général des Hauts-de-Seine, un amendement qui reniait

les principes de la décentralisation en réinstallant le préfet à la tête du conseil d'administration du STIF et mettait un coup de frein au développement des transports collectifs, en instaurant un véritable droit de veto au profit de collectivités locales très minoritairement contributrices. Je rappelle que 80 % des financements publics proviennent de la région et de Paris.

Lors de la commission mixte paritaire, mes collègues du groupe socialiste, notamment mon ami Daniel Reiner, ont défendu un amendement visant à supprimer cette disposition. Il a été repoussé au profit d'une nouvelle rédaction qui ne nous paraissait pas plus acceptable que la première.

Si la loi du 6 janvier 2006 restait en l'état, on aboutirait à une situation où trois départements, les Yvelines, les Hauts-de-Seine et le Val-d'Oise, pourraient bloquer toute action nouvelle en faveur des transports collectifs en Île-de-France.

Cette décision, impromptue, a forcément entraîné une riposte : lors de la séance du 20 janvier, la majorité du conseil régional a décidé de modifier le règlement intérieur du conseil afin de permettre à son président de se réserver le droit, pour désigner les représentants de cette instance, d'utiliser soit le scrutin proportionnel, soit le scrutin majoritaire. Dans ce dernier cas, aucun élu de la droite régionale ne siègerait au conseil d'administration du STIF.

Cette situation de blocage pouvait-elle perdurer ? Notre collègue Roger Karoutchi et plusieurs de ses collègues d'Île-de-France ont pensé que ce n'était pas possible. Ils ont donc déposé, le 25 janvier dernier, la proposition de loi dont nous débattons aujourd'hui, afin de sortir du mauvais pas dans lequel l'UMP s'était mise.

L'article unique de la proposition de loi revient donc sur les modalités de fonctionnement du conseil d'administration du STIF. Le mécanisme proposé est assez complexe.

Le texte pose le principe selon lequel les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées à la majorité absolue, ce qui n'était pas précisé dans l'ordonnance du 7 janvier 1959 régissant l'organisation du STIF.

Il prévoit, par ailleurs, une exception à ce principe pour les délibérations qui ont pour effet d'accroître les charges de fonctionnement du STIF. Le vote à la majorité absolue est la règle. Néanmoins, une seconde délibération peut être demandée. La demande doit émaner d'un représentant des conseils généraux ou du conseil régional, invoquant « l'intérêt majeur » – notion juridique dont l'appréciation est pour le moins aléatoire – de sa collectivité. Cette demande doit être confirmée par un vote à la majorité des deux tiers de la collectivité concernée. Si tel est le cas, la seconde délibération ne peut être adoptée qu'à la majorité qualifiée des deux tiers.

Le rapporteur, M. Philippe Dominati, a modifié assez sensiblement la proposition de loi – dans le bon sens, je dois le dire – en limitant dans le temps la possibilité d'avoir recours à cette procédure dérogatoire. Si la disposition est adoptée, à partir du 1^{er} janvier 2013 le droit commun s'appliquera, à savoir le vote à la majorité absolue. Cela est de nature à rassurer nos collègues qui n'appartiennent pas à l'Île-de-France et qui pouvaient s'interroger sur le principe même d'une procédure dérogatoire.

Je dirai un mot sur l'esprit de la décentralisation. Il me paraît important que l'on revienne à l'esprit originel. Les grandes lois Defferre de 1982 étaient inspirées par un esprit de générosité et d'efficacité. Un quart de siècle plus

tard, cet esprit a été quelque peu abandonné, pour ne pas dire détourné ou dévoyé, par l'application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

En effet, en assimilant décentralisation et transferts de charges vers les collectivités locales – charges que l'État impécunieux ne veut plus assumer – sans assurer la totalité des compensations, le Gouvernement a pris le risque de faire douter nombre d'élus locaux, de gauche ou de droite, de la pertinence même de la décentralisation.

M. Laurent Béteille. En 1982, il n'y a pas eu de contrepartie financière !

Mme Nicole Bricq. En 1982, vous n'étiez pas d'accord, mais aujourd'hui chacun reconnaît que la décentralisation a été une bonne chose !

C'est bien pour cela que le transfert du STIF est un cas quelque peu exceptionnel, compte tenu de l'étendue de ses compétences, de son poids budgétaire et, surtout, du poids de l'histoire et de l'engagement qu'avait l'État dans notre région d'Île-de-France.

Mais ce que demande précisément la majorité régionale – et pas seulement cette dernière, d'ailleurs –, c'est de revenir au droit commun, comme cela a été le cas pour les autres régions en 2001.

Selon M. Karoutchi, la loi de décentralisation de 2004 était précipitée pour ce qui concerne le STIF. Je lui rappelle qu'en 2001 un premier pas avait déjà été franchi avec le passage du STP au STIF. Par conséquent, le processus était engagé depuis trois ans et il convenait de le poursuivre pour le mener à son terme. Les élus sont pleinement majeurs et doivent gérer librement le territoire dont ils ont la responsabilité.

Majorité ou opposition – car le suffrage universel est là pour mettre tout le monde d'accord –, nous n'avons pas intérêt à bricoler, nous devons fixer des règles stables, qui s'appliqueront en dépit des aléas du suffrage universel, notre seul juge. Les élus doivent pouvoir se mettre au travail ensemble dans l'intérêt des Franciliens. C'est cela l'esprit de la décentralisation.

Le 20 janvier dernier, lors du débat qui a eu lieu au sein du conseil régional, M. Karoutchi a qualifié l'amendement Devedjian d'« amendement d'appel qui peut être effectivement revu ». Au Parlement, nous savons ce qu'est un amendement d'appel : il a vocation à être retiré après que le Gouvernement a précisé sa position. Nous devons donc, au sein du groupe socialiste, faire comme si le Gouvernement n'avait pas voulu cet amendement et qu'il attend, peut-être avec un lâche soulagement – qui sait ? –, que la proposition de M. Karoutchi arrive à bon port.

Il ne tient qu'au Gouvernement – car, aux termes de la Constitution, il est maître de l'ordre du jour des assemblées – de soumettre le texte aux députés avant le 31 mars, et d'apporter à cette occasion des éclaircissements sur les compensations financières. Dès lors, le STIF pourra avoir ses délégués et son budget.

Il n'est que temps que les élus travaillent ensemble pour le bien commun, car les besoins sont immenses.

Il faut à l'Île-de-France, et surtout aux Franciliens, une offre de transports fiable, sûre, fréquente, notamment en grande couronne. Les Franciliens les plus pauvres ont, comme les autres, un droit à la mobilité.

Je ne vois pas dans ces objectifs d'opposition irréductible entre les élus d'Île-de-France, et je fais confiance aux qualités de négociateur et de fédérateur du président, M. Huchon, pour convaincre les réticents, s'il y en avait.

L'amendement de M. Devedjian doit être pris pour ce qu'il est : une manœuvre dilatoire et un combat d'arrière-garde. Il doit être retiré.

Aujourd'hui, M. Karoutchi, qui sait de quoi il parle, nous propose une voie d'apaisement. Elle ne nous satisfait pas pleinement, mais M. le rapporteur, qui nous propose de fixer un terme à la disposition dérogatoire, nous a donné à comprendre que nous pouvions être au moins en partie rassurés sur le cheminement de ce texte et sur sa conclusion, que j'espère heureuse.

La majorité sénatoriale veut sortir de l'ornière où elle a versé : nous ne nous opposerons pas à ce rétablissement, mais, une fois sur la route, il faudra aboutir.

Nous ne serons satisfaits qu'au moment où le dossier des compensations financières sera définitivement réglé et où la libre administration du STIF par les élus régionaux pourra être assurée par la majorité régionale, dans le respect des départements membres du STIF et de la solidarité régionale. Messieurs, à vous de jouer ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

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

M. Michel Billout. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je commencerai par souligner le traitement exceptionnel réservé par la conférence des présidents à cette proposition de loi.

À peine déposée sur le bureau du Sénat, le 25 janvier dernier, elle a en effet été directement inscrite à l'ordre du jour. Un rapporteur a été nommé seulement six jours plus tard, et le rapport examiné par la commission le jour suivant. Je vous adresse toutes mes félicitations, monsieur le rapporteur, pour votre célérité ! Six jours plus tard encore, ce texte est débattu en séance publique.

M. Jean-Jacques Hyest. Nous sommes efficaces !

M. Michel Billout. Pour justifier une telle rapidité, la majorité invoque l'impasse dans laquelle se trouverait le STIF. Cette précipitation témoigne en réalité de l'embarras de la majorité sénatoriale après l'adoption de l'amendement Devedjian par l'Assemblée nationale et son maintien par la commission mixte paritaire, qui est responsable de la situation actuelle.

Sur le fond, la proposition de loi de notre collègue M. Karoutchi est donc un énième rebondissement dans la difficile décentralisation de la gestion du STIF, qui, cela a déjà été souligné, aurait dû être effective depuis le 1^{er} juillet dernier.

Cette décentralisation, M. Karoutchi a eu raison de le faire observer, s'est réalisée sans moyens. À l'époque de la discussion de la loi relative aux libertés et responsabilités locales, nous nous étions déjà élevés contre cette décentralisation au rabais qui, loin de permettre une démocratisation et une gestion de proximité du STIF, avait pour seul objectif d'alléger les charges de l'État, comme en a témoigné encore récemment le retrait de l'État du financement des contrats de plan et la suppression de vingt des quarante-sept projets qui devaient être réalisés en Île-de-France.

Depuis la loi du 13 août 2004, l'action a été longue pour obtenir de l'État les compensations financières nécessaires au transfert du STIF. Ainsi, le 3 juin dernier, lors de la

réunion du conseil d'administration, le préfet de région, représentant de l'État et alors président du STIF, apprenait aux administrateurs que l'État n'avait toujours pas répondu aux demandes de compensation financière des collectivités locales et, en particulier, n'avait apporté aucune assurance concernant la dotation pour l'achat de matériel roulant. Ce n'est que très récemment que le Gouvernement a proposé de transférer au maximum 200 millions d'euros en dix ans ; encore cela mérite-t-il d'être confirmé. (*M. Roger Karoutchi proteste.*) Le STIF allait donc pouvoir fonctionner.

Mais non ! Il a paru prioritaire à M. Devedjian et à ses amis de proposer des mesures qui risquent d'entraver durablement le bon fonctionnement du STIF en le privant de réel pouvoir de décision.

Ainsi, aux termes d'un amendement adopté le 13 décembre dernier à l'Assemblée nationale à l'occasion de la discussion du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, toute décision, lorsqu'elle fait progresser les contributions des collectivités autres que la région de plus de deux points au-dessus du taux moyen d'évolution des tarifs, doit être désormais prise à la majorité des deux tiers des membres du conseil d'administration. Avec une telle disposition, toute politique de tarification sociale, par exemple, que souhaiterait mettre en place la majorité actuelle serait soumise au veto d'une minorité de blocage de droite.

Il n'est pourtant pas du rôle de la représentation nationale de revenir sur le vote des électeurs franciliens, qui ont placé à la tête de l'exécutif régional, donc aussi au conseil d'administration du STIF, une majorité de gauche. Cet amendement est tout simplement un déni de démocratie !

Dans ce contexte, Jean-Paul Huchon a proposé, le 20 janvier dernier, à l'assemblée régionale d'adopter une modification du règlement intérieur qui lui permette à tout moment de renoncer à la proportionnelle et d'imposer le scrutin majoritaire pour désigner les représentants de la région au syndicat des transports d'Île-de-France. L'opposition a immédiatement saisi le juge administratif de cette décision.

M. Roger Karoutchi. Eh oui !

M. Michel Billout. Face à cette situation de blocage, la proposition de loi dont nous avons à débattre aujourd'hui se place sur le terrain du compromis. En effet, en revenant partiellement sur l'amendement Devedjian, elle tend à rendre plus difficile l'exercice de droit de veto octroyé à l'opposition. La commission a également assorti cette nouvelle disposition d'une durée de vie limitée en instaurant une période expérimentale de sept ans.

Cependant, si c'est un compromis que l'on recherche, celui-ci ne nous convient malheureusement pas, et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il n'appartient pas à la loi de revenir sur les modalités de fonctionnement du STIF. Cela va à l'encontre du principe même de décentralisation, qui impose que soit respectée l'autonomie des collectivités territoriales. Les modalités de vote doivent donc être définies, à notre sens, par un règlement intérieur du STIF, élaboré collectivement par les différents partenaires. La loi définit-elle les modalités de vote au sein des autres autorités organisatrices de transports régionaux ? Non ! Alors, pour quelles raisons faire une exception avec le STIF ?

Par ailleurs, nous nous opposons à ces dispositions qui rompent avec la notion de solidarité territoriale et permettent aux départements les mieux pourvus en infrastructures

et en matériel de refuser de contribuer au développement de l'offre de transport dans les départements les plus défavorisés.

Ainsi, aux termes de cette proposition de loi, un département, en invoquant un intérêt majeur et par un vote des deux tiers de son assemblée délibérante, pourrait demander au STIF une seconde délibération, à la majorité qualifiée cette fois, pour toute décision augmentant les charges de fonctionnement.

Prenons un simple exemple, auquel il a déjà été fait allusion : le conseil général des Yvelines, qui pourrait disposer à lui seul d'une majorité homogène des deux tiers, serait en mesure de bloquer une décision du STIF, alors même que sa contribution ne couvre que 1,59 % des charges d'exploitation. Ce n'est pas sérieux !

Nous estimons au contraire que le STIF doit permettre de définir un intérêt commun régional, intérêt commun qui va de pair avec la solidarité, tout cela devant évidemment être conjugué à la volonté régionale de mettre en œuvre une politique de cohésion territoriale, mais également de cohésion sociale.

Cette distinction entre l'intérêt commun, garanti par le vote à la majorité simple, et l'intérêt majeur, garanti par le vote aux deux tiers, amène également à s'interroger sur la hiérarchie sous-jacente, qui placerait l'intérêt commun en dessous de l'intérêt dit « majeur ». Les conséquences de ce type de construction juridique sont plutôt hasardeuses.

Ce qui manque au STIF, fondamentalement, c'est moins la définition de nouvelles règles de vote que le renforcement de la démocratie sociale dans son fonctionnement, notamment la représentation des usagers au sein du conseil d'administration.

M. Roger Karoutchi. C'est autre chose ! Vous changez de sujet !

M. Michel Billout. Enfin, nous estimons qu'aujourd'hui la véritable urgence reste que le STIF, qui gère près de 7 millions de déplacements par jour, se mette au travail pour répondre concrètement aux besoins des Franciliens. Pour ce faire, il a besoin, notamment, de la juste compensation de sa décentralisation.

Comment se fait-il, par exemple, qu'aujourd'hui l'État garde la maîtrise du fonds pour l'aménagement de la région d'Île-de-France, le FARIF ? Voilà pourtant plus d'un an que le conseil régional a émis le souhait qu'il lui soit entièrement reversé ! Cette demande est justifiée, comme il serait justifié que le conseil régional soit compétent pour fixer le niveau et l'assiette de la taxe locale alimentant ce fonds.

Par voie d'amendement, nous avons proposé un relèvement du taux de cette taxe lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2006. Ce réajustement aurait permis de dégager des financements d'environ 300 millions d'euros par an ; la majorité sénatoriale l'a refusé. De plus, sur le produit de cette taxe, soit 340 millions d'euros, seuls 183 millions ont été versés à la région en 2004, le reste étant tombé dans les caisses de l'État.

Bien entendu, il est également nécessaire de faire appel à ceux qui bénéficient au premier chef d'un bon réseau de transports en commun, c'est-à-dire aux acteurs économiques, ceux-là même qui souffrent et vont souffrir toujours davantage de la congestion automobile qui progresse continuellement dans cette région. Il est donc nécessaire de

réévaluer le taux plafond du versement transport, comme nous vous l'avons proposé lors du vote du projet de loi de finances pour 2006.

Si le STIF dispose de moyens financiers à la hauteur des enjeux, il pourra développer une politique des transports qui allie efficacité économique et sociale. Par exemple, la mise en œuvre d'une politique tarifaire d'égalité sociale et géographique nous paraît prioritaire : nous sommes donc satisfaits de l'adoption par l'assemblée régionale de l'amendement proposé par le groupe Communiste-Alternative citoyenne-Républicain de consacrer 50 millions d'euros du budget pour 2006 en faveur d'une tarification sociale visant à la gratuité des transports pour les chômeurs et les personnes à faibles ressources. Je trouve particulièrement symbolique que les élus de droite aient refusé de prendre part au vote sur cette proposition. On voit bien ainsi ce qui, au fond, oppose la gauche et la droite.

Il nous paraît également essentiel de remettre à niveau les infrastructures et le matériel roulant. La nouvelle majorité du conseil régional souhaite rompre avec le sous-investissement chronique dans les transports en Île-de-France constaté depuis plus de vingt ans. Cette volonté a largement pesé dans le choix des électeurs lors du scrutin régional.

Alors, laissons la région mener la politique des transports pour laquelle elle a été élue, et arrêtons les bricolages législatifs politiques !

Pour leur part, je pense que vous l'aurez déjà compris, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen souhaitent le retrait pur et simple de l'amendement Devedjian, qu'ils n'estiment pas aménageable. En conséquence, à moins qu'elle ne soit amendée comme je le proposerai,...

MM. Roger Karoutchi et Jean-Jacques Hyest. Donc, supprimée !

M. Michel Billout. ... ils ne voteront pas cette proposition de loi.

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

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, à mon tour, je rappellerai en quelques chiffres l'importance du STIF : 9 millions de voyages par jour, 6 milliards d'euros de budget de fonctionnement, si l'on ajoute aux fonds publics les recettes de la billetterie.

Cet outil exceptionnel qui existe depuis maintenant plus de quarante ans a mis en place un système de transports tout à fait performant comparé à celui des autres grandes agglomérations européennes ou nord-américaines ; il me semble plus important de rappeler cet aspect que de dénigrer ce qu'ont pu faire les uns et les autres.

Le STIF a un fonctionnement unique parce que l'Île-de-France est unique et, de fait, le dispositif peut difficilement être identique à celui que connaissent les grandes agglomérations de province.

En conséquence, je pense que le travail engagé par MM. Karoutchi, Dominati et certains autres élus pour rechercher un consensus va dans le bon sens. Il n'est pas anormal que l'on procède à un certain nombre d'ajustements de la loi du 13 août 2004, car, ainsi que l'indiquait tout à l'heure Roger Karoutchi, le contexte géographique est tout à fait spécifique. Il est évidemment indispensable que, conformément à l'esprit et à la nature des syndicats de collectivités territoriales, une règle de majorité soit fixée,

mais celle-ci doit coexister avec la recherche du consensus entre les collectivités qui se sont associées pour, ensemble, gérer un service.

L'adoption de cette proposition de loi permettra assurément de débloquer la situation que nous constatons depuis quelques mois.

Je reviendrai simplement sur le blocage, de nature financière, que nous avons connu l'été dernier et auquel nous avons tous contribué à trouver une solution. En particulier, au-delà de ce qui découlait strictement de la loi, l'État s'est engagé à verser en dix ans 400 millions d'euros – et non pas 200, monsieur Billout – pour des investissements en matériel roulant.

Par ailleurs, madame Bricq, le rapport des inspections demandées par M. Fourcade a été transmis, comme il se devait, au président de la région et sera prochainement soumis à la commission consultative d'évaluation des charges pour que soit affiné l'équilibre auquel nous étions parvenus voilà quelques semaines.

S'agissant du contrat de plan État-région, dont il a été question à l'instant, j'ai tout entendu ! Certains chiffres sont cependant irrécusables : l'État versera 181 millions d'euros en 2006 au titre du contrat de plan Île-de-France pour les transports collectifs, et j'affirme à cette tribune qu'aucun projet francilien de transport collectif n'aura été retardé pour des problèmes de financement. Qu'il y ait d'autres difficultés, chacun le sait ; mais, monsieur Billout, on ne peut pas faire porter à l'État, à travers sa participation dans les contrats de plan, des responsabilités qui ne sont les siennes.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, vous l'aurez compris, le Gouvernement est favorable à l'adoption de cette proposition de loi, qui, j'en suis convaincu, va dans le sens de l'indispensable apaisement et de la nécessaire normalisation du fonctionnement du STIF. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique constituant l'ensemble de la proposition de loi, tel qu'il ressort des conclusions du rapport de la commission.

Article unique

Les cinquième et sixième alinéas du IV de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, sont remplacés par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

« Toutefois, avant le 1^{er} janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat, a été adoptée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la

réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

« Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du précédent alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive. »

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par MM. Billout et Le Cam, Mmes Didier et Demessine, M. Coquelle et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

Les cinquième et sixième alinéas du IV de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports sont supprimés.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. On peut considérer que cet amendement est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Dominati, rapporteur. Monsieur Billout, cette proposition de loi est pragmatique : elle vise à débloquent la situation sans délai.

L'adoption de cet amendement risquerait de rouvrir le débat qui a précédé le vote de la loi du 5 janvier 2006, époque à laquelle il n'y avait aucun consensus.

La commission émet donc un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Perben, ministre. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Reiner, pour explication de vote.

M. Daniel Reiner. Nous ne pouvons pas collectivement être très fiers de discuter une fois de plus de ce sujet. Lors du débat précédent, d'aucuns avaient invoqué le Conseil constitutionnel pour se plaindre de ce que nous légiférions trop.

En l'occurrence, il s'agit d'un bon exemple d'un amendement adopté trop rapidement à l'Assemblée nationale et dont il a bien fallu reconnaître par la suite le caractère maladroit.

L'examen en commission mixte paritaire a permis de faire disparaître cet amendement et c'est finalement une proposition de loi qui nous est soumise aujourd'hui.

Vous évoquez l'urgence. Il est vrai que le budget du STIF doit être voté avant le 31 mars 2006, sinon, ce premier budget décentralisé sera géré par la chambre régionale des comptes, ce qui serait un effet pour le moins paradoxal de la décentralisation.

La proposition de loi relative au fonctionnement du syndicat des transports d'Île-de-France vise à sortir de cette situation, mais le dispositif proposé est très compliqué.

Je ne sais pas comment une collectivité pourra évoquer son « intérêt majeur ». Nicole Bricq remarquait tout à l'heure que, du point de vue du droit, l'intérêt majeur est difficile à déterminer.

Si la proposition de loi pose le principe de la majorité absolue quand les délibérations du STIF auront une incidence budgétaire, c'est pour mieux prévoir une dérogation : il suffira pour un membre du conseil d'administration d'évoquer l'intérêt majeur de sa collectivité à l'appui d'une demande de nouvelle délibération et cette collectivité devra se prononcer à la majorité des deux tiers pour confirmer ce qu'a dit son représentant. Il faudra ensuite revenir devant le conseil d'administration du STIF qui, cette fois-ci, devra décider également à la majorité des deux tiers.

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

Cette procédure, très lourde, nécessitera deux à trois mois, et tout cela pour faire avancer une délibération. Ce n'est pas ce que nous attendions les uns et les autres de la régionalisation des transports, ni en termes d'efficacité, ni en termes de rapidité.

Cela dit, il faut faire fonctionner le STIF. La loi de décentralisation doit s'appliquer, et il faut sortir de l'ambiguïté qui prévalait lorsque l'État était à la fois administrateur du STIF et son interlocuteur à travers la RATP et la SNCF. Cela a conduit d'ailleurs paradoxalement à diminuer les participations des collectivités publiques alors que les besoins augmentaient, parce que l'État, impécunieux, comme le rappelait Nicole Bricq tout à l'heure, souhaitait diminuer sa participation et que, de fait, les collectivités publiques l'accompagnaient dans cette voie.

Personne ne pense que le développement des transports, qui est absolument nécessaire, en Île-de-France comme ailleurs, pourra se faire à coût constant.

N'allons pas regretter les tergiversations de ces huit derniers mois. L'État a trouvé les moyens nécessaires pour que l'Île-de-France soit à terme traitée de la même manière que les autres régions. Je vous invite maintenant à prendre vos responsabilités. Faites avancer ce texte, vous en avez les moyens. Quant à nous, nous resterons à l'écart, nous considérons que vous rattrapez votre maladresse et nous ne vous aiderons pas !

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Hyst, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Hyst. J'ai entendu un certain nombre d'inexactitudes. Pourquoi a-t-on tant tardé pour décentraliser les transports en Île-de-France, alors que cela avait été fait pour les autres régions ? Tout simplement parce que c'était difficile. Outre le fait que cette question concerne un Français sur cinq, il fallait prendre en compte plusieurs opérateurs : la SNCF, la RATP et le réseau privé Optile.

Je me réjouis quant à moi que, dans la loi relative aux libertés et responsabilités locales, il ait été prévu de traiter l'Île-de-France comme les autres régions. Simplement, comme la situation de cette région est tout de même particulière, on a créé un organisme particulier. Tout le monde était d'accord sur ce point ; ce n'était pas nouveau ; il y avait eu de nombreuses propositions, mais aucune n'avait abouti.

Ensuite, la région, par l'intermédiaire du STIF, est devenue responsable. La participation des élus régionaux était récente, vous l'avez rappelé, madame Bricq, puisqu'elle datait en effet de 2001. Auparavant, c'était l'État qui gérait les transports de la région d'Île-de-France. Il ne faut donc pas faire de reproche inconsidéré.

Des discussions ont eu lieu ; on est arrivé à une situation de blocage, et vous comprendrez aisément qu'un certain nombre de collectivités aient pu s'inquiéter que l'on fasse des investissements très importants dans certaines d'entre elles et que l'on oublie complètement les autres.

Mme Nicole Bricq. Procès d'intention !

M. Jean-Jacques Hyest. Madame Bricq, nous verrons dans l'avenir si toutes les collectivités, notamment celles de la grande Couronne, sont correctement desservies, car certaines communes pourtant déjà bien loties réclament encore !

On a répondu à cette inquiétude en privant l'opposition de représentant. Cela me paraît peu démocratique, mais c'est ainsi !

Au demeurant, si chacun joue son rôle dans le sens de l'intérêt général, il ne sera pas nécessaire de mettre en œuvre la solution proposée par M. Karoutchi. En fait, c'est une arme de dissuasion, raison pour laquelle, d'ailleurs, nous proposons que sa validité ne se prolonge pas, au-delà d'une nécessaire période de rodage.

Le groupe UMP soutient cette proposition de loi qui permettra au STIF, je l'espère, de gérer les transports en Île-de-France dans l'intérêt de tous les Franciliens.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je vous indique que la commission propose de rédiger comme suit l'intitulé de la proposition de loi : « Proposition de loi relative au fonctionnement du syndicat des transports d'Île-de-France ».

Je mets aux voix les conclusions du rapport de la commission sur la proposition de loi n° 177.

(La proposition de loi est adoptée.)

8

COMMUNICATION RELATIVE À DES TEXTES SOUIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre une communication, en date du 3 février 2006, l'informant de l'adoption définitive des textes soumis en application de l'article 88-4 de la Constitution suivants :

E 3020 (COM [2005] 601 final). – Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'un accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté européenne et la Thaïlande conformément à l'article XXVIII du GATT 1994 pour la modification des concessions prévues, en ce qui concerne le riz, dans la liste communautaire CXL annexée au GATT 1994.

Adopté le 20 décembre 2005.

E 3018 (COM [2005] 601 final). – Proposition de décision du Conseil concernant la signature et l'application provisoire d'un accord bilatéral entre la Communauté européenne et la République du Belarus [Biélorussie] sur le commerce de produits textiles. [modification et prorogation jusqu'au 31-12-2006].

Adopté le 20 décembre 2005.

E 3001 (COM [2005] 538 final). – Proposition de décision du Conseil concernant l'adoption de l'accord relatif à l'octroi d'un régime de franchise de droits aux circuits intégrés à puces multiples ; Proposition de décision du Conseil concernant l'approbation de l'accord relatif à l'octroi d'un régime de franchise de droits aux circuits intégrés à puces multiples.

Adopté le 21 décembre 2005.

E 2985 (COM [2005] 471 final). – Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'accords sous forme d'échange de lettres entre la Communauté européenne et le Japon et entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande.

Proposition de règlement du Conseil concernant la mise en œuvre des accords conclus par la CE à l'issue des négociations menées dans le cadre du paragraphe 6 de l'article XXIV du GATT de 1994, et modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 2658/87 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun.

Adopté le 21 décembre 2005.

E 2967 (COM [2005] 427 final). – Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 69/169 / CEE en ce qui concerne la restriction quantitative temporaire sur les importations de bière en Finlande.

Adopté le 21 décembre 2005.

E 2962 (COM [2005] 421 final). – Proposition de règlement du Conseil concernant la conclusion du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues par l'accord entre la Communauté économique européenne et la République des Seychelles concernant la pêche au large des Seychelles, pour la période allant du 18 janvier 2005 au 17 janvier 2011.

Adopté le 23 janvier 2006.

E 2961 (COM [2005] 420 final). – Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres relatif à l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues par l'accord entre la Communauté économique européenne et la République des Seychelles concernant la pêche au large des Seychelles, pour la période allant du 18 janvier 2005 au 17 janvier 2011.

Adopté le 8 décembre 2005.

E 2959 (COM [2005] 357 final). – Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 974/98 concernant l'introduction de l'euro.

Adopté le 21 décembre 2005.

E 2955 (COM [2005] 401 final / 2). – Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds de solidarité de l'Union européenne, en application du point 3 de l'accord interinstitutionnel du 7 novembre 2002 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur le financement du Fonds de solidarité de l'Union européenne complétant l'accord interinstitutionnel du 6 mai 1999 sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire.

Adopté le 17 novembre 2005.

E 2949 (COM [2005] 395 final). – Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 493/1999 portant organisation commune du marché vitivinicole.

Adopté le 20 décembre 2005.

E 2947 (COM [2005] 347 final). – Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 2256/2003 / CE en vue de la prolongation en 2006 du programme pour la diffusion des bonnes pratiques et le suivi de l'adoption des TIC.

Adopté le 14 décembre 2005.

E 2940 (COM [2005] 342 final). – Proposition de décision du Conseil modifiant l'accord portant création de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) en vue de permettre à celle-ci de financer des opérations en Mongolie.

Adopté le 21 décembre 2005.

E 2863 (COM [2005] 136 final). – Proposition de directive du Conseil modifiant, en ce qui concerne la durée d'application du minimum du taux normal, la directive 77/388 / CEE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée.

Adopté le 12 décembre 2005.

E 2841 (COM [2005] 48 final). – Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres.

Adoptée le 14 décembre 2005.

E 2823-8 (SEC [2005] 1226 final). – Avant-projet de budget rectificatif n° 8 au budget général 2005. État des recettes et des dépenses par section – Section III – Commission.

Adopté le 13 décembre 2005.

E 2823-7 (COM [2005] 419 final). – Avant-projet de budget rectificatif n° 7/2005 – État général des recettes – État des recettes et des dépenses par section – Section IV – Cour de justice : Note de transmission du Secrétariat général de la Commission européenne au Secrétaire général / Haut représentant.

Adopté le 1^{er} décembre 2005.

E 2823-6 (SEC [2005] 1083 final). – Avant-projet de budget rectificatif n° 6 au budget 2005 – État général des recettes – État des recettes et des dépenses par section – Section III – Commission.

Adopté le 17 novembre 2005.

E 2662 (COM [2004] 515 final). – Proposition de règlement du Conseil concernant la mise en place d'un régime d'autorisation volontaire FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne.

Adopté le 20 décembre 2005.

9

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Robert Del Picchia une proposition de loi relative à la protection contre les dangers du tabagisme passif.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 195, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

10

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil prévoyant des mesures spéciales en vue de favoriser l'élevage des vers à soie (version codifiée).

Ce texte sera imprimé sous le n° E 3076 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant les modalités d'application du règlement (CE) n° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

Ce texte sera imprimé sous le n° E 3077 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Livre blanc sur une politique de communication européenne.

Ce texte sera imprimé sous le n° E 3078 et distribué.

11

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Bernard Seillier, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour le retour à l'emploi et sur les droits et les devoirs des bénéficiaires de minima sociaux.

Le rapport sera imprimé sous le n° 196 et distribué.

12

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 8 février 2006, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

1. Discussion du projet de loi (n° 108, 2005-2006), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 99-894 du 22 octobre 1999 portant organisation de la réserve militaire et du service de défense.

Rapport (n° 175, 2005-2006) de M. André Dulait, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

Aucune inscription de parole dans la discussion générale n'est plus recevable.

Le délai limite pour le dépôt des amendements est expiré.

2. Discussion des conclusions du rapport (n° 191, 2005-2006) de M. Jean Bizet, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan sur la proposition de loi (n° 181, 2005-2006) de M. Jean Bizet et Mme Brigitte Bout relative aux obtentions végétales.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures cinquante-cinq.)

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD*

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

En application du décret n° 99-216 du 22 mars 1999, M. le président du Sénat a désigné, le 1^{er} février 2006, M. Alain Gournac en qualité de membre titulaire et Mme Anne-Marie Payet en qualité de membre suppléant du Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Crise de la viticulture française

936. – 9 février 2006. – M. Gérard Delfau attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur l'une des causes structurelles de la très grave crise qui frappe la plupart des vignobles de France, à savoir l'insuffisante régulation de la filière au plan national et la faiblesse du pilotage des mesures d'assainissement du marché par certains bassins de production. Ce manque d'auto-discipline fragilise un secteur économique déjà frappé par la baisse de la consommation intérieure et la concurrence des autres pays producteurs. Une région, le Languedoc-Roussillon, en est tout particulièrement victime, alors qu'elle a accompli les plus grands efforts de qualité de ces trente dernières années. Face à cette situation, dangereuse pour toute la profession, il lui demande s'il ne pense pas : qu'il convient de mettre en place, sous son autorité, une structure nationale chargée de rendre les arbitrages en matière de distillation, de stockage, d'arrachage temporaire ou définitif. Il s'agirait pour elle de répartir l'effort collectif selon des quotas par bassin de production ; qu'il est opportun que le Gouvernement modifie à cet effet la loi d'orientation récemment votée ; qu'il y a urgence.

Situation des professeurs des écoles stagiaires de l'académie de Paris

937. – 16 février 2006. – M. Roger Madec attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche sur la situation des professeurs des

écoles stagiaires de l'académie de Paris. Le recrutement sur liste complémentaire permet d'affecter des enseignants stagiaires à des postes devenus vacants en raison, notamment, de congés maladie longue durée ou de départs en retraite. Or, il est fait de moins en moins appel aux stagiaires de la liste d'attente pour effectuer ces remplacements. Il y a quelques années, 6 000 enseignants d'écoles maternelles et élémentaires étaient recrutés de la sorte. L'année dernière, ils n'étaient qu'un peu plus de 2 000. Aujourd'hui, ces remplacements de longue durée sont souvent effectués par des titulaires remplaçants ZILs et Brigades dont les missions sont pourtant de réaliser les remplacements de courte durée. Ainsi, nombre de ces remplacements ne peuvent plus être assurés, au détriment des élèves et de la qualité de l'enseignement. À Paris, aucun poste d'enseignant supplémentaire n'a été créé malgré l'augmentation des effectifs scolaires de 1 400 élèves cette année. Certaines écoles connaissent des problèmes criants de remplacements. Les parents se plaignent de voir leurs enfants déplacés vers des classes surchargées. Quant aux 172 personnes de la liste complémentaire de l'académie de Paris – dont le recrutement ne suffirait pas à combler le manque d'enseignants –, elles sont dans l'attente et la précarité. Au mois de décembre, seulement douze d'entre elles avaient été recrutées pour répondre au manque d'enseignants et une annonce récente prévoit la fin des recrutements à partir du mois de février alors que, officiellement, ceux-ci peuvent intervenir jusqu'à la veille du prochain concours. Dans ces conditions, il lui demande de bien vouloir recruter les professeurs des écoles stagiaires inscrits sur la liste complémentaire qui font défaut dans les classes parisiennes et de revenir sur l'annonce de la fin des recrutements à partir du mois de février.

Difficultés croissantes d'organisation des voyages scolaires

938. – 16 février 2006. – M. Roger Madec attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche sur les difficultés d'organisation des voyages scolaires. L'intérêt pédagogique et éducatif de ces classes de découverte est largement reconnu. Pourtant, leur organisation est de plus en plus difficile, et ce notamment parce que les enseignants éprouvent les plus grandes difficultés à obtenir la prise en charge de leurs frais de séjour. Traditionnellement, les transports ou l'hébergement des accompagnateurs étaient offerts par les opérateurs. Le coût global du voyage était négocié avec les voyagistes puis partagé entre les élèves. Aujourd'hui, le principe de la non-participation des élèves au défraiement des accompagnateurs est appliqué avec rigueur suite notamment à des observations de la chambre régionale des comptes de Lorraine. Ce principe est juste. Ce n'est pas aux familles de subvenir aux besoins des enseignants ou de l'école, mais son application est problématique. Cependant, il n'est pas proposé de solutions alternatives justes et réalistes. Au rectorat de Paris comme dans d'autres académies, on renvoie la balle vers les collectivités territoriales. Il rappelle que l'État est seul compétent pour les personnels enseignants et donc pour la prise en charge de leurs frais professionnels. Il est également demandé aux établissements de puiser dans leurs fonds propres ou de trouver des partenaires pour assurer le financement de ces voyages. Quant à la gratuité offerte aux accompagnateurs par les opérateurs, il leur est recommandé d'y avoir recours avec parcimonie. Plusieurs pistes sont possibles pour répondre à la diminution régulière du nombre de classes de découverte : l'attribution de crédits spécifiques aux établissements, la prise en charge directe par l'État de ces frais au même titre que certains frais de déplacement des enseignants ou encore la prise en charge des heures supplémentaires effectuées par les accompagnateurs. Un rapport remis en juin 2004 à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche suggérait également qu'une indemnité forfaitaire leur soit versée. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il entend prendre pour répondre à cette situation.

Obligations des communes en matière d'assainissement

939. – 16 février 2006. – M. Simon Sutour attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur les inquiétudes des maires et des habitants des communes rurales suscitées par les obligations en matière d'assainissement inscrites

dans la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992, complétée par le décret du 3 juin 1994. En effet, avant le 31 décembre 2005, les communes devaient avoir mis en œuvre un zonage d'assainissement sur leur territoire définissant les zones d'assainissement collectives et les zones d'assainissement autonomes. Ces zonages permettent ainsi de mieux appréhender l'urbanisation croissante et d'encadrer plus strictement l'évolution de l'habitat lors des révisions des documents d'urbanisme. À la suite de ce zonage, un SPANC (service public d'assainissement non collectif) devait également être mis en place par les structures qui en ont la compétence (EPCI ou communes) avant le 31 décembre 2005. Force est de constater que, si les organes délibérants ont bien pris l'initiative de cette création, peu de SPANC fonctionnent réellement. L'acceptation de tels dispositifs par les élus est une chose, mais l'application sur le terrain

et la mise en place de nouvelles contraintes, même si elles sont nécessaires et justifiables, doit être accompagnée d'une très large communication afin de bien expliquer les objectifs et les aspects financiers de ce nouveau service. En ce qui concerne les assainissements autonomes, le coût d'une réhabilitation à la charge des particuliers est en moyenne d'environ 3 000 euros. De nombreux foyers ne seront pas en mesure de faire face à une telle dépense et certains groupements de communes ou communes n'auront pas créé leur SPANC dans les délais. Face à cette situation, il lui demande quelles dispositions elle envisage pour permettre à tous les foyers de se mettre en conformité avec la loi, sans pour autant déstabiliser complètement leur budget, et si le délai de création des SPANC sera prorogé.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	149,60
33	Questions..... 1 an	87,00
83	Table compte rendu.....	22,80
93	Table questions.....	22,60
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	125,00
35	Questions..... 1 an	65,30
85	Table compte rendu.....	18,00
95	Table questions.....	11,50
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	703,30
27	Série budgétaire..... 1 an	84,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	602,70

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 30 décembre 2005 publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2005

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 1,50 €