

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XIII<sup>e</sup> Législature**

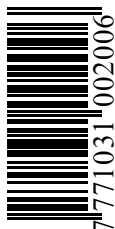
SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Séances du mardi 23 février 2010

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	1393
2 <sup>e</sup> séance .....	1423
3 <sup>e</sup> séance .....	1467

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010**

139<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mardi 23 février 2010**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LAFFINEUR

### 1. Questions orales sans débat (p. 1396)

DÉTACHEMENT AIR DE VARENNES-SUR-ALLIER  
(p. 1396)

M. Jean Mallot, M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants, M. Jean Mallot.

ANTENNES D'IUFM DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEUSE (p. 1397)

M. Bertrand Pancher, M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants.

FRAUDES AUX RETRAITES ANTICIPÉES (p. 1397)

M. Dominique Tian, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

CIRCULAIRE DU 4 MARS 2009 RELATIVE À L'ACCUEIL DES JEUNES ADULTES HANDICAPÉS (p. 1398)

M. Marc Goua, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

ÉTABLISSEMENT ET SERVICE D'AIDE PAR LE TRAVAIL DE LEBISEY (p. 1399)

Mme Laurence Dumont, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, Mme Laurence Dumont

USINE MARBOT-BATA À NEUVIC-SUR-L'ISLE (p. 1400)

M. Pascal Deguilhem, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, M. Pascal Deguilhem.

IMPLANTATION DE DÉFIBRILLATEURS AUTOMATISÉS EXTERNES (p. 1400)

Mme Annick Le Loch, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

HÔPITAL LÉOPOLD-BELLAN À PARIS (p. 1401)

M. Serge Blisko, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, M. Serge Blisko.

CENTRE HOSPITALIER HENRY-EY EN EURE-ET-LOIR (p. 1402)

M. Philippe Vigier, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, M. Philippe Vigier.

PÔLE DE SANTÉ DE CHÂTEAUBRIANT (p. 1403)

M. Michel Hunault, Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, M. Michel Hunault.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1404)

CENTRE D'HÉBERGEMENT D'URGENCE DE L'OUEST À LA RÉUNION (p. 1404)

Mme Huguette Bello, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, Mme Huguette Bello.

INTERDICTION DE DÉPASSEMENT POUR LES POIDS LOURDS SUR LES AUTOROUTES D'ALSACE (p. 1405)

M. Éric Straumann, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Éric Straumann.

AVENIR DU TRANSPORT ROUTIER (p. 1406)

M. Franck Reynier, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Franck Reynier.

DÉSENCLAVEMENT ROUTIER DE L'ARRONDISSEMENT D'AVESNES-SUR-HELPE (p. 1407)

Mme Christine Marin, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, Mme Christine Marin.

ÉCHANGEUR ROUTIER DANS LA COMMUNE DE TEMPLEMARS (p. 1407)

M. Sébastien Huyghe, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Sébastien Huyghe.

LIGNE FERROVIAIRE N° 4 ENTRE PARIS ET L'ALSACE (p. 1408)

M. Michel Raison, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Michel Raison.

AVENIR DE LA FILIÈRE FRET DE LA SNCF (p. 1409)

M. Pierre Gosnat, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Pierre Gosnat.

LIGNE TGV PARIS-ARRAS (p. 1410)

Mme Jacqueline Maquet, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, Mme Jacqueline Maquet.

LIGNE FERROVIAIRE AUVERGNE-PARIS (p. 1410)

M. Gérard Charasse, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Gérard Charasse.

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 2 (p. 1411)

M. Jean-Pierre Balligand, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Jean-Pierre Balligand.

EFFETS DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES  
D'INCENDIES DE FORÊT (p. 1412)

M. Lionnel Luca, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Lionnel Luca.

RELOCALISATION DES DÉPÔTS D'HYDROCARBURES DE  
VILLENEUVE-LE-ROI ET DE VITRY-SUR-SEINE (p. 1413)

Mme Françoise Briand, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, Mme Françoise Briand.

## SITE FERROVIAIRE DE SOMAIN (p. 1413)

M. Jean-Jacques Candelier, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

ÉQUIPEMENT NUMÉRIQUE DES ÉCOLES RURALES  
(p. 1414)

M. Alain Néri, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Alain Néri.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1415)

## ÉVOLUTION DU PERMIS À POINTS (p. 1415)

M. Franck Gilard, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, M. Franck Gilard.

ENTREPRISE FIRST AQUITAINE INDUSTRIE DE  
BLANQUEFORT (p. 1416)

Mme Pascale Got, M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, Mme Pascale Got.

AVANTAGES FISCAUX DES AIDES À LA PERSONNE  
(p. 1417)

M. Michel Ménard, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi, M. Michel Ménard.

SITUATION DE L'EMPLOI DANS LE BASSIN D'ISSOIRE  
(p. 1418)

M. Jean-Paul Bacquet, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi, M. Jean-Paul Bacquet.

MOYENS ALLOUÉS AUX PLATEFORMES D'INNOVATION  
(p. 1419)

M. Arnaud Robinet, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

STATISTIQUES RELATIVES À LA CRÉATION DES SURFACES  
COMMERCIALES (p. 1420)

M. Jean-Marc Roubaud, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

## ACCÈS DES TPE-PME AU CRÉDIT (p. 1420)

M. Nicolas Dupont-Aignan, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi, M. Nicolas Dupont-Aignan.

RELATIONS ENTRE PÔLE EMPLOI ET LES GROUPEMENTS  
D'EMPLOYEURS (p. 1421)

M. Daniel Mach, M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi, M. Daniel Mach.

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 1422)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTICE DE M. MARC LAFFINEUR,**

**vice-président**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à neuf heures trente.)*

1

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

### DÉTACHEMENT AIR DE VARENNES-SUR-ALLIER

**M. le président.** La parole est à M. Jean Mallot, pour exposer sa question, n° 939, relative au détachement Air de Varennes-sur-Allier.

**M. Jean Mallot.** Monsieur le secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants, je souhaite effectivement vous interroger sur le devenir du détachement Air 277 de Varennes-sur-Allier.

En effet, lors de l'annonce de la réforme de la carte militaire en juillet 2008, le DA 277 de Varennes-sur-Allier a été placé sur une liste d'établissements pour lesquels une étude était nécessaire afin de décider de leur devenir. J'ai interrogé le ministre de la défense par lettre du 13 mars 2009 sur les suites données à cette étude, laquelle devait notamment examiner les possibilités d'intégration à la base de défense de Clermont-Ferrand. À ce jour, je n'ai pas reçu de réponse sur ce point.

Dernièrement, les salariés civils de la base ont trouvé sur le site du ministère de la défense un document indiquant que la base serait fermée en 2013 et que « cette décision est connue localement de tous ». Bien que député de la circonscription sur laquelle se trouve ce détachement Air, je n'ai pas été destinataire de cette information à laquelle je ne veux pas croire, compte tenu des potentialités de cet établissement et des engagements pris à l'égard des personnels, dont beaucoup proviennent des restructurations de Giat Industries. Cet établissement est situé à un carrefour ferroviaire et routier national et européen et sa position au centre de la France et de l'Europe est stratégique, ce qui constitue un atout incontestable pour travailler en réseau avec d'autres bases de défense. Il a des capacités immobilières très importantes, la qualité de ses prestations est reconnue et le personnel a toujours fait la preuve de sa capacité d'adaptation aux besoins nouveaux de l'armée française.

Je souhaite donc connaître, monsieur le secrétaire d'État, les conclusions des études sur ce site, les possibilités de son intégration à la base de défense de Clermont-Ferrand, ainsi que l'état des décisions prises à son égard.

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants.

**M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants.** Monsieur le député Jean Mallot, il convient, tout d'abord, de confirmer que le détachement Air 277 de Varennes-sur-Allier ne figure pas dans la décision du 31 juillet 2008 relative aux mesures de création, de dissolution, de réorganisation ou de transfert des unités du ministère de la défense.

La mission du détachement Air 277 est effectivement le soutien de l'entrepôt de l'armée de l'air 606 dont les principales activités, les fonctions transport et entreposage, sont au cœur d'un vaste processus de rationalisation des moyens. Ce processus se matérialise, dans un premier temps, par la création d'un système de transport de surface interarmées et le regroupement des matériels aéronautiques à Romorantin et des matériels non aéronautiques à Varennes. Ainsi, la réorganisation en cours met en valeur l'activité du détachement Air et le rôle prépondérant de ses unités par la reprise des stocks de matériels non aéronautiques d'Ambérieu et Cinq-Mars-la-Pile. Enfin, en janvier 2011, le détachement Air 277 fera partie de la base de défense dont le siège se trouve à Clermont-Ferrand. À long terme, l'avenir de Varennes-sur-Allier est subordonné aux études relatives à la mutualisation interarmées du stock non aéronautique.

Le document informatique auquel vous faites allusion, qui n'est ni timbré ni signé, s'avère être un document de travail dépourvu de toute valeur officielle. En outre, compte tenu des enjeux que représente la profonde réforme du ministère de la défense pour le personnel et les collectivités locales, si une fermeture du détachement Air 277 devait être décidée, tout comme pour les autres mesures présentées en juillet 2008, l'annonce serait faite le plus en amont possible afin de donner, ce que vous comprenez et souhaitez, suffisamment de visibilité au personnel et de permettre aux élus locaux de travailler à un projet de reconversion.

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

**M. Jean Mallot.** Je remercie M. le secrétaire d'État de sa réponse qui ne me satisfait toutefois que partiellement. En effet, il vient de préciser ce que nous savions déjà, à savoir que l'avenir du détachement Air de Varennes-sur-Allier est garanti jusqu'en 2011, mais qu'il dépend ensuite des conclusions d'études menées elles-mêmes depuis déjà plusieurs années. Cela peut durer très longtemps encore.

Je retiens que le tableau qui figure sur le site du ministère de la défense n'a pas de valeur juridique opposable. Il n'en reste pas moins que le document de travail existe et comporte des indications très inquiétantes.

Je tiens à insister sur le fait que les personnels de la base sont très désorientés par une situation face à laquelle leur comportement a toujours été digne et responsable. Le ministère de la

défense ne les traite pas convenablement en les faisant « lanterner » et en leur expliquant que, si des études pouvaient conduire à la fermeture du site, des garanties leur seraient données et des engagements pris. Ces personnels ont déjà vécu des restructurations et considèrent qu'il est temps aujourd'hui de leur donner des informations et un calendrier précis des décisions, dont nous souhaitons naturellement qu'elles portent sur le maintien de la base aérienne de Varennes-sur-Allier.

#### ANTENNES D'IUFM DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEUSE

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher, pour exposer sa question, n° 954, relative aux antennes d'IUFM dans le département de la Meuse.

**M. Bertrand Pancher.** Ma question s'adressait à Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Monsieur le secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants, la réforme des concours de professeur du premier degré devrait se mettre en place pour la rentrée de septembre. Concrètement, des concours seront organisés lors de la quatrième année d'études, aux cinquième et sixième semestres à l'issue desquels la cinquième année d'études sera, elle, consacrée à des stages et à des options.

Si la reconnaissance du niveau d'études par un master était demandée par les enseignants, cette réforme risquerait de vider de leurs substances les antennes d'IUFM dans les départements ruraux comme celui de la Meuse. En effet, les étudiants étaient auparavant placés dans ces antennes en fonction des besoins des territoires et des offres de stages locaux, ce ne sera plus maintenant le cas puisque ces derniers pourront de s'inscrire dans les universités de leurs choix et privilégieront naturellement les grands pôles. Cette réforme, qui a commencé à se mettre en place cette année, a déjà conduit à une diminution des effectifs à l'IUFM de Bar-le-Duc, dans le département de la Meuse.

Vider de leurs substances les antennes des IUFM conduira à de graves difficultés pour l'éducation nationale s'agissant du recrutement, puisqu'il faudra nommer des enseignants qui n'ont pas suivi des études sur place, de la mobilisation des stagiaires de l'extérieur qui seront réticents à venir dans des départements ruraux, et du recours à ces stagiaires en remplacement d'enseignants. Ce sera, enfin, un gâchis dans la gestion des ressources humaines parce qu'il sera nécessaire de muter, à terme, des formateurs de grandes qualités dans des villes universitaires.

Dans ces conditions comment pouvez-vous nous assurer de la pérennité du vivier d'étudiants dans des antennes comme celles de Bar-le-Duc, sachant que le Conseil d'État a interdit l'orientation d'étudiants qui ne sont plus stagiaires ? Il semble que l'une des solutions envisagées consiste à habilitier un master « Métiers de l'éducation et de la formation » à partir de la licence « VANAPA » actuellement dispensée à Bar-le-Duc et de créer une option attractive. Pouvez-vous me confirmer que ce sera bien le cas ? N'aurions-nous pas, à l'avenir, intérêt à créer des écoles normales supérieures professionnelles du premier degré afin de conserver les spécificités de cette formation ?

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants.

**M. Hubert Falco, secrétaire d'État à la défense et aux anciens combattants.** Cher Bertrand Pancher, permettez-moi tout d'abord d'excuser ma collègue Valérie Pécresse qui, empêchée, m'a chargé de répondre à votre question.

**M. Jean Mallot.** Elle est en campagne dans le Val-d'Oise !

**M. Hubert Falco, secrétaire d'État.** Je vous en prie, monsieur le député !

**M. le président.** Seul M. le secrétaire d'État a la parole, monsieur Mallot !

**M. Hubert Falco, secrétaire d'État.** La réforme de la formation des enseignants des écoles, des collèges et des lycées est une chance pour nos étudiants. Grâce à elle, ils seront formés en cinq ans au lieu de trois. Ils auront donc davantage de connaissances, davantage de compétences grâce à une formation plus ouverte et véritablement adaptée à la réalité de leur métier. Cette formation leur permettra de mieux appréhender leur futur métier et d'être également mieux armés pour rebondir sur le marché du travail en cas d'échec au concours.

Les étudiants bénéficieront surtout, grâce à cette réforme, de stages professionnalisants avant le concours et d'une formation continue après le concours, ce qui n'était pas le cas auparavant. La réforme prévoit ainsi des stages d'observation et des stages pratiques en première année de master, puis des stages en responsabilité en deuxième année de master. Et c'est précisément en ce domaine que les antennes IUFM, intégrées dans les universités, depuis la loi Fillon d'orientation et de programme pour l'avenir de l'école du 23 avril 2005, auront un rôle fondamental à jouer dans la réforme qui se met en place. En tant que pôles universitaires de proximité, il leur reviendra, en effet, de gérer les stages des étudiants et la formation continue des maîtres, au plus près du terrain, sur l'ensemble du territoire.

Pour que la réforme se déroule dans les meilleures conditions, Valérie Pécresse a demandé aux recteurs d'élaborer des schémas directeurs académiques de la formation des maîtres et a souhaité que tous les élus soient étroitement associés à la réalisation de ces schémas. Vous y participerez donc sur le terrain.

#### FRAUDES AUX RETRAITES ANTICIPÉES

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Tian, pour exposer sa question, n° 955, relative aux fraudes aux retraites anticipées.

**M. Dominique Tian.** La justice est actuellement saisie de nombreuses plaintes de l'URSSAF pour fraudes massives aux retraites anticipées. Des dizaines de milliers de personnes ont profité d'une faille de la loi – je parlerai plutôt d'un texte mal rédigé – pour avancer frauduleusement leur départ à la retraite avant soixante ans. En effet, et c'est une bonne chose, la loi Fillon sur les retraites accorde aux salariés ayant commencé à travailler avant seize ans la possibilité de partir à la retraite avant soixante ans, s'ils ont, bien sûr, cotisé quarante annuités. La loi prévoyait une auto-déclaration et proposait que toute personne, faute d'être en mesure de produire une pièce justificative, pouvait demander à deux témoins une déclaration sur l'honneur. Dans de nombreux départements, dont malheureusement celui des Bouches-du-Rhône, un véritable système d'attestations sur l'honneur douteuses s'est institué. Le préjudice de ce scandale financier pourrait atteindre plusieurs centaines de millions d'euros.

L'État compte-t-il renoncer à la pratique, à mon avis extrêmement contestable, des attestations sur l'honneur en privilégiant les preuves matérielles afin d'aller dans le sens d'un contrôle plus efficace des dépenses de l'État ?

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.



**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Monsieur le député, les assurés ont de longue date la possibilité de régulariser eux-mêmes les cotisations que l'employeur aurait dû verser pour qu'ils ne soient pas pénalisés dans leurs droits à retraite.

Le nombre de ces régularisations a fortement augmenté depuis la réforme des retraites de 2003. En effet, entre janvier 2004 et août 2008, près de 130 000 assurés ont effectué une régularisation de cotisations arriérées au régime général, soit environ 30 000 par an depuis 2004, auxquels il faut ajouter les régularisations effectuées auprès du régime des salariés agricole, environ 18 000 en 2006.

Dans la majorité des cas, ces régularisations ont permis aux demandeurs de remplir la condition de début d'activité requise pour bénéficier de la retraite anticipée. Elles ont très souvent été effectuées sur la base de justificatifs tout à fait probants mais, lorsque l'assuré n'était pas ou plus en possession de telles pièces, il a été admis qu'il puisse produire des témoignages pour attester de la réalité de son activité.

Afin de sécuriser la gestion du dispositif et de renforcer la lutte contre les fraudes, une circulaire du 23 janvier 2008 encadre beaucoup plus fortement la procédure d'acceptation des attestations sur l'honneur. Ainsi, elle rappelle que les attestations ne peuvent être admises que dans des cas exceptionnels. De plus, les témoins doivent désormais prouver qu'ils n'ont pas de lien de parenté avec le demandeur et qu'ils étaient en activité dans la même entreprise. Ils doivent en outre confirmer oralement leurs déclarations au cours d'une audition dans les locaux de la caisse de retraite.

Si, depuis l'entrée en vigueur de cette circulaire, le nombre de régularisations se fondant sur une attestation sur l'honneur a considérablement diminué, il n'est cependant pas possible pour autant d'affirmer que l'ensemble des déclarations sur l'honneur effectuées auparavant étaient frauduleuses. Toutefois, une vaste opération de reprise de dossiers est en cours afin d'identifier les fraudeurs potentiels et de les sanctionner.

S'agissant plus particulièrement des faits découverts dans les Bouches-du-Rhône, des plaintes ont été déposées et l'instruction judiciaire est en cours.

#### CIRCULAIRE DU 4 MARS 2009 RELATIVE À L'ACCUEIL DES JEUNES ADULTES HANDICAPÉS

**M. le président.** La parole est à M. Marc Goua, pour exposer sa question, n° 940, qui concerne la circulaire du 4 mars 2009 relative à l'accueil des jeunes adultes handicapés.

**M. Marc Goua.** Ma question, madame la secrétaire d'État chargée des sports, concerne la prise en charge des jeunes adultes handicapés et s'adresse à Mme la ministre de la santé et des sports.

À la suite de ma question écrite en décembre dernier, votre ministère est revenu sur sa circulaire du 4 mars 2009 relative à l'accueil des jeunes adultes handicapés. Vous mettez ainsi fin à une situation inacceptable, la facturation aux parents en fonction de l'orientation future du jeune adulte handicapé et non de la situation présente.

Du fait de l'amendement dit Creton, de nombreux jeunes accompagnés en IME en seul accueil de jour faisaient l'objet d'une facturation correspondant à une prise en charge totale. De plus, ladite circulaire entraînait une facturation rétroactive sur l'année 2009, obligeant certains parents à déboursier à partir de septembre 2009 des sommes imprévues supérieures à 2 000 euros.

Par circulaire commune en date du 30 décembre 2009, la DGAS et la DSS ont colmaté une partie des dégâts occasionnés avec une couverture correspondant dorénavant à une prise en charge totale.

Pour autant, certaines questions restent en suspens. Que comptez-vous faire pour dédommager les établissements concernant les arriérés, puisque cette circulaire n'a pas d'effet rétroactif? Pourquoi vos services passent-ils d'un excès à l'autre? En effet, de jeunes adultes en seul accueil de jour voient dorénavant la solidarité nationale leur financer des nuitées qu'ils ne consomment pas. N'y a-t-il pas sur ce point des économies budgétaires à réaliser?

Plus globalement, le législateur a corrigé, grâce à l'amendement Creton, un certain nombre d'erreurs. Force est d'admettre que le trop faible nombre de places adultes dans le département du Maine-et-Loire, département de Mme Bachelot, conduit à augmenter le nombre de jeunes adultes occupant des places en IME, empêchant de nouveaux enfants d'utiliser ces équipements adaptés, et bloque l'accès aux ESAT des adultes handicapés hors structures puisque les jeunes relevant de l'amendement Creton sont prioritaires.

Dans le Maine-et-Loire, près de 100 jeunes handicapés relevant de l'amendement Creton, et donc prioritaires pour une place en ESAT, patientent. Pendant ce temps, combien d'autres jeunes adultes hors structure, et donc non prioritaires, restent sans aucune perspective?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour corriger les effets pervers pour le Maine-et-Loire de l'amendement Creton, effets pervers uniquement liés d'ailleurs à la trop grande faiblesse du nombre de places d'accueil pour les adultes?

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention du Gouvernement sur le mode de facturation du forfait journalier hospitalier pour les jeunes adultes handicapés relevant de l'amendement Creton qui sont maintenus en institut médico-éducatif.

Comme vous le savez, le forfait journalier hospitalier est une participation forfaitaire aux frais d'hébergement et d'entretien de la personne admise en établissement hospitalier ou médico-social, à l'exclusion des unités ou centres de soins de longue durée. De plus, les jeunes adultes relevant de l'amendement Creton doivent participer aux frais de fonctionnement de l'établissement dans lequel ils sont maintenus dans les mêmes conditions que celles prévues pour les établissements dans lesquels ils ont été orientés par la MDPH, selon l'article L.242-4 du code de l'action sociale et des familles.

Ainsi, la circulaire interministérielle du 4 mars 2009 relative au mode de facturation du forfait journalier hospitalier en institut médico-éducatif et à la participation des usagers accueillis au titre de l'amendement Creton précise que les jeunes adultes relevant de l'amendement Creton maintenus en internat d'IME doivent payer le forfait journalier hospitalier, et ce quelle que soit l'orientation décidée par la MDPH.

Par ailleurs, cette circulaire précisait également qu'il en était de même pour les jeunes adultes relevant de l'amendement Creton orientés en maison d'accueil spécialisée, en foyer d'accueil médicalisé, en foyer de vie ou foyer d'hébergement mais maintenus en externat ou demi-pensionnat. Or rien ne justifie qu'un forfait hébergement soit facturé aux personnes, enfants ou jeunes adultes, fréquentant les structures en externat ou semi-internat.



Cette circulaire du 4 mars 2009 a donc été modifiée par la circulaire interministérielle du 30 décembre 2009, qui précise désormais que seuls les jeunes adultes accueillis en internat et maintenus dans leur IME bénéficiant d'une orientation comportant un accueil en hébergement ou d'une double orientation ESAT-foyer d'hébergement se voient facturer le forfait journalier hospitalier.

Ainsi, les jeunes adultes de plus de vingt ans relevant de l'amendement Creton accueillis en externat ou semi-internat dans leur IME ne peuvent plus se voir facturer le forfait, quel que soit l'établissement vers lequel ils sont orientés.

Après la hausse du forfait journalier hospitalier, porté à 18 euros au 1<sup>er</sup> janvier 2010, le Gouvernement, soucieux de la situation financière des personnes handicapées accueillies en maison d'accueil spécialisée ou qui devraient l'être, a pris, par un décret du 7 janvier 2010, une mesure visant à neutraliser pour elles l'impact de cette augmentation. Ce décret précise que le minimum de ressources laissées à la disposition des personnes handicapées accueillies en MAS qui acquittent le forfait journalier hospitalier est égal à 30 % du montant mensuel de l'allocation aux adultes handicapés, soit près de 205 euros.

#### ÉTABLISSEMENT ET SERVICE D'AIDE PAR LE TRAVAIL DE LÉBISEY

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Dumont, pour exposer sa question, n° 931, relative à l'établissement et au service d'aide par le travail de Lébisey.

**Mme Laurence Dumont.** Ma question s'adressait à Mme Morano, ministre de la famille et de la solidarité.

Madame la secrétaire d'État chargée des sports, depuis le mois de novembre 2008, le dossier de l'APAEI de Caen pour la démolition-reconstruction de l'ESAT de Lébisey, actuellement dans un état de délabrement impropre au travail, est bloqué par le ministère. Je l'ai saisi de ce projet en novembre 2008. Lors de la nomination de Mme Morano en juin, j'ai porté à sa connaissance l'ensemble des démarches engagées.

Après cinq courriers et une interpellation en janvier 2009, dans le cadre des questions orales, à laquelle, malheureusement, c'est M. Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, qui a répondu, la situation n'a pas évolué d'un iota. En revanche, les travailleurs handicapés travaillent dans des conditions de plus en plus indignes.

Leurs parents désespèrent. Ils ont envoyé une pétition exposant la situation et l'urgence absolue de reconstruire cet établissement et ont reçu pour réponse un courrier du préfet sans aucun engagement concret, mais reconnaissant l'urgence de la reconstruction.

Les services de l'État connaissent le dossier, qu'ils ont classé prioritaire dès 2008. Permettez-moi de douter de la portée du mot « prioritaire » pour le ministère quand, après quinze mois de demande et de relance, rien n'a été fait. Pire encore, aucune réponse officielle, positive ou négative, n'a été obtenue.

Pourtant, l'établissement a conçu un programme pluriannuel d'objectifs permettant de mutualiser les moyens entre les trois établissements qu'il gère. Il consent de gros aménagements tant humains que matériel pour limiter le coût du projet tout en créant des places. Il propose un financement sur plusieurs années sous la forme d'un rebasage, c'est-à-dire d'un rattrapage de l'aide au poste qui, dans le Calvados, est inférieure à la moyenne nationale, 11 000 contre 12 000.

Après tout ce temps passé qui n'a permis d'améliorer ni les conditions de travail, ni la compétitivité de l'ESAT en raison de sa vétusté, je vous demande instamment de nous faire part des raisons du blocage de ce dossier. Si les services de Mme Morano l'ont déclaré prioritaire, qu'ils le soient réellement.

J'attends des réponses concrètes, chiffrées et un échéancier de mise en œuvre. La dignité des travailleurs handicapés le commande.

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Madame la députée, la politique du Gouvernement envers la situation et la prise en charge des personnes handicapées accueillies dans les établissements sociaux et médico-sociaux mise en œuvre dans le cadre de la loi du 11 février 2005 et de ses décrets d'application a déjà beaucoup apporté, mais les attentes sont si grandes et évolutives qu'elles appellent une mobilisation et des améliorations permanentes.

L'action du Gouvernement vise à poursuivre et à approfondir la dynamique créée par cette loi, dans le cadre tracé par le Président de la République lors de la conférence nationale du handicap du 10 juin 2008.

À ce titre, le financement des établissements et services d'aide par le travail, les ESAT, à la charge de l'État, fixé dans le cadre de la loi de finances de l'État votée annuellement par le Parlement, mobilise chaque année des moyens considérables. Ainsi, en 2010, 2,5 milliards d'euros seront alloués à ces structures, soit une progression annuelle de 33,4 millions d'euros. Cette progression intègre notamment le financement des 1 400 places nouvelles prévues dans le cadre du plan pluriannuel de création de 10 000 places supplémentaires d'ESAT sur la période s'échelonnant de 2008 à 2012 portant ainsi en 2010 le nombre total de places d'ESAT à 117 611.

Vous appelez plus particulièrement notre attention sur les difficultés rencontrées par l'ESAT de Lébisey, situé à Hérouville-Saint-Clair, géré par l'APAEI de Caen, dans le cadre de son projet de reconstruction.

Les services de la secrétaire d'État à la famille et à la solidarité ne méconnaissent pas les problèmes de cet établissement. Pour faire face à ses difficultés, le choix s'est porté sur une reconstruction sur le même site étalée sur quatre années afin de maintenir l'activité de production et une bonne qualité de la prise en charge des travailleurs handicapés.

La DDASS du Calvados a approuvé le projet de reconstruction et a initié la négociation d'un contrat d'objectifs et de moyens élargi aux deux autres ESAT gérés par l'association. L'effort de concertation entrepris n'a toutefois pu trouver un aboutissement favorable en 2009. En effet, en l'absence de crédits d'investissement, l'impact sur le coût à la place d'une intégration dans le budget de la dotation aux amortissements et des frais financiers conduirait à dépasser le tarif plafond applicable à ce type de structure.

Des crédits d'investissement ont été alloués par redéploiement aux ESAT à hauteur de 4,1 millions d'euros à partir des priorités nationales tenant compte des situations les plus critiques telles que la reconstruction d'ESAT incendiés ou d'ESAT ayant fait l'objet d'une menace de fermeture administrative à la suite d'un avis défavorable de la commission de sécurité. La reconstruction de l'ESAT de Lébisey ne répondait pas à ces critères d'attribution.

Afin d'aider les promoteurs à trouver une issue favorable au projet, le cabinet de Nadine Morano recevra le 5 mars prochain la DDASS, l'APAEI du Calvados et la direction générale de la cohésion sociale. Toutes les pistes devront être envisagées : la réduction du coût du projet ou encore la recherche de sources de financement alternatives.

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

**Mme Laurence Dumont.** À peu de choses près, j'ai la même réponse qu'il y a un an sur le même sujet. L'an dernier, c'était le secrétaire d'État chargé des transports. Aujourd'hui, c'est la secrétaire d'État chargée des sports. Une réponse pareille, c'est absolument inaudible et intolérable.

Vous m'expliquez, madame la secrétaire d'État, que cet ESAT ne serait pas dans une situation critique. Venez voir. Mme Morano a été invitée, elle n'a pas daigné se déplacer. Alors que les travailleurs handicapés sont soumis à des conditions de travail insupportables, cette réponse est inadmissible.

#### USINE MARBOT-BATA À NEUVIC-SUR-L'ISLE

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Deguilhem, pour exposer sa question, n° 932, relative à l'usine Marbot-Bata à Neuvic-sur-l'Isle.

**M. Pascal Deguilhem.** Ma question, madame la secrétaire d'État chargée des sports, s'adresse à M. le ministre du travail.

En 2010, malheureusement, les salariés continuent d'être sacrifiés sur l'autel de la désindustrialisation programmée de nos territoires.

Dans mon département, la Dordogne, l'usine de chaussures Marbot-Bata, dernière de ce type en vallée de l'Isle, dernière du groupe Bata en France, qui a compté jusqu'à 2000 salariés, arrête définitivement son activité. En dépit de tous les sacrifices consentis par des salariés très qualifiés pour conserver l'unité de production, la décision prise l'an dernier par le Gouvernement d'attribuer à une entreprise allemande, fabriquant en Tunisie, le marché des chaussures de l'armée française, a porté le coup fatal à cette usine, supprimant de fait 70 % de la charge de travail.

Pendant toute l'année 2009, les salariés ont alterné des périodes de fabrication avec du chômage partiel et quelques temps de formation.

Si les salariés se sont résignés à l'idée de voir fermer leur outil de production, ils ne sont pas prêts cependant à brader leur dignité pour un plan social qui ne mérite pas ce nom : pas d'indemnité de préjudice, pas de cellule de reclassement, pas de préretraite.

Ce plan totalement vide, présenté en novembre dernier, avait été refusé par les salariés et annulé par le tribunal de grande instance car il se contentait d'offrir aux premiers le minimum légal, après, pour nombre d'entre eux, toute une vie de travail dans cette usine. Des commandes qui auraient pu prolonger de quelques mois l'activité de l'entreprise ont d'ailleurs été refusées par la direction, alors que les salariés sont sur place ; l'objectif du groupe est visiblement de s'en débarasser au plus vite et à moindres frais.

Mais – élément nouveau intervenu cette nuit –, après trois mois de lutte, la mobilisation des salariés semble être enfin en passe d'aboutir. Les discussions, qui se sont achevées à une heure du matin, au cours d'une réunion extraordinaire du comité d'entreprise, devraient permettre la validation d'un PSE dans les jours qui viennent. Pouvez-vous, madame la secrétaire d'État, si l'information a bien transité entre les

ministères, nous confirmer ce plan et en détailler le contenu, nous dire quels sont les engagements de l'entreprise, qui a trop longtemps tardé, et quel est le calendrier retenu ?

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Vous le savez, monsieur le député, c'est un dossier dans lequel le ministre du travail s'est personnellement impliqué afin de garantir aux salariés de l'entreprise Marbot-Bata les meilleures perspectives de reclassement, estimant que les moyens prévus par le plan de sauvegarde de l'emploi initial n'étaient pas suffisants. C'est donc sur l'engagement de l'État que je vous répondrai.

Ce premier plan ayant été annulé, les dirigeants de Marbot-Bata se sont engagés à améliorer le PSE, en finançant un réel dispositif de reclassement au profit des salariés et en donnant leur accord pour que le groupe apporte 200 000 euros supplémentaires au titre de la revitalisation du territoire. Car le Gouvernement, monsieur le député, ne veut pas seulement défendre l'emploi ; il veut aussi assurer la vitalité de nos sites économiques.

Aussi la préfète de la Dordogne engagera-t-elle très prochainement les rencontres nécessaires à l'élaboration d'un contrat local de revitalisation du territoire pour la période 2010-2011 qui permettra de favoriser l'émergence de projets économiques et de création d'emplois sur le bassin d'emploi de Neuvic.

À cette fin, l'État mobilisera une enveloppe de 1 million d'euros au titre du Fonds national pour la revitalisation des territoires, auxquelles s'ajouteront 600 000 euros d'aides aux projets d'investissement des collectivités locales ainsi que 400 000 euros de fonds européens. Ces financements viennent naturellement en sus de ceux obtenus par l'État auprès du groupe Bata.

Vous le voyez, monsieur le député, le Gouvernement est déterminé à accompagner efficacement les salariés de l'entreprise Marbot-Bata dans cette épreuve.

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Deguilhem.

**M. Pascal Deguilhem.** Vous êtes bien excusable, madame la secrétaire d'État, de ne pas posséder les derniers éléments apparus cette nuit. Vous me répondez sur le plan de revitalisation du territoire, dont nous avons déjà connaissance, alors que ma question portait uniquement sur les salariés et le plan de reclassement. Je souhaitais avoir confirmation de ce plan, de la cellule de reclassement de douze mois, des conventions de préretraite. J'espère donc que le ministre du travail me répondra très rapidement sur le contenu de ce plan.

#### IMPLANTATION DE DÉFIBRILLATEURS AUTOMATISÉS EXTERNES

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Le Loch, pour exposer sa question, n° 942, relative à l'implantation de défibrillateurs automatisés externes.

**Mme Annick Le Loch.** Confrontée localement, et à quelques semaines d'intervalles seulement, à plusieurs situations dramatiques dans mon département – je pense notamment au drame survenu au lycée professionnel Jean Moulin de Plouhinec –, je souhaite interroger Mme la ministre de la santé sur plusieurs points relatifs à la politique de premiers secours ; d'abord, sur les efforts des pouvoirs publics pour accélérer et amplifier l'implantation de défibrillateurs automatisés externes sur l'ensemble du territoire national ; ensuite, sur l'information du grand public, dont on sait que, dans ce genre

de politique publique, il constitue un relais essentiel et un acteur majeur. De même, je souhaiterais connaître la manière dont s'organise l'allocation de moyens spécifiquement dédiés à la formation aux premiers secours d'un département à l'autre.

Pour avoir rencontré, à ce sujet, de nombreux acteurs sur mon territoire, j'ai le sentiment qu'il manque aujourd'hui une cohérence et une uniformisation des règles d'implantation et d'utilisation des DAE.

Je le vois dans le Finistère : compte tenu de la grande diversité des situations d'une commune à l'autre, et même d'une entreprise ou d'un établissement scolaire à l'autre, il est impératif que l'État édicte des recommandations afin d'homogénéiser les situations. La question du pilotage par l'État de cette importante politique publique est aujourd'hui posée, tant la confusion règne dans l'attribution des responsabilités ; c'est à lui, me semble-t-il, qu'il reviendrait de fixer des critères pour aider les acteurs locaux à choisir le mode de mise à disposition des DAE, les lieux d'implantation ou encore le modèle de défibrillateur le mieux adapté.

Mme la ministre s'est dite favorable à l'édiction d'un acte réglementaire relatif à la géolocalisation connue des DAE. Mais à ce jour cet outil attendu par les services de secours, le public et les institutions n'existe toujours pas. Il en va de même d'ailleurs de l'arrêté relatif à la collecte des informations sur la survenance de ce type d'accident et l'utilisation de l'appareil.

Vous le savez, cette politique publique n'est pas une politique publique tout à fait comme les autres, car de sa cohérence d'ensemble dépendent potentiellement beaucoup de vies sauvées. Je crois savoir que, dans notre pays, sur 50 000 accidents cardiaques, 3 000 vies seulement sont sauvées.

Aussi, je souhaiterais, madame la secrétaire d'État, que vous m'indiquiez, s'agissant de cette politique de santé publique importante, la stratégie de pilotage arrêtée par l'État et les mesures précises que Mme la ministre entend prendre pour accélérer le niveau d'équipement, notamment en milieu scolaire.

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Madame la députée, le seul déploiement de défibrillateurs n'est malheureusement pas suffisant pour avoir un impact réel sur le pronostic de la mort subite. Ce déploiement doit s'accompagner de la formation de nos concitoyens aux trois gestes qui sauvent : appeler les secours, masser, et enfin défibriller.

C'est pourquoi, le 6 novembre 2009, Roselyne Bachelot a pris un arrêté officialisant des formations courtes, de moins d'une heure, accessibles à tous et permettant d'agir efficacement face à un arrêt cardiaque.

Pour en revenir à l'objet même de votre question, concernant l'installation de ces appareils dans les lieux publics ou au sein des entreprises, des recommandations ont été élaborées par les sociétés savantes de médecine d'urgence et l'Académie nationale de médecine, afin de permettre aux élus ou aux responsables de ces structures de choisir la meilleure implantation possible au regard de la spécificité des lieux et de la fréquentation de ces derniers. Il ne paraît pas possible, ni souhaitable, de définir des critères d'implantation nationaux, compte tenu de la diversité des situations rencontrées.

En ce qui concerne le type d'appareil, il n'y a pas de raison objective de privilégier les défibrillateurs automatisés par rapport aux semi-automatiques.

Par ailleurs, les services du ministère de la santé ont saisi l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé en vue d'améliorer les messages vocaux diffusés par ces appareils lors de leur utilisation. Cet objectif devrait être atteint dans les prochains mois.

Une expérimentation de géolocalisation des appareils va être menée au sein de trois régions au cours de l'année 2010. Des résultats de celle-ci dépendra une éventuelle généralisation de cette mesure.

Concernant le recueil des données prévu par le décret du 4 mai 2007, un formulaire pour l'évaluation de l'utilisation des défibrillateurs par la population générale a été élaboré en collaboration avec tous les acteurs des services de secours, tels que les services d'aide médicale urgente et les sapeurs-pompiers. Ce document, actuellement soumis à l'autorisation de la Commission nationale informatique et libertés, fera prochainement l'objet d'un arrêté ministériel.

Ces différentes mesures témoignent de la totale implication du Gouvernement dans le pilotage national d'une politique active de santé publique visant à augmenter significativement, en France, le taux de survie des victimes d'un arrêt cardiaque.

#### HÔPITAL LÉOPOLD-BELLAN À PARIS

**M. le président.** La parole est à M. Serge Blisko, pour exposer sa question, n° 937, relative à l'hôpital Léopold-Bellan à Paris.

**M. Serge Blisko.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de la santé et des sports.

La direction de la Fondation Bellan, qui gère l'hôpital Léopold-Bellan situé dans le 14<sup>e</sup> arrondissement de Paris, avait clairement annoncé en juin dernier la cessation progressive de ses activités et le redéploiement d'une petite partie de celles-ci sur le site de l'hôpital Saint-Joseph, dans le même arrondissement.

Cette annonce a été mise en œuvre il y a quelques semaines avec les fermetures du service de rééducation neurologique de la sclérose en plaques, de l'activité du bloc opératoire et de la stérilisation, des activités chirurgicales de proctologie et d'orthopédie, et des urgences, transférées pour partie à Saint-Joseph. Nous apprenons de même qu'en mars prochain, l'unité de traitement de la maladie de Parkinson fermera.

Ce plan s'inscrit dans la volonté de recentrer les activités de l'hôpital Léopold-Bellan sur les personnes âgées et la gériatrie. Cette spécialisation de Bellan est aussi la conséquence de l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations concernant le financement de l'activité hospitalière : la T2A. Je le regrette. C'est une nouvelle fois la qualité de l'offre de soins et la prise en charge des patients atteints de pathologies au long cours qui sont sacrifiées au nom de considérations économiques.

La restructuration des activités de l'hôpital Léopold-Bellan est pour le moins brutale. Un certain nombre de questions subsistent. Aucun document public n'a été diffusé aux riverains sur le transfert des urgences. Le dialogue entre la direction de la Fondation Bellan et le personnel est difficile, voire inexistant.



De plus, une partie des personnels de l'hôpital devrait faire l'objet de licenciements économiques. Des zones d'ombre subsistent sur l'avenir des médecins urgentistes. Pouvez-vous nous apporter des informations sur ces licenciements et reclassements ?

Enfin, je serais reconnaissant à Mme la ministre d'intervenir auprès de l'agence régionale de santé, dont les activités vont bientôt démarrer, afin qu'un dialogue constructif et transparent puisse se nouer entre la direction de la Fondation Bellan et le personnel de l'hôpital.

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Monsieur le député, vous avez bien voulu interroger Roselyne Bachelot sur la réorganisation des activités de l'hôpital Léopold-Bellan et le transfert d'une partie d'entre elles à l'hôpital Saint-Joseph. Soyez assuré que cette opération a fait l'objet d'un suivi particulièrement attentif de la part des services du ministère de la santé, afin de garantir la qualité des soins et de préserver la continuité de la prise en charge des patients de ce territoire de santé d'Île-de-France.

L'évolution des activités de médecine, chirurgie et obstétrique de l'hôpital Bellan s'explique par deux motifs principaux. Le premier est le nécessaire rapprochement de l'hôpital Bellan et de l'hôpital Saint-Joseph. Ce dernier, à proximité, est en capacité de développer des activités comme l'orthopédie et la proctologie, et d'accueillir les blocs opératoires et les urgences. Le second motif est l'importance des besoins en gériatrie identifiés sur ce territoire.

Pour ces deux raisons, ce projet, conçu en lien avec l'équipe médicale du service de médecine gériatrique de l'établissement, a tendu à spécialiser l'hôpital Léopold-Bellan dans ce domaine d'activité pour améliorer de façon significative la prise en charge des personnes âgées, ce qui correspond à un enjeu majeur de santé publique.

Ainsi, la mise en place de services de médecine gériatrique de court séjour et de services de soins de suite, d'un service de psychogériatrie et d'une activité de consultation sont de nature à rendre pérenne une filière de soins gériatriques pour ce territoire et à répondre de manière adaptée aux besoins de la population.

Par ailleurs, il est important de souligner que l'offre de soins en chirurgie ainsi que l'offre de soins de suite pour les patients atteints de sclérose en plaques n'a pas été diminuée.

En outre, les transferts vers le groupe hospitalier Saint-Joseph et la fondation Sainte-Marie ont eu lieu de manière progressive afin de ne pas altérer les conditions de prise en charge des patients.

En ce qui concerne l'unité Parkinson, la Fondation Bellan est actuellement à la recherche d'une solution plus adaptée à la prise en charge des patients souffrant de cette pathologie. Il est ainsi envisagé une hospitalisation de jour qui répondra à la prise en charge globale des patients et aux demandes de ceux-ci et de leurs familles. L'évolution de cette organisation devrait être effective au deuxième semestre 2010.

L'agence régionale de l'hospitalisation d'Île-de-France a été particulièrement vigilante afin d'assurer aux patients suivis jusqu'alors à l'hôpital Bellan, une prise en charge et des soins de qualité. Elle a veillé à la mise en œuvre d'un dialogue social constructif et d'une concertation régulière des acteurs concernés. Ainsi, les élus, les représentants des

usagers et de la médecine de ville ont été associés aux discussions et régulièrement consultés. Les personnels ont également été rencontrés à plusieurs reprises.

L'agence régionale de santé d'Île-de-France, qui va succéder dans les prochaines semaines à l'agence régionale de l'hospitalisation, poursuivra son travail dans cet état d'esprit.

Un plan de sauvegarde de l'emploi a accompagné ces évolutions. En effet, une partie du personnel soignant a bénéficié de repositionnements dans les nouvelles unités ouvertes sur le site de Saint-Joseph. Certains personnels ont été reclassés dans les établissements gérés par la Fondation Bellan.

Les agents ont, pour la majorité d'entre eux, poursuivi leur carrière dans d'autres établissements de même statut et relevant de la même convention collective. Tous ont bénéficié d'aides, notamment financières, au reclassement, et ce plan a été accompagné financièrement par l'agence régionale de l'hospitalisation d'Île-de-France, à hauteur de 3,5 millions d'euros. Des primes ont en outre été allouées au personnel ayant changé d'affectation et ayant choisi la gériatrie dans les établissements gérés par la fondation Bellan.

Vous constatez ainsi, monsieur le député, que les opérations de transfert d'activité de l'hôpital Bellan vers l'hôpital Saint-Joseph ont eu lieu dans des conditions garantissant la qualité de la prise en charge des patients aussi bien que le respect des droits des personnels.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Blisko.

**M. Serge Blisko.** Je ne conteste pas du tout les besoins en gériatrie. En revanche, le système de tarification à l'activité est très défavorable au traitement des maladies rares ou au long cours, en particulier au traitement très particulier de la sclérose en plaques et de la maladie de Parkinson. Je pressens, à entendre votre réponse, que nous n'en avons pas encore terminé avec cette histoire de transfert des maladies neurologiques rares.

#### CENTRE HOSPITALIER HENRY-EY EN EURE-ET-LOIR

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Vigier, pour exposer sa question, n° 928, relative au centre hospitalier Henry-Ey en Eure-et-Loir.

**M. Philippe Vigier.** Je souhaite interroger Mme la ministre de la santé sur les difficultés budgétaires que connaît le service des tutelles du centre hospitalier Henry-Ey, hôpital psychiatrique situé à Bonneval, en Eure-et-Loir.

Ce service est en charge de 800 mesures de protection. En vertu d'une convention avec la DDASS, 650 de ces mesures étaient déléguées par les services préfectoraux. À ce titre, l'hôpital recevait un financement d'un montant de 476 000 euros. Or depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, ce financement d'État alloué au service des tutelles a été supprimé. Le service devait donc, en principe, se concentrer à nouveau sur les 150 cas de protection de majeurs qui ont un lien avec les services psychiatriques du centre hospitalier ou qui sont hébergés dans un établissement public. Mais il a dû continuer d'assurer la gestion des 650 mesures déléguées.

Afin de pallier cette perte de financement, deux enveloppes ont été attribuées à l'hôpital, pour un montant total d'un peu plus de 370 000 euros. Il manque donc 100 000 euros par rapport à la dotation budgétaire initiale. De surcroît, il s'agit de financements non pérennes, versés au titre de la seule année 2009. L'établissement n'a par conséquent pas de visibilité en ce qui concerne les financements dont pourra disposer le service des tutelles, y compris pour 2010. De ce fait, il y a une incertitude des perspectives budgétaires, ce qui engendre

le départ de trois agents, programmé pour le second semestre 2010 ; avec un départ à la retraite et la mutation dans un autre service de deux autres agents, l'effectif de ce service, qui gère tant de mesures, passera de quinze à dix personnes.

Cette situation a des conséquences graves sur l'activité du service : insécurité des perspectives budgétaires et tensions de plus en plus fortes sur les personnels médicaux et soignants. De récents événements tragiques ont rappelé à chacun à quel point les conditions de travail dans les établissements psychiatriques sont difficiles. Je tiens à souligner que le centre hospitalier Henry-Ey gère des pathologies très lourdes et que le personnel est exposé à des conditions difficiles : nombreuses agressions physiques, rappels sur les jours de repos et sur les congés annuels, parfois seulement quelques heures avant la prise de service.

C'est pourquoi je demande à Mme la ministre ce qu'elle compte faire pour que le service des tutelles de l'hôpital psychiatrique Henry-Ey puisse assurer sa mission de service public, avec un financement pérenne en adéquation avec la réalité de sa mission. Il s'agit de maintenir la qualité des soins et de garantir la sécurité des personnels et des malades.

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Monsieur Vigier, vous avez interrogé Roselyne Bachelot-Narquin sur les modalités de financement et plus largement sur le devenir du service des tutelles du centre hospitalier Henry-Ey, situé à Bonneval, en Eure-et-Loir.

Les conditions de financement et de fonctionnement de ce service ont été modifiées avec l'entrée en vigueur de la loi du 5 mars 2007. Cela s'est traduit par la suppression de la prise en charge par l'État des tutelles et curatelles qu'il finançait jusqu'alors. En contrepartie, cette même loi a prévu que les mesures de protection judiciaire confiées à un établissement de santé dispensant des soins de psychiatrie bénéficient d'un financement par l'assurance maladie sous la forme d'une dotation annuelle, déduction faite des prélèvements opérés sur les ressources des majeurs protégés.

Afin d'accompagner budgétairement ce processus, La ministre de la santé a décidé de mobiliser en 2009 une enveloppe spécifique de 7 millions d'euros. Ainsi que vous l'avez vous-même souligné, une fraction de cette enveloppe a été allouée au centre hospitalier Henry-Ey dès le début de l'année 2009, pour un montant de 204 000 euros. Cette somme s'est révélée insuffisante au regard de la situation singulière de l'établissement : en effet, plus des trois quarts des personnes dont il assure la gestion de tutelle ne sont pas hospitalisées en son sein, et donc n'ouvrent pas droit à un financement par l'assurance maladie.

C'est pourquoi, à la demande de Roselyne Bachelot-Narquin, l'ARH de la région Centre a alloué à la fin de l'année dernière une enveloppe complémentaire de 270 000 euros. Ainsi, le centre hospitalier a bénéficié en 2009 d'une compensation intégrale du manque à gagner lié à l'application de la réforme.

Le coût de fonctionnement du service des tutelles devrait être moins élevé en 2010 en raison du transfert d'une partie de son activité vers des organismes extérieurs à l'établissement.

Bien évidemment, le centre hospitalier Henry-Ey continuera à bénéficier d'une dotation budgétaire en 2010 au titre du financement de son service de gestion des tutelles. Il est vrai que le montant de cette dotation n'a pas encore été arrêté, mais je vous informe que Mme la ministre a demandé à ses services de procéder à la répartition des crédits en portant

une attention particulière aux établissements pour lesquels l'application du nouveau dispositif a entraîné les conséquences les plus significatives.

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

**M. Philippe Vigier.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, d'avoir confirmé une reconduction de ces financements en 2010. Sur les 650 mesures de protection, 350 sont en cours de délégation vers les associations, mais ce n'est pas encore fait. Dans cette période d'incertitude, il faut absolument assurer au service des tutelles les moyens lui permettant d'assurer le service public qui lui incombe.

#### PÔLE DE SANTÉ DE CHÂTEAUBRIANT

**M. le président.** La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 929, relative au pôle de santé de Châteaubriant.

**M. Michel Hunault.** Madame la secrétaire d'État chargée des sports, je veux attirer l'attention de Mme la ministre de la santé, dans le cadre du plan « cancer » impulsé par le Président de la République et par elle-même, sur les difficultés rencontrées par le pôle de santé de Châteaubriant. Le plan « cancer » s'articule autour de thèmes qui nous sont chers : une meilleure prise en compte des inégalités de santé, l'analyse et la prise en compte des facteurs individuels et environnementaux, le renforcement du rôle du médecin traitant. Ces priorités s'inscrivent, cela a été réaffirmé par le Président de la République et par Mme Bachelot-Narquin à Marseille, dans une démarche de proximité, d'accessibilité et de qualité des soins.

C'est dans ce cadre que le pôle de santé de Châteaubriant a demandé que des consultations à visée préventive et des activités de soins puissent avoir lieu en son sein. Le comité régional d'organisation sanitaire, dans sa séance du 30 septembre 2009, avait émis un avis favorable. Or dans sa séance du 20 octobre 2009, la commission exécutive de l'agence régionale de l'hospitalisation des Pays de la Loire a rejeté la demande d'autorisation d'exercice d'activité de soins du traitement du cancer relevant des pathologies mammaires et gynécologiques et de la chimiothérapie. Cette décision va à l'encontre du schéma régional d'organisation sanitaire qui prévoit une implantation à Châteaubriant pour la chimiothérapie et pour la chirurgie des cancers et pathologies mammaires et gynécologiques.

Madame la secrétaire d'État, il s'agit d'un pôle de santé qui, sous l'égide de l'État qui y a consacré depuis une dizaine d'années des moyens importants, a pu fournir une offre de santé répondant à un besoin. J'ajoute que nous avons la possibilité de signer des conventions avec le centre René Gauducheau à Nantes, un établissement très performant de prévention et de lutte contre le cancer. Est-il encore temps de revenir sur la décision de la commission de l'ARH pour que nous puissions avoir à Châteaubriant ces permanences de soins, dans le cadre d'un partenariat qui reste à définir mais dont je souhaiterais que Mme la ministre nous autorise l'organisation ? Une réponse positive irait dans le sens de la prévention et du traitement des cancers.

**M. le président.** La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports.** Monsieur le député, l'activité de traitement du cancer, y compris de la radiothérapie, a été totalement réorganisée selon des dispositifs réglementaires publiés en 2007. De

nouvelles dispositions ont fixé des seuils d'activité minimale annuelle pour maintenir les conditions de fonctionnement de cette activité en toute sécurité.

En application de ces dispositions, le centre hospitalier de Châteaubriant et la clinique Sainte-Marie ont déposé, comme tous les établissements concernés, un dossier de demande d'autorisation d'exercer une activité de traitement du cancer. Si le schéma régional d'organisation sanitaire pour la cancérologie prévoit des implantations pour la chimiothérapie et pour la chirurgie des cancers mammaires et gynécologiques, il doit toujours répondre aux exigences des décrets et aux critères d'agrément de l'Institut national du cancer, qui garantissent la qualité et la sécurité des soins. L'agence régionale de l'hospitalisation des Pays de la Loire n'a pas pu accepter la demande d'autorisation des établissements précités en raison d'un nombre annuel d'actes de chirurgie pour les cancers du sein et des ovaires très inférieur – moins de dix actes par an – au seuil minimal requis de trente actes par an pour garantir une qualité des soins optimale.

En ce qui concerne la chimiothérapie, à la suite du départ de son seul oncologue, le centre hospitalier n'a pas présenté dans son dossier de demande d'autorisation une proposition d'organisation qui garantisse la continuité des soins car elle reposait sur des oncologues remplaçants. Aussi, afin de garantir l'accès à la chimiothérapie pour les patients du territoire, le directeur de l'agence régionale de l'hospitalisation des Pays de la Loire a décidé d'appuyer le projet d'association avec le centre de lutte contre le cancer René Gauducheau de Nantes. Cette association permettrait de réaliser sur le site de Châteaubriant des chimiothérapies prescrites à Nantes, et ce dans de bonnes conditions de sécurité des soins.

Enfin, aucun autre opérateur n'ayant déposé de dossier concurrent, les implantations figurent toujours dans le schéma régional d'organisation sanitaire. Il est donc encore possible pour le pôle de santé de Châteaubriant de déposer une nouvelle demande afin de répondre aux besoins identifiés. Dès lors nous ne pouvons qu'encourager le processus actuel de développement de partenariat entre le pôle de santé de Châteaubriant et le CHU de Nantes. Un tel partenariat devrait permettre l'émergence d'un projet médical adapté aux besoins de la population et respectueux des conditions réglementaires en vigueur, lesquelles ont vocation à garantir la sécurité la plus optimale possible pour les patients, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter.

En outre, le centre hospitalier de Nantes, les centres de lutte contre le cancer de Nantes et de Rennes, situés chacun à équidistance de Châteaubriant, sont actuellement à même de répondre à une prise en charge des besoins de la population relatifs aux traitements du cancer.

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

**M. Michel Hunault.** Juste un mot pour remercier Mme la ministre de la santé de la teneur de sa réponse. Le pôle de santé de Châteaubriant déposera donc cette demande d'autorisation qu'elle invite à reformuler, dans le cadre d'un partenariat avec le centre René Gauducheau de Nantes, et ce au seul service des patients, de la prévention et du traitement des cancers. Je vous sais gré, madame la secrétaire d'État, de m'avoir transmis une telle réponse.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix heures vingt-cinq, est reprise à dix heures trente.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

#### CENTRE D'HÉBERGEMENT D'URGENCE DE L'OUEST DE LA RÉUNION

**M. le président.** La parole est à Mme Huguette Bello, pour exposer sa question, n° 926, relative au centre d'hébergement d'urgence de l'ouest de La Réunion.

**Mme Huguette Bello.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, ma question porte sur les incertitudes qui retardent la construction d'un centre d'hébergement d'urgence dans l'ouest de La Réunion.

Initié dès 2005 par la communauté d'agglomération de l'ouest, ce projet est destiné à pallier l'absence criante de structures permettant de répondre de façon satisfaisante et adaptée aux personnes en situation de détresse et en rupture d'hébergement.

La phase d'élaboration du projet a été menée à bien puisqu'elle a permis de franchir trois étapes : identifier un maître d'ouvrage, le Territoire de la côte ouest, le TCO ; désigner un gestionnaire, l'association Halte Père Étienne Grienberger ; localiser un terrain d'implantation situé sur le territoire de la commune de Saint-Paul qui est fortement impliquée dans cette réalisation.

De plus, dès son lancement, ce projet a bénéficié du soutien de la DRASS qui a inscrit sa réalisation dans le schéma départemental de l'accueil, de l'hébergement et de l'insertion de La Réunion qu'elle a élaboré pour la période 2007-2011.

Tout cet édifice a été ébranlé en décembre 2008 par cette même DRASS qui a remis en cause le bien fondé de cette structure, d'une part, en relativisant l'ampleur des besoins, sur la base des seules statistiques téléphoniques du 115, d'autre part, en estimant trop élevé le budget de fonctionnement.

Inattendu, ce revirement est pour le moins incompréhensible tant la remise en cause de ce projet est difficilement envisageable. Faut-il rappeler que le taux d'équipement en CHRIS est très faible à La Réunion et particulièrement dans l'ouest ?

Après un an d'arrêt, la DRASS vient d'accepter de lancer une nouvelle évaluation des besoins réels. Les premières enquêtes confirment le manque cruel d'hébergement d'urgence ainsi que le recours trop fréquent à des solutions inadéquates. Celles-ci provoquent, paradoxalement, des perturbations supplémentaires chez des personnes et des familles déjà en grande difficulté, notamment la déscolarisation des enfants.

Il faut noter, par ailleurs, que le gestionnaire a toujours été disposé à revoir le budget de fonctionnement.

Les conditions sont donc à présent réunies pour relancer ce projet. Tous les acteurs veulent avoir la garantie que ce nouveau départ débouchera sur la construction du centre d'hébergement d'urgence à Saint-Paul.

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous rassurer sur ce point ?

**M. Pierre Gosnat.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Madame la députée Huguette Bello, comme vous l'indiquez très justement, un projet de création d'un centre d'hébergement d'urgence dans l'ouest du département de La



Réunion a effectivement été un temps envisagé. Il a été retenu dans le cadre de la programmation fixée dans le schéma de l'accueil, de l'hébergement et de l'insertion de l'île de La Réunion, pour la période 2007-2011.

Cependant, pour apporter une réponse mieux adaptée aux besoins, il a été revu. Ainsi, selon les données recueillies auprès du service 115 – la ligne téléphonique d'urgence pour les sans-abri –, l'ouest du département ne semble pas nécessiter la création d'un centre d'hébergement d'urgence de 30 à 40 places.

Par ailleurs, le coût annuel à la place proposé dans le projet était de 25 000 euros, alors que le tarif de convergence retenu nationalement pour l'outre-mer est de 17 000 euros.

C'est pourquoi, dans le cadre d'une réactualisation de ce schéma, intervenue en 2009, une option plus efficiente a été retenue. Des discussions, engagées avec l'intercommunalité des territoires des communes de l'ouest permettent d'envisager un projet de création d'une maison relais, financée sur crédits d'État, en lieu et place du centre d'hébergement d'urgence, sur le terrain offert par les élus.

Rappelons que la maison relais est un équipement social qui permet de loger de manière durable, dans un cadre semi-collectif, des personnes sans domicile ne disposant pas d'une réelle autonomie. Ce projet nous semble mieux correspondre aux besoins et s'inscrit complètement dans le cadre du schéma de refondation qui a été présenté en conseil des ministres le 10 novembre dernier.

Par ailleurs, le schéma de l'accueil, de l'hébergement et de l'insertion de l'île de La Réunion, tel qu'il a été réactualisé, constitue un outil majeur d'adéquation de l'offre et de la demande. Il prévoit la pérennisation d'une formule novatrice d'accueil pour des personnes en situation d'exclusion. Il s'agit notamment de proposer un service d'accueil familial de 10 places pouvant répondre à la demande d'hébergement d'urgence de proximité pour l'ouest, de personnes qui ne pourraient pas relever des établissements de Saint-Denis et de Saint-Pierre. Ce service est désormais intégralement financé par l'État depuis le retrait du département.

Enfin, je tiens à souligner l'effort particulier de l'État à La Réunion en matière de développement de places d'hébergement qui a permis l'installation de 62 places sur les communes de Saint-Denis et Saint-Pierre et le financement d'extensions ou de projets nouveaux déjà agréés pour 42 places, soit un total de 104 places pour l'ensemble de La Réunion.

**M. le président.** La parole est à Mme Huguette Bello.

**Mme Huguette Bello.** Ce n'est pas la réponse que nous attendons dans l'ouest. À La Réunion, 14 % des femmes portent plainte pour des violences intrafamiliales. Les personnes vivant dans l'ouest se retrouvent avec des enfants déscolarisés parce qu'on leur propose des places dans le sud, le nord ou l'est. L'ouest est complètement démuné en la matière.

Votre réponse ne peut donc pas nous satisfaire. Nous allons nous battre pour qu'il y ait un vrai centre d'hébergement d'urgence dans l'ouest de la Réunion.

**M. Pierre Gosnat.** Très bien !

#### INTERDICTION DE DÉPASSEMENT POUR LES POIDS LOURDS SUR LES AUTOROUTES D'ALSACE

**M. le président.** La parole est à M. Éric Straumann, pour exposer sa question, n° 944, relative à l'interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les autoroutes d'Alsace.

**M. Éric Straumann.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2009, toutes les autoroutes – A30, A31, A33, A330 et A313 – du sillon lorrain sont frappées par une interdiction pour les poids lourds de dépasser. Cette décision a été mise en œuvre par la direction interdépartementale des routes de l'est qui a également en charge la gestion des routes du fossé rhénan alsacien.

Le constat réalisé sur l'A31 montre, qu'après son instauration, cette mesure est globalement respectée et qu'elle commence à produire les premiers effets attendus – les usagers font notamment état d'un meilleur confort de conduite.

L'objectif de cette interdiction « consiste à améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière tout en assurant une conduite plus apaisée pour l'utilisateur », selon l'expression du cabinet de la préfecture de la région Lorraine.

Le péage pour les poids lourds de plus de 12 tonnes, instauré sur les autoroutes allemandes depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 – la *LKW Maut* –, s'est traduit par d'importants reports de trafic de l'autoroute A5, côté allemand, vers l'axe nord-sud alsacien, qui est désormais saturé de poids lourds.

Pourquoi cette interdiction de dépassement pour les poids lourds, mise en place en Lorraine, n'est-elle pas possible en Alsace ? Le Gouvernement et les préfets ont déjà été, à de multiples occasions, saisis de cette question difficile pour notre région.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparou, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparou, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député Éric Straumann, comme vous l'avez indiqué, à la suite du comité interministériel de la sécurité routière du 13 mai 2008, des interdictions de doubler ont été mises en place pour les poids lourds sur douze sections autoroutières, principalement dans l'est et le nord de la France, ainsi qu'en Île-de-France.

Il s'agit d'expérimentations qui ont fait l'objet de concertations préalables avec les organisations professionnelles de transport routier.

Plus globalement, des études préliminaires ont été engagées au niveau national, afin de recenser les sections du réseau sur lesquelles cette mesure pourrait être utile.

Après consultation des préfets concernés, une liste des sections devant faire l'objet d'études détaillées a été arrêtée. En Alsace, deux sections de l'autoroute A35 ont été retenues : l'une entre Barr et Colmar, l'autre s'étendant sur environ 15 kilomètres au nord de Mulhouse. La traversée de l'agglomération strasbourgeoise par l'autoroute A350 a également été choisie.

Les études détaillées sont maintenant bien avancées et elles ont d'ailleurs été étendues à d'autres sections autoroutières. S'appuyant sur les résultats de ces études, les représentants de l'État devraient être en mesure d'engager une concertation avec les collectivités locales et les organisations professionnelles de transport routier au printemps 2010.

En parallèle, un premier bilan des mesures appliquées en Lorraine sera dressé au bout d'une année d'expérimentation. Les mesures d'interdiction de dépasser paraissant pertinentes pourront ensuite, après information des usagers, être appliquées en Alsace.

Conformément aux souhaits des parlementaires, exprimés dans le cadre de l'examen de la loi Grenelle 1, le rapport portant sur l'impact d'un éventuel recours à des poids lourds d'un poids total en charges de 44 tonnes, de l'interdiction de doubler et de la limitation à 80 kilomètres à l'heure des poids lourds vous sera prochainement transmis. Il permettra de répondre plus complètement à vos interrogations.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Straumann.

**M. Éric Straumann.** J'ai pris bonne note du projet concernant la section entre Barr et Colmar et la quinzaine de kilomètres au nord de Mulhouse. Je pense qu'il serait préférable d'appliquer une interdiction globale entre Barr et Saint-Louis, parce que la difficulté existe sur l'intégralité de la section.

Je vous remercie en tout cas de ces précisions, monsieur le secrétaire d'État.

#### AVENIR DU TRANSPORT ROUTIER

**M. le président.** La parole est à M. Franck Reynier, pour exposer sa question, n° 951, relative à l'avenir du transport routier.

**M. Franck Reynier.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, le transport routier est un secteur économique important, un élément indispensable au fonctionnement de l'industrie, de l'artisanat et du commerce dans notre pays. En France, le transport routier de marchandises représente 550 000 emplois et un chiffre d'affaires annuel de plus de 55 milliards d'euros.

La ville de Montélimar dont je suis le maire, le département de la Drôme et l'ensemble de ce territoire comptent de nombreuses entreprises de transports dont je tiens à vous faire part des préoccupations.

La première inquiétude de ces chefs d'entreprises concerne la taxe carbone. Les salaires, les coûts de carburants, la hausse des tarifs des péages autoroutiers, les nouvelles contributions telles que la taxe kilométrique pour les poids lourds décidée lors du Grenelle 1 pèsent sur l'activité de ces entreprises, dans un contexte concurrentiel européen difficile.

Le secteur a montré qu'il était prêt à s'engager dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et la recherche de solutions durables. Cette volonté doit être encouragée par des mesures spécifiques. Compte tenu du poids de l'ensemble de ces charges, ces entreprises estiment que la proposition d'un allègement de la taxe carbone à hauteur de 35 % est insuffisante ; ils demandent l'application d'un taux de 75 %. Quelles suites le Gouvernement compte-t-il donner à cette requête ?

Leur deuxième inquiétude porte sur la réglementation européenne en matière de répartition du temps d'activité des chauffeurs. Ce temps de travail se répartit entre la conduite, l'attente et la livraison. Actuellement, les entreprises françaises sont soumises à des contraintes plus fortes que nombre de leurs homologues européennes, ce qui les place en situation difficile dans la concurrence intracommunautaire. Il n'est pas normal que les chauffeurs français soient pénalisés par des conditions qui leur sont défavorables et qui nuisent à la compétitivité de leurs entreprises.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si le Gouvernement travaille sur une harmonisation de la réglementation ? Si oui, dans quel délai des évolutions seront-elles visibles ?

Enfin, les états généraux du transport routier de marchandises, qui ont été installés au mois de janvier, doivent permettre de moderniser la filière en tenant compte des enjeux du développement durable. Les chefs d'entreprise sont particulièrement vigilants sur les questions du coût du travail, de la fiscalité et de la réglementation européenne. Pouvez-vous m'indiquer quelle place sera accordée à ces préoccupations ?

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député Franck Reynier, la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que l'État étudie la création d'une contribution carbone. Celle-ci « aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix et sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires, de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises. »

Le principe d'une telle contribution n'a pas été remis en cause par le Conseil constitutionnel, dans sa décision du 29 décembre 2009 relative à la loi de finances pour 2010. Un nouveau dispositif de la contribution carbone sera soumis au Parlement, pour entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010.

Conformément à l'engagement du Président de la République, des mesures accompagneront la mise en place de cette contribution pour les secteurs qui subissent une forte concurrence européenne.

Il en sera ainsi pour le transport routier de marchandises qui bénéficiera d'un abattement de 35 % de la contribution carbone.

L'instauration de la contribution carbone, comme celle de l'éco-redevance qui interviendra en 2012, s'inscrit dans une évolution plus globale de la fiscalité supportée par le transport routier de marchandises : la fiscalité assise sur le coût du travail et les biens de l'entreprise diminue, tandis que celle qui est assise sur les trafics réellement effectués augmente.

Ainsi, le secteur du transport routier bénéficie des exonérations de charges sur les heures supplémentaires prévues par la loi TEPA depuis le début de 2008, de la baisse de la taxe à l'essieu à son minimum communautaire depuis le début de 2009, et, en 2010, de la réforme de la taxe professionnelle et de l'extension du régime d'allègement des charges sociales – dit « allègement Fillon » – à une partie des heures d'équivalence, ce qui représente une économie supplémentaire d'environ 150 millions d'euros par an pour le secteur.

S'agissant de la réglementation des temps de conduite et des temps de travail des conducteurs dans le transport routier de voyageurs et de marchandises, il faut préciser que les temps de conduite autorisés résultent du règlement européen n° 561-2006 qui harmonise le droit des vingt-sept États membres. En ce qui concerne le temps de travail, régi par une directive européenne, plusieurs États membres sont aujourd'hui poursuivis devant la Cour de justice de l'Union européenne pour n'avoir pas transposé de ladite directive. Tel n'est évidemment pas le cas de la France, dont la législation et la réglementation nationales sont compatibles avec les textes communautaires. Bref, il ne s'agit pas d'une spécificité française mais d'une directive européenne non appliquée par certains États membres.

Enfin, les États généraux du transport routier de marchandises, ouverts par Dominique Bussereau le 19 janvier dernier, doivent permettre de moderniser ce secteur si essentiel à notre

économie. Les partenaires sociaux doivent notamment travailler sur trois thèmes : la performance économique et environnementale du secteur ; l'attractivité des métiers et la formation ; enfin, la modernisation de la convention collective. Dans ce cadre, un nouveau débat sur la définition du temps de travail n'est évidemment pas exclu, mais c'est aux partenaires sociaux d'en décider.

Les conclusions des États généraux du transport routier de marchandises sont attendues en octobre prochain ; Dominique Bussereau ne manquera évidemment pas d'en informer en temps voulu la représentation nationale.

**M. le président.** La parole est à M. Franck Reynier.

**M. Franck Reynier.** Merci, monsieur le secrétaire d'État, pour votre réponse et votre soutien. Il est en effet essentiel que le Gouvernement se saisisse de ces différents dossiers : les transporteurs routiers l'attendent.

#### DÉSENCLAVEMENT ROUTIER DE L'ARRONDISSEMENT D'AVESNES-SUR-HELPE

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Marin, pour exposer sa question, n° 952, relative au désenclavement routier de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe

**Mme Christine Marin.** Ma question s'adresse à Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur l'enjeu du désenclavement routier de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe dans le Nord, dans lequel je suis élue. Ce territoire de 240 000 habitants situé en plein cœur de l'Europe ne bénéficie toujours pas des infrastructures routières qu'il mérite. En particulier, la RN2, qui relie Paris à la frontière belge vers Mons, n'est pas à deux doubles voies, à l'exception du contournement ouest de Maubeuge. Conséquence : l'Avesnois est freiné dans sa croissance, et le taux de mortalité sur cette route est tel qu'il avait justifié, le 4 mars 2003, une déclaration d'utilité publique.

Pourtant, cet axe n'a bénéficié, dans le plan de relance, que de l'engagement des travaux de la section Hautmont-Beaufort et de la programmation des études sur les sections Beaufort-Avesnes et Avesnes-Etrœungt. Ces progrès appréciables restent cependant insuffisants pour permettre un véritable développement. La réponse que vous avez récemment apportée à l'un de mes collègues nordistes ne peut donc me satisfaire. En effet, pour porter à la RN2 toute l'attention requise, il faut changer de braquet. Les experts économiques privilégient ainsi un axe est-ouest qui relierait la Ruhr à la Manche – vers Le Havre et Londres –, dont la RN2 peut devenir un maillon essentiel qui lui donnerait tout son intérêt suprarégional. Dans cette optique, il faut prendre une position sur le contournement de Maubeuge Nord pour assurer la liaison vers Charleroi, laquelle fait déjà l'objet d'un engagement financier du gouvernement wallon. Il est donc urgent de remobiliser les outils techniques – études de projets et dossier relatif à la loi sur l'eau – au travers du PDMI, le programme de développement et de modernisation des itinéraires routiers, tels qu'ils figuraient dans l'ancien contrat de plan État-région.

Je propose que le Gouvernement s'inspire de la démarche qui a permis de sortir de l'impasse dans le dossier de la rivière Sambre, avec la nomination d'un médiateur chargé de rechercher les financements complémentaires, d'établir un protocole sur la globalité du projet et de réactiver les comités de pilotage sur zone. Nos besoins opérationnels immédiats sont modestes, mais ils sont le gage de résultats rapides et porteurs d'un message fort pour la population. Je vous

assure de mon entière disponibilité pour vous rencontrer et vous invite d'ores et déjà à venir dans l'Avesnois. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, pour répondre à cette excellente question.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Madame la députée, la route nationale 2 qui relie Paris à la frontière franco-belge a fait de longue date l'objet de travaux d'aménagement et de constructions de deux doubles voies. Comme vous l'avez indiqué, son aménagement relève aujourd'hui des PDMI, lesquels constituent désormais le cadre de réalisation pour la modernisation des routes nationales pour la période 2009-2014.

S'agissant de l'élaboration du PDMI du Nord-Pas-de-Calais, dont relève la section de RN2 que vous avez évoquée, les négociations avec les collectivités territoriales ont été délicates et menées dans un contexte budgétaire difficile. Néanmoins, ce PDMI retient comme l'une de ses priorités l'aménagement de la RN2, en particulier le passage à deux doubles voies de la section Hautmont-Beaufort, située en plein Avesnois, pour un montant de 32 millions d'euros intégralement pris en charge, d'ailleurs, par l'État. L'essentiel de ces crédits ont même été mis en place dès la programmation pour 2009.

Les autres sections de la RN2 entre Laon et la frontière belge ne sont pas inscrites au PDMI de 2009-2014. Les besoins d'aménagement de ces sections ne sont pas homogènes, et l'attention paraît devoir être concentrée aujourd'hui sur la section Etrœungt-Beaufort au sud de Maubeuge. C'est pourquoi l'étude de son aménagement, intégrant un contournement d'Avesnes-sur-Helpe, sera réalisée au cours du PDMI actuel. L'ambition est d'inscrire la réalisation le moment venu, dans la prochaine génération de PDMI.

S'agissant du contournement nord de Maubeuge, sa réalisation mérite effectivement d'être examinée en détail. Le sujet nécessite un consensus au niveau local. Il me semble important de pouvoir mettre en perspective l'ensemble des fonctionnalités liées à la RN2, y compris au nord et à l'est de Maubeuge.

Dans cette optique, votre suggestion semble intéressante et pertinente. C'est pourquoi Dominique Bussereau tient à vous annoncer qu'il nommera prochainement un coordonnateur chargé d'identifier les grandes orientations d'aménagement à privilégier sur la RN2.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Marin.

**Mme Christine Marin.** Je remercie infiniment le Gouvernement pour sa volonté de sortir de l'impasse avec la nomination de ce coordonnateur. Je ne demande qu'une chose : que les choses aillent le plus vite possible, car nous avons beaucoup attendu.

#### ÉCHANGEUR ROUTIER DANS LA COMMUNE DE TEMPLEMARS

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Huyghe, pour exposer sa question, n° 953, relative à l'échangeur routier dans la commune de Templemars.

**M. Sébastien Huyghe.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, depuis de nombreuses années, le sud de l'agglomération lilloise est soumis à un trafic routier



intense. Les voies d'accès à l'autoroute A1, qui constitue la colonne vertébrale du réseau, sont régulièrement saturées, notamment l'échangeur de Seclin.

Les élus du secteur et tous les acteurs économiques réclament unanimement, et ce depuis de très nombreuses années, la réalisation du projet d'échangeur autoroutier au niveau de la commune de Templemars. La communauté urbaine de Lille a cependant refusé d'inscrire ce projet dans son schéma de transports, malgré l'intérêt économique manifeste qu'il représente pour desservir les zones industrielles existantes ou futures, et notamment la zone d'aide à finalité régionale située à proximité.

L'ensemble des élus du secteur ont bien conscience que la réalisation d'un tel projet doit nécessairement se fonder sur une approche globale du réseau routier du sud de la métropole lilloise. Cependant, l'absence de programmation de ce projet dans le schéma de transports de la communauté urbaine de Lille, qui en a pourtant la responsabilité, ne permet pas d'appréhender cette dimension : la situation empire donc progressivement.

Quelle est, monsieur le secrétaire d'État, la position de l'État sur ce projet ?

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Comme vous l'avez dit, monsieur le député, un renforcement du rôle de desserte locale de l'autoroute A1 ne peut être envisagé que dans le cadre d'une réflexion globale prenant en compte le maillage du réseau routier et autoroutier au droit de l'agglomération, le développement urbain et l'organisation des déplacements de l'aire métropolitaine.

Aujourd'hui, la liaison routière entre Seclin et Lesquin est fortement saturée. Les sections routières et autoroutières voisines, telles que l'A21 entre Dourges et Lens, la RN41 entre La Bassée et Englos ou l'A2 au droit de Valenciennes sont également saturées. La seule implantation d'un échangeur dans la commune de Templemars ne suffirait pas à améliorer les conditions de circulation, et les dégraderait même peut-être. Il est donc nécessaire que des études approfondies sur les déplacements dans l'ensemble de la zone sud de l'agglomération lilloise soient préalablement réalisées.

Ces études d'aménagement relèvent, dans ce secteur, de la compétence de la communauté urbaine de Lille. Pour ces raisons, elles doivent intégrer, d'une part, une réflexion approfondie sur le lien entre urbanisation, infrastructures et offres de transport et, d'autre part, l'élaboration d'un véritable schéma multimodal de fonctionnement du secteur, dont les perspectives de développement sont aujourd'hui très supérieures à celles envisagées il y a encore quelques années.

L'État invite donc fermement la communauté urbaine à poursuivre et à intensifier ses efforts en matière d'aménagement, en concertation avec les territoires concernés. De son côté, il poursuit sa réflexion concernant l'opportunité de réaliser un contournement au sud-est de Lille, lequel permettrait de relier l'A1 au niveau de Seclin à l'A23 au niveau de Péronne, puis, au-delà, à l'A27. Ce projet d'infrastructure est inscrit à la revue des projets, dont le rôle est d'identifier les grandes opérations d'infrastructure à faire figurer au schéma national des infrastructures de transport.

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Huyghe.

**M. Sébastien Huyghe.** Merci, monsieur le secrétaire d'État. L'action de l'État va peut-être inciter la communauté urbaine à prendre ses responsabilités.

#### LIGNE FERROVIAIRE N° 4 ENTRE PARIS ET L'ALSACE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Raison, pour exposer sa question, n° 948, relative à la ligne ferroviaire n° 4 entre Paris et l'Alsace.

**M. Michel Raison.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur l'avenir de la ligne ferroviaire n° 4, qui relie l'Alsace et la Franche-Comté à Paris. À l'horizon de la mise en service, en décembre 2011, du TGV Rhin-Rhône que nous souhaitons tous, cette ligne Corail intercity subira une nouvelle recomposition de son offre de transport afin de tenir compte des inévitables reports de clientèle, comme ce fut le cas en 2007 lors de la mise en service du TGV Est.

Des mesures complémentaires pour maintenir un service de voyageurs sur la ligne 4 sont cependant indispensables. En effet, cette ligne reste un atout majeur pour la Haute-Saône – et aussi pour la Haute-Marne, d'ailleurs –, qui cherche toujours à améliorer son désenclavement, notamment pour Vesoul, chef-lieu du département.

Dès le 13 novembre 2009, je m'étais mobilisé pour que l'avenir de cette ligne soit étudié dans le cadre de la convention, en cours d'élaboration, entre l'État et la SNCF sur la création de « trains de l'aménagement du territoire »

Je vous prie donc, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir rappeler les orientations générales et l'état d'avancement de ces réflexions, et de me préciser si la ligne 4 sera bien retenue, en particulier pour ce qui concerne les liaisons directes, le matin et le soir, entre Belfort et Paris.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Le schéma de desserte de la ligne Corail intercity n° 4, monsieur Raison, doit effectivement être aménagé dans la perspective de la mise en service du TGV Rhin-Rhône dès décembre 2011, qui permettra de relier Paris à Belfort en deux heures quinze au lieu de quatre heures actuellement. Les évolutions envisagées feront l'objet de discussions avec les conseils régionaux de Champagne-Ardenne, de Franche-Comté et d'Alsace. L'importance des principales liaisons pendulaires pour les usagers sera naturellement prise en compte.

La qualité de service offerte sur les liaisons ferroviaires, notamment pour les territoires à l'écart des lignes à grande vitesse, est une préoccupation majeure de nos concitoyens. L'objectif de l'État est à la fois d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers sur les liaisons qui répondent de manière adaptée aux besoins des territoires, et de créer un dispositif pérenne répondant aux évolutions de la réglementation.

C'est pourquoi, comme l'a indiqué le Président de la République dans son discours du 9 février dernier relatif à l'avenir des territoires ruraux, le Gouvernement a décidé d'étudier la mise en place d'un cadre conventionnel adapté susceptible de permettre à la SNCF d'exploiter les liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire dans des conditions économiques pérennes. Un audit a été engagé afin d'approfondir cette proposition.

La ligne Corail intercity n° 4 contribue significativement au désenclavement du département de la Haute-Saône et de son chef-lieu, Vesoul. Elle s'inscrit donc pleinement dans le champ de cette étude, dont les premières conclusions seront rendues au premier semestre de 2010.

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

**M. Michel Raison.** J'ai eu un peu peur, monsieur le secrétaire d'État, lorsque vous avez évoqué les TER au début de votre intervention. Nous verrons quelles seront les conclusions des études, mais j'insiste bien sur le besoin d'un véritable « train d'aménagement du territoire » ; les omnibus que sont les TER ne peuvent en effet suffire.

#### AVENIR DE LA FILIÈRE FRET DE LA SNCF

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Gosnat, pour exposer sa question, n° 927, relative à l'avenir de la filière fret de la SNCF.

**M. Pierre Gosnat.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, ma question concerne l'avenir de la filière fret de la SNCF et plus particulièrement celui de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne.

Vous connaissez le dicton populaire : « Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage. » Il semble bien que la direction de la SNCF entende en faire l'application à sa filière fret. Dans son édition du 29 janvier dernier, *L'Humanité* – excellent journal dont je vous recommande la lecture (*Sourires*) – a rendu public un document interne à la SNCF intitulé : « Démarche, flux, dessertes : un projet, une méthode, des résultats attendus, une équipe ! » Ce texte confidentiel détaille avec précision l'affaiblissement programmé de l'activité fret.

À l'horizon 2011, ce sont près de 620 000 wagons de marchandises qui ne circuleront plus sur nos voies ferrées, dont 255 000 du seul fait de l'abandon volontaire par la direction du wagon isolé. Pour compenser cette décision, plus de 510 000 poids lourds supplémentaires encombreront nos routes, alors même que le Grenelle de l'environnement préconise que 25 % du volume de marchandises soit transporté par fret – pour seulement 11 % aujourd'hui.

Il semble évident que, pour la direction de la SNCF, l'avenir du rail, ce soit la route. En effet, depuis 2002, le volume de marchandises transporté par rail a été divisé par deux. Outre l'abandon du wagon isolé, la direction de la SNCF prévoit de ne traiter que les contrats de transport de marchandises nécessitant trois allers-retours par semaine, soit une réduction de 30 à 40 % de ses activités. Depuis 2003, 10 000 emplois ont été supprimés dans ce secteur, et de nombreuses gares fermées.

Nous sommes face au démantèlement programmé du fret français et de l'abandon des missions de service public de la SNCF, au nom de la concurrence et de la rentabilité.

Cette politique a des répercussions directes sur nos territoires. De nombreuses gares sont menacées de fermeture, parmi lesquelles la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. Située en plein cœur d'une opération d'intérêt national – OIN –, à quelques kilomètres de l'aéroport d'Orly et du MIN de Rungis, elle offre pourtant d'énormes potentialités sous-exploitées par la SNCF : je signale qu'un seul train entre dans le MIN de Rungis, alors que, chaque jour, des dizaines de milliers de camions y pénètrent. La fermeture de ce site handicaperait profondément le développement de l'activité dans une zone déjà sinistrée, et alors même que les projets de l'OIN se fondent sur le maintien du site et l'implantation d'entreprises dans ses alentours.

Mes questions sont donc simples. Comment le Gouvernement entend-il consolider et développer la filière fret de la SNCF, et donc remettre en cause le projet d'entreprise ?

Pouvez-vous m'assurer, monsieur le secrétaire d'État, du maintien de la gare de Villeneuve-Saint-Georges et de l'accroissement de son activité ?

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, je veux revenir sur vos propos et confirmer la mobilisation de l'État en faveur du mode ferroviaire. L'engagement national pour le fret ferroviaire, présenté au conseil des ministres du 16 septembre 2009, en est l'illustration. Il traduit dans les faits l'ambition du Grenelle de l'environnement de porter la part des modes de transport de marchandises alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Cet engagement national porte sur un investissement global en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros d'ici à 2020, auxquels s'ajoutera 1 milliard d'euros investis par la SNCF pendant cette même période.

Je rappelle que le Gouvernement a demandé à la SNCF de s'engager résolument dans le développement du fret ferroviaire, d'investir dans les solutions innovantes de transport de marchandises.

En cohérence avec cet engagement national et cette attente du Gouvernement, la SNCF finalise actuellement son projet de schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises. Naturellement, le Gouvernement veillera à ce que les réformes envisagées par la SNCF prennent en compte un objectif de desserte du territoire la plus équitable possible.

En ce qui concerne l'activité « wagons isolés », le schéma directeur s'appuiera sur une organisation de transport qui comportera, d'une part, des services sur mesure pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux, dont les transports relèvent naturellement du mode ferroviaire. D'autre part, des trains composés de coupons de wagons « multi-lots/multi-clients » seront acheminés entre deux plates-formes. Celles-ci seront principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. L'ensemble de cette organisation sera mis en place de façon progressive sur une période de deux ans.

Les décisions concernant la localisation de ces plates-formes, notamment en Île-de-France, ne sont pas encore arrêtées par la direction de la SNCF et il ne m'est donc pas possible de répondre complètement à votre interrogation. Toutefois, il faut rappeler que, tout en prenant en compte des considérations d'ordre économique et social, ce réseau de plates-formes sera principalement défini en fonction des besoins exprimés par les chargeurs, clients actuels ou potentiels de Fret SNCF.

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

**M. Pierre Gosnat.** Monsieur le secrétaire d'État, vous ne nous rassurez pas du tout, car vous n'avez pas répondu en ce qui concerne Villeneuve-Saint-Georges.

Vous avez parlé d'un investissement de 7 milliards, mais il s'étalera sur dix ans : l'effort public dans le domaine du fret n'est pas à la hauteur des besoins.

Permettez-moi de citer encore quelques chiffres. Le projet d'entreprise prévoit que 3 438 cheminots fret devraient voir leur emploi supprimé en 2010. Il annonce une baisse de 11,2 % du chiffre d'affaires de la SNCF, de 30 % du nombre de wagons destinés au transport du charbon...

**M. le président.** Il faut conclure.

**M. Pierre Gosnat.** ...de 35 % pour la chimie, de 50 % pour l'automobile et les produits de grande consommation. Il semble urgent de décider un moratoire sur le plan d'entreprise de la SNCF.

#### LIGNE TGV PARIS-ARRAS

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Maquet, pour exposer sa question, n°933, relative à la ligne TGV Paris-Arras.

**Mme Jacqueline Maquet.** Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

En janvier dernier, la SNCF a annoncé la suppression éventuelle de dessertes TGV pour Arras, au motif d'un manque de rentabilité. Cette perspective inquiète vivement les habitants et les élus du Pas-de-Calais. Mise en place au début des années 90, cette ligne à grande vitesse, qui relie Arras à la capitale en cinquante minutes, a largement contribué à l'attractivité du territoire de l'Arrageois, à l'installation de nombreuses entreprises, mais également au désengorgement du réseau routier et autoroutier. En outre, elle a permis à nombre d'habitants du Pas-de-Calais de trouver un emploi en région parisienne.

Bien que le secrétaire d'État ait démenti l'intention de la SNCF de supprimer cette ligne TGV, le principe de réorganisation de certaines dessertes a bien été entériné lors du conseil d'administration de la SNCF, et le doute persiste toujours sur les douze liaisons quotidiennes vers Paris.

Ce n'est pas seulement le territoire arrageois qui serait touché. Une grande partie de la région est concernée par cette ligne, qui se poursuit en direction de Dunkerque ou de Valenciennes, *via* Lens et Béthune. On compte d'ailleurs près de 700 abonnements mensuels dans la communauté urbaine d'Arras.

De plus, il n'est pas inutile de rappeler que les collectivités locales et les contribuables ont permis la mise en place du TGV en finançant notamment l'aménagement des gares, et que les bénéfices de Réseau Ferré de France en 2009 se montent à 315 millions d'euros.

Cette mesure risque donc de condamner un territoire de province dont l'attractivité ne cessait de s'accroître. Les habitants du Pas-de-Calais n'ont pas à subir la stratégie de la SNCF qui consiste à abandonner les missions de service public au profit des activités commerciales.

À l'heure du développement durable, à l'heure de l'arrivée du Louvre-Lens, la logique serait, bien au contraire, de créer de nouvelles dessertes. Cette intention de réorganisation est incompréhensible. Je demande donc au Gouvernement de prendre ses responsabilités et de renoncer à cette logique de démantèlement du service public.

**M. Pierre Gosnat.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Madame la députée, lors de la séance des questions au Gouvernement du 19 janvier dernier, la représentation nationale a déjà exprimé son inquiétude à propos des informations que vous venez d'évoquer. Je veux donc réaffirmer avec force la réponse que Dominique Bussereau avait alors apportée : la mission de service public assurée par la

SNCF est fondamentale aux yeux du Gouvernement. Il n'est pas question de supprimer quelque desserte TGV que ce soit, et naturellement en premier lieu entre Paris et Arras.

En effet, l'État investit massivement dans le développement des lignes à grande vitesse. Cet effort financier considérable, qui permettra de lancer simultanément quatre chantiers majeurs en France dans les prochaines années, repose sur l'ambition affirmée d'aménager le territoire dans son ensemble tout en fondant une nouvelle culture des déplacements, alternative au tout-routier. Cet engagement fort de l'État n'est évidemment pas compatible avec une diminution des dessertes. L'objectif que nous assignons donc à la SNCF, qui est l'entreprise de tous les Français, est bien de développer l'offre, pour toujours mieux desservir le territoire et favoriser la politique de report modal que le Gouvernement promeut dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Maquet.

**Mme Jacqueline Maquet.** Monsieur le secrétaire d'État, vous comprendrez que nous soyons vigilants. La fermeture de la ligne TGV éloignerait le territoire arrageois de la capitale – dont il n'est aujourd'hui qu'à cinquante minutes –, mais aussi de la métropolisation grandissante lilloise.

#### LIGNE FERROVIAIRE AUVERGNE-PARIS

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Charasse, pour exposer sa question, n°938, relative à la ligne ferroviaire Auvergne-Paris.

**M. Gérard Charasse.** Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports, et concerne la situation particulièrement dégradée du transport public ferroviaire depuis la région Auvergne vers Paris. En une dizaine d'années, le nombre de retards a plus que triplé, tant en nombre qu'en durée, atteignant parfois plusieurs heures.

De mes investigations, je retiens que cette situation ne s'impute pas à l'état des voies – qui, s'il conduit à une perte notable de confort, notamment avec les voitures de type TéoZ rehaussées, plus sensibles au roulis, ne provoque que très rarement des ralentissements –, mais à la gestion matérielle et humaine de la ligne qui impose aux agents comme aux matériels un travail à flux tendu qui ne souffre, sans conséquence notoire, aucun aléa.

Cet état de fait risque d'avoir, sur la fréquentation d'une ligne qui n'est plus fiable, et donc sur son avenir, de graves conséquences. Je demande donc à M. le secrétaire d'État de bien vouloir ouvrir une enquête administrative qui permette d'identifier sûrement les causes de ce dysfonctionnement et d'y remédier rapidement, en attendant le TGV.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, vous m'interrogez sur la dégradation sensible de la qualité de service que vous observez et qui se traduit, notamment, par des retards, sur la ligne Clermont-Ferrand-Paris, desservie par les services nationaux de la SNCF.

Pour l'année 2009, le taux de régularité entre les deux villes est de 88,8 %. La principale cause d'irrégularités sur cette ligne est liée aux pannes de locomotive, qui expliquent 27 % des retards. La SNCF a donc lancé, au début de l'année 2009, un plan d'action correctif afin de réduire le nombre d'avaries.



Toutefois, la ligne entre Clermont-Ferrand et Paris connaît depuis décembre 2009 une situation difficile liée aux périodes de grand froid. La SNCF a anticipé ces contraintes climatiques en mettant en œuvre des ralentissements à 160 kilomètres à l'heure dès le début des intempéries, afin de garantir la sécurité des circulations et de continuer à faire rouler l'intégralité des trains sur cet axe.

De manière exceptionnelle, la durée et l'importance de la période de froid ont provoqué des projections de glace, endommageant le matériel. Ainsi, un nombre important de baies vitrées de voitures voyageurs ont dû être remplacées, ce qui a immobilisé certaines voitures Téo.

Par ailleurs, les opérations de jumelage des rames, au départ de Clermont, ont également été difficiles, dans la mesure où les systèmes d'attelage ont été affectés par les périodes de fort gel. Pour limiter les conséquences de ces phénomènes, la vitesse a été de nouveau réduite à 140 kilomètres à l'heure sur certains tronçons. Cela a pu entraîner des retards pendant cette période, mais tous les trains ont circulé.

Vous faites également mention de problèmes concernant la gestion humaine de la ligne. Les visites de maintenance et l'anticipation des ressources sont gérées au plus près par la SNCF, de manière que les trains puissent partir à l'heure. Un plan d'action a été mis en place en 2010 afin de permettre une amélioration continue de l'organisation actuelle.

Enfin, je tiens à rappeler que la SNCF a mis en place, depuis le début de 2007, plusieurs actions afin d'accélérer le temps de parcours entre Paris et Clermont, et d'améliorer la qualité de service. Par ailleurs, en décembre 2008, les travaux prévus dans le cadre du précédent contrat de plan État-région permettent de relever la vitesse à 200 kilomètres à l'heure, au lieu de 160 actuellement.

Plus généralement, l'année 2009 a été marquée sur l'ensemble du réseau par des problèmes de régularité. Ces problèmes sont principalement liés à l'augmentation du trafic et à l'effort considérable qui a été mis en œuvre pour renouveler les parties les plus anciennes du réseau. La modernisation des lignes peut en effet nécessiter des ralentissements de trains sur certaines portions en travaux. Les causes des retards internes à la SNCF dues au matériel défaillant et aux erreurs humaines ne sont à l'origine que de 35 % des problèmes.

Comme vous le savez, Dominique Bussereau a récemment fixé comme objectif à la SNCF de revenir à 90 % de ponctualité en 2010, et les efforts sur la ligne Paris-Clermont devront être particulièrement visibles et efficaces.

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

**M. Gérard Charasse.** La moitié des propos que vous venez de tenir, monsieur le secrétaire d'État, ne correspond pas à la réalité !

Empruntant moi-même cette ligne toutes les semaines, je sais que les deux millions de voyageurs qui l'utilisent vivent une situation tout à fait différente de ce que vous décrivez. Il n'y a pas eu d'amélioration sensible et les problèmes rencontrés cet hiver sont en réalité bien antérieurs aux difficultés hivernales. Ils résultent de problèmes matériels. En outre, lorsque j'évoque des problèmes humains, je mets en cause non pas les personnes qui travaillent mais le manque de personnel.

Depuis douze ans, je ne vois qu'une détérioration du service rendu sur cette ligne.

## AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 2

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Balligand, pour exposer sa question, n° 936, relative à l'aménagement de la route nationale 2.

**M. Jean-Pierre Balligand.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

L'autoroute A1, qui relie Paris et Lille et permet la liaison avec Bruxelles, est victime d'une saturation chronique. Or les impératifs environnementaux traduits par les engagements du Grenelle ne permettent pas d'envisager la création, prévue à l'origine, d'un axe de circulation autoroutier parallèle.

Il est donc vital pour les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie mais aussi Île-de-France de trouver une solution de circulation alternative qui soit plus économe en utilisation de l'espace et en deniers publics. La solution la plus efficace serait d'améliorer la fluidité de la route que l'on appelait autrefois la route Paris-Bruxelles, aujourd'hui la RN2, route nationale n° 2. Celle-ci a d'ailleurs fait l'objet d'investissements publics importants, dans le cadre des précédents contrats de plan que les collectivités locales ont signé avec l'État, en particulier au centre du département de l'Aisne, entre Laon et Soisson.

En outre, 100 millions d'euros de travaux sont programmés pour les sections situées au sud de cette zone, hors déviation de Vauciennes, pour laquelle les études ne sont pas terminées.

Pour le dire très clairement, l'État a pris des décisions de réalisation de travaux pour la partie sud de la RN2, les travaux de la partie centre étant déjà faits.

La RN 2 ne se réduit cependant pas, bien évidemment, à ces sections. Pour gérer correctement les flux entre la France et la Belgique, notamment ceux de poids lourds, qui représentent un tiers du trafic sur la partie la moins fréquentée, il est en effet impératif de conserver une logique d'axe.

Il est donc nécessaire que l'État, à qui incombe la gestion et la modernisation de cet axe essentiel puisqu'il demeure une route nationale, engage et finance non pas, du jour au lendemain, des travaux – cela n'a pas de sens, l'État ayant pris des engagements pour la partie sud – mais des études de mise à deux fois deux voies des sections qui n'y sont pas encore, c'est-à-dire entre Laon, au centre du département de l'Aisne, et la ville de Maubeuge, qui se trouve à la sortie du territoire français, à proximité de la ville de Mons, en territoire belge où l'on trouve bien entendu un réseau autoroutier performant.

Une demande de financement d'études comme celle que je viens de formuler ne me paraît pas exorbitante.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** La route nationale 2 qui relie Paris à la frontière franco-belge constitue, en effet, monsieur le député, un axe structurant. Elle a d'ailleurs fait l'objet de longue date de travaux d'aménagement et de travaux de mise à deux fois deux voies.

Comme je viens de l'indiquer à votre collègue Christine Marin, l'aménagement de cet itinéraire relève aujourd'hui des PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires routiers.

La section située au nord de Laon en Picardie supporte aujourd'hui un trafic plutôt modéré. C'est pourquoi les crédits du PDMI ont été mobilisés sur d'autres priorités en région Picardie, avec, comme vous l'avez d'ailleurs souligné,

plus de 100 millions d'euros consacrés aux parties sud de la RN 2. Cela témoigne d'un effort important du Gouvernement en faveur de cet axe.

En ce qui concerne la section de RN 2 située en Nord-Pas-de-Calais, je vous rappelle que les négociations menées pour l'élaboration du PDMI ont été particulièrement délicates. Néanmoins, ce dernier a retenu l'aménagement à deux fois deux voies de la section Haumont-Beaufort pour un montant de 32 millions d'euros, d'ailleurs intégralement pris en charge par l'État. Déjà 29 millions d'euros ont été mobilisés au titre de la programmation pour l'année 2009.

Ainsi, le Gouvernement, seul financeur des opérations inscrites dans le PDMI en cours sur la RN2, est très attentif à l'aménagement de cet axe. Dominique Bussereau a donc décidé de nommer, en suivant la proposition de Christine Marin, un coordinateur chargé d'identifier les grandes orientations d'aménagement à privilégier sur cet axe.

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

**M. Jean-Pierre Balligand.** J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, mais le problème de la direction des routes ne date pas d'aujourd'hui. C'est moi qui ai négocié le contrat de plan avec l'État lorsque je présidais le conseil général, la présidence de la région Picardie n'ayant alors pas, pour des raisons que je ne détaillerai pas, la possibilité de négocier avec le gouvernement de Lionel Jospin. Je l'ai donc fait, en accord avec le président du conseil régional.

C'est au nord que nous rencontrons un problème de fond. La direction des routes n'a en effet jamais voulu mettre à deux fois deux voies cet axe structurant, ce qui est une anomalie historique. Même si le dispositif figure dans les cartographies, jamais nous n'allons jusqu'au bout. Cela n'a pas de sens aujourd'hui. Le trafic augmente en effet de manière assez considérable.

Par ailleurs, sur les 100 millions d'euros évoqués, comme vous faites les poches des collectivités, près de 30 millions d'euros sont demandés au conseil général de l'Aisne et la même somme est réclamée au conseil général de Picardie. L'État n'investit donc pas les 100 millions annoncés.

Par conséquent, un financement des études me semblerait pouvoir être une priorité du Gouvernement, particulièrement s'il y a un coordinateur sur cet axe.

#### EFFETS DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIES DE FORÊT

**M. le président.** La parole est à M. Lionnel Luca, pour exposer sa question, n°946, relative aux effets des plans de prévention des risques d'incendies de forêt.

**M. Lionnel Luca.** Ma question concerne le problème des plans de prévention des risques d'incendies de forêt, les PPRIF mis en place dans le département des Alpes-Maritimes, plus particulièrement dans le secteur de Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var dont je suis l'élu, dans le cadre de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme, les PLU. Je précise d'emblée que je ne remets pas en cause les PPRIF. Ma question ne porte que sur des situations rencontrées en marge de ces PPRIF.

Certains terrains qui ont toujours été considérés constructibles par l'administration et la communes, depuis cinquante ou même quatre-vingts ans, deviennent subitement inconstructibles parce que le PPRIF s'applique impérativement, de manière un peu draconienne. Les maires se trouvent quelque peu dépourvus face à une administration qui leur semble rigide, tandis que les propriétaires comprennent d'autant

moins la situation qu'ils avaient refusé de construire là où leurs voisins avaient pu le faire légalement. Lesdits voisins se retrouvent comme eux en zone rouge mais conservent leur bien ; n'ayant pas fait construire, eux se retrouvent avec un terrain qu'ils ne peuvent plus utiliser, ne serait-ce qu'au profit de leurs enfants, sans parler de projets immobiliers qui pourraient effectivement être très discutables. Leurs enfants ne pourront donc se loger là, et le bien, jugé constructible de toute éternité, perd une part non négligeable de sa valeur.

J'ai encore eu l'exemple, hier, d'une personne s'acquittant actuellement de droits de succession sur un terrain constructible qui sera demain inconstructible.

Je m'interroge donc. L'administration ne pourrait-elle, dans de telles situations dont je répète qu'elles sont marginales, faire montre d'un peu plus de souplesse et laisser une certaine latitude aux maires, qui connaissent les réalités vécues sur le terrain et savent faire preuve de bon sens ? Je serais heureux que le Gouvernement reconnaisse la nécessité, même s'il faut faire preuve de rigueur et veiller à la sécurité, de considérer les situations au cas par cas.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, les plans de prévention des risques naturels, ou PPRN, ont pour objectif de maîtriser l'urbanisation dans les zones à risque et de réduire la vulnérabilité des populations et des biens existants. Le PPRN permet donc de cartographier les zones soumises aux risques naturels.

Prescrit par le préfet, ces plans sont élaborés en association avec les communes concernées, approuvés après enquête publique, annexés au plan local d'urbanisme de la commune, et ils valent servitude d'utilité publique. Les règles d'un plan de prévention des risques s'imposent à toute construction nouvelle dans les zones réglementées. Ainsi, afin de prévenir les conséquences des incendies de forêts, les plans de prévention des risques naturels liés aux incendies de forêts visent à maîtriser l'interface habitat-forêt et à éviter les constructions dont la sécurité des habitants serait mise en cause en cas d'incendie.

Ils définissent des zones de danger et de précaution où les constructions sont soit interdites en raison d'une intensité forte de l'aléa, soit soumises à des obligations pesant sur leurs conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation. Cela permet d'orienter les constructions accueillant des populations fragiles vers des secteurs moins exposés.

L'élaboration de ces documents se fait en associant systématiquement les services départementaux d'incendie et de secours car ces derniers sont les plus compétents pour évaluer la défendabilité de telle ou telle zone de la commune.

Au-delà de l'association et de la consultation des collectivités, au-delà de l'enquête publique, la concertation est indispensable tout au long de l'élaboration. C'est ainsi que le ministère de l'écologie mène, depuis plusieurs années, un programme d'accompagnement des services pour l'amélioration de la concertation dans les PPRN et pour l'élaboration de stratégies locales de prévention des risques. Ces stratégies de prévention, définies en concertation avec les collectivités locales concernées et les représentants de la société civile, peuvent être examinées par les commissions départementales des risques majeurs réunies par le préfet et être formalisées dans les schémas de prévention des risques naturels institués par la loi.

Comme vous le savez, les plans de prévention des risques visent, objectif essentiel, à sauvegarder la sécurité des personnes et des biens. Dans le même temps, l'association des acteurs locaux, au premier rang desquels figurent les maires, est un gage de leur efficacité. C'est la raison des instructions données aux services de l'État pour améliorer les modes de concertation, en particulier avec les élus.

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

**M. Lionnel Luca.** J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. J'ai bien noté, au-delà du petit rappel obligatoire des services sur les règles du PPRIF, que vous avez insisté plusieurs fois sur la concertation, donc sur la possibilité pour les maires de faire entendre leur voix dans des situations quelque peu tangentes.

#### RELOCALISATION DES DÉPÔTS D'HYDROCARBURES DE VILLENEUVE-LE- ROI ET DE VITRY-SUR-SEINE

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Briand, pour exposer sa question, n° 950, relative à la relocalisation des dépôts d'hydrocarbures de Villeneuve-le-Roi et de Vitry-sur-Seine.

**Mme Françoise Briand.** Ma question s'adresse à M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Je l'ai alerté par courrier du 2 février dernier de mon inquiétude relative au projet de relocalisation des dépôts d'hydrocarbures de Villeneuve-le-Roi et de Vitry-sur-Seine derrière le site classé Seveso de la SMCA, la Société de manutention de carburants aviation, qui est la société exploitant les cuves de kérosène d'Orly et qui se trouve sur la commune d'Athis-Mons, au bord de la plateforme aéroportuaire.

Ce projet, proposé par l'établissement public d'aménagement de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-amont, dans le but de valoriser le département du Val-de-Marne, prévoit l'implantation de nouvelles cuves derrière les cuves actuelles du site SMCA, dont la capacité totale de stockage atteindrait alors 240 000 mètres cubes d'hydrocarbures, soit quatre fois plus qu'actuellement. Il ne peut y avoir de doute sur le fait que le quadruplement de la quantité d'hydrocarbures stockés comporte des risques supplémentaires pour la sécurité des habitants de ce bassin très urbain, d'autant qu'il aura comme conséquence l'augmentation dans les mêmes proportions du transport de pétrole sur les routes traversant les communes de ma circonscription.

Je ne peux que m'inquiéter également des risques supplémentaires encourus par les nombreux passagers transitant par l'aéroport international Paris-Orly.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir m'indiquer votre position sur ce dossier et de me dire à quel stade en est aujourd'hui ce projet, sachant qu'un article est paru ce matin dans le journal *Le Parisien* – édition de l'Essonne – sur le renforcement du périmètre de sécurité du site actuel.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Madame la députée, ce dossier fait l'objet d'un long travail des services du ministère de l'écologie, en lien étroit avec l'équipe chargée d'animer la réflexion autour de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine amont.

Les dépôts de Vitry-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi font l'objet de plans de prévention des risques technologiques. Ces plans permettent de poser les bonnes questions, s'agissant de l'interaction des sites Seveso avec leur voisinage et, autant que nécessaire, de continuer à réduire le risque à la source, puis d'agir sur l'organisation des acteurs autour du site, sur l'urbanisation existante et sur l'urbanisation future.

Dans ce dossier, sachez que nous examinerons, d'une part, les risques que présentent ces dépôts pour les populations riveraines et pour les projets futurs envisagés dans cette zone faisant l'objet d'une opération d'intérêt général; et, d'autre part, les possibilités comparées de réduire les risques sur place ou de déménager les dépôts dans un lieu plus sûr. Si une solution concertée peut naître entre les différentes collectivités concernées et les exploitants des dépôts pétroliers en faveur d'un déménagement à proximité, le Gouvernement y sera favorable, sous réserve que la solution retenue n'amoindrisse pas la capacité de stockage des dépôts en Île-de-France, qui est limitée. C'est par conséquent cette solution qu'il retiendra, dès lors qu'un accord avec les différents acteurs – collectivités et exploitants – aura été conclu.

Si une telle solution n'était pas trouvée, les dépôts resteraient bien évidemment à leur emplacement actuel et des solutions de réduction du risque engendré sur place seront mises en place.

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Briand.

**Mme Françoise Briand.** Je vous ai bien entendu, monsieur le secrétaire d'État. J'espère qu'il y aura effectivement une concertation avec toutes les collectivités, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent, et je souhaite y être associée.

#### SITE FERROVIAIRE DE SOMAIN

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Candelier, pour exposer sa question, n° 925, relative au site ferroviaire de Somain.

**M. Jean-Jacques Candelier.** Ma question s'adresse – s'adressait! – à M. Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie.

Les choses s'accroissent. C'est avec amertume et colère que nous avons appris la fermeture du triage par gravité de Somain d'ici à la fin de l'année. Ce tri par gravité, non rentable, va donc fermer si rien n'est fait, ce qui est la suite logique d'une douloureuse séquence où l'on voit les effectifs se réduire comme peau de chagrin. En juin, le passage en 1 x 8 est prévu, c'est-à-dire le travail de quatorze heures à vingt-deux heures, et soixante-six nouvelles suppressions de postes sont programmées.

Dans ce dossier, le ministre nous a bien menés en bateau, en refusant de nous recevoir à plusieurs reprises et de donner du crédit aux propositions élaborées par l'intersyndicale SNCF de Somain. Il y a quelques mois, devant les caméras, le Gouvernement claironnait dans cet hémicycle que: « aucune décision n'était prise concernant le site ». C'était un mensonge, car tout se trouve dans le schéma directeur de la SNCF élaboré l'année dernière.

Avec M. le maire de Somain, j'aurai, le 15 mars, un entretien avec la direction régionale de Fret SNCF. On voudra certainement nous faire supporter le service après-vente d'une politique nationale catastrophique, avec l'abandon des activités de trafic diffus, en pleine contradiction avec le Grenelle de l'environnement.

Ironie de l'histoire, quand on parle « rail » à la SNCF, celle-ci nous répond « route ». Ainsi, l'entretien que nous aurons en mars se fera en présence de M. le directeur général adjoint de



GEODIS. Or GEODIS est la filiale de transport routier de la SNCF ! On ne peut pas plus clairement nous signifier que la logistique par camion est privilégiée.

À ce rendez-vous, assistera M. le délégué à l'aménagement des « Territoires ferroviaires Nord Picardie », mais où est l'aménagement du territoire quand on supprime une gare d'activités dans une zone déjà sinistrée comme le Douaisis ? Où est l'aménagement du territoire quand seulement trois triages sur les onze du réseau national sont maintenus ? Vous appelez cela un plan d'adaptation alors qu'il s'agit bel et bien d'un vaste plan de liquidation !

Par ailleurs, le système de transbordement de marchandises entre camions et wagons isolés, le système rail-port, que nous proposons pour sauvegarder des emplois sur le site, n'a pas non plus les faveurs de la direction. Selon mes informations le projet serait mené par une entreprise privée.

Je ne compte plus les courriers que j'ai rédigés, avec M. le maire de Somain, pour alerter M. Borloo. Aujourd'hui, encore une fois, j'ai plusieurs demandes précises à formuler.

Comptez-vous réellement sur des opérateurs privés pour prendre en charge des activités non rentables économiquement, mais socialement profitables ? Qu'attendez-vous pour mettre votre veto aux restructurations en cours à Fret SNCF et pour investir massivement dans le trafic diffus ?

Enfin, on le sait, alors que 450 000 wagons étaient expédiés des triages de la région en 2002, seulement 160 000 l'étaient en 2009 de Somain, seul triage à subsister dans la région. Cela pose bien entendu la question de la viabilité économique du ferroviaire. Pour la garantir, pourquoi l'État, comme il le fait pour les transports routiers, ne prendrait-il pas en charge la dette de RPF, ce qui permettrait de baisser le coût des sillons et d'augmenter leur qualité ?

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, l'engagement national pour le fret ferroviaire, présenté au conseil des ministres du 16 septembre 2009, illustre la mobilisation de l'État en faveur du transport ferroviaire de marchandises. Il traduit dans les faits l'ambition du Grenelle de l'environnement de porter la part des transports alternatifs de marchandises à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Cet engagement national porte sur un investissement global en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros d'ici à 2020, auxquels s'ajoutera un milliard d'euros investi par la SNCF.

Dans ce cadre, un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires va être mis en place. Le nord de la France sera desservi par l'autoroute ferroviaire atlantique entre la région de Lille et Hendaye, et est également concerné par les études en cours pour une autre autoroute ferroviaire qui pourrait relier Londres à Turin. L'accent est mis également sur l'amélioration et sur le développement des dessertes ferroviaires portuaires.

Au-delà de sa propre action, le Gouvernement a demandé à la SNCF de s'engager résolument dans le développement du fret ferroviaire. Naturellement, nous serons particulièrement attentifs à ce que les actions proposées par la SNCF, tout en répondant aux objectifs d'amélioration économique et organisationnelle de Fret SNCF, permettent à cette entreprise publique de rester un acteur majeur de la politique de report modal.

En cohérence avec cet engagement national, la SNCF finalise actuellement son projet de schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises.

En ce qui concerne l'activité « wagons isolés », ce schéma directeur s'appuiera sur une nouvelle organisation : d'une part, des services sur mesure pour les produits industriels lourds ou dangereux ; d'autre part, des trains composés de wagons « multi-lots multi-clients » acheminés entre deux plates-formes. Tout en prenant en compte des considérations d'ordre économique et social, ce réseau de plates-formes sera principalement défini en fonction des besoins exprimés par les chargeurs, clients actuels ou potentiels de Fret SNCF. Cette organisation sera mise en place de façon progressive sur une période de deux ans.

Les décisions de la SNCF concernant la localisation des plates-formes ne sont pas encore arrêtées. Le site de Somain dispose de nombreux atouts et apparaît bien placé pour s'inscrire dans ce réseau. Il possède une expérience historique dans le domaine du fret ferroviaire, un personnel compétent et des installations adaptées. Il est très bien localisé au sein de la région Nord-Pas-de-Calais pour offrir des liaisons ferroviaires groupées au départ et à l'arrivée de cette région. Enfin, il a bénéficié, en 2008 et 2009, d'investissements importants de l'ordre de 4 millions d'euros.

Ces évolutions du fret ferroviaire s'inscrivent dans un contexte de renchérissement du transport routier qui permettra de mieux prendre en compte les coûts d'infrastructure et des émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi, la mise en place de l'écoredevance poids lourds est confirmée, le dialogue compétitif avec les candidats pour la mettre en œuvre techniquement est engagé depuis septembre 2009. Par ailleurs, la contribution carbone sera bien appliquée au transport routier de marchandises, avec toutefois certaines modulations.

Concernant les péages d'infrastructures du fret ferroviaire, le Gouvernement a, conformément à son engagement, mis en place, dans la loi de finances pour 2010, un dispositif de compensation pour les entreprises ferroviaires des impacts de la réforme des péages, prévu à hauteur de 264 millions d'euros. Le Gouvernement a, en outre, décidé de limiter l'augmentation des barèmes de péages fret pour les années 2011 à 2015. Cette évolution très mesurée permet ainsi de donner au secteur du fret ferroviaire de très bonnes conditions de coûts de l'infrastructure et la visibilité dont il a besoin pour favoriser son développement.

*(Le temps de parole qui lui était imparti étant épuisé, M. Candelier n'a pas été autorisé à reprendre la parole.)*

#### EQUIPEMENT NUMÉRIQUE DES ÉCOLES RURALES

**M. le président.** La parole est à M. Alain Néri, pour exposer sa question, n° 935, relative à l'équipement numérique des écoles rurales.

**M. Alain Néri.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, nous devrions tous le savoir, la maîtrise des nouvelles techniques d'information et de communication sera un élément fondamental et indispensable pour la formation de nos enfants si l'on ne veut pas qu'ils soient les illettrés du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est pourquoi cela doit conduire à mettre rapidement à la disposition des élèves et des enseignants, dès l'école primaire, les équipements informatiques nécessaires et, naturellement, à former les enseignants dans ce domaine. Il semblerait que ce soit la direction dans laquelle le Gouvernement souhaite s'engager, et je m'en félicite.

Le plan « Écoles numériques rurales », initié en 2009, fut un bon départ. Cependant l'enjeu est de combattre la fracture numérique dès l'école primaire, véritable parent pauvre en matière d'équipement informatique. Beaucoup de petites communes rurales, malgré la volonté affirmée de leurs maires et conseillers municipaux, n'auront pas les moyens financiers d'équiper leurs écoles primaires. Cela est particulièrement vrai dans le département du Puy-de-Dôme. Or nous avons le devoir de donner à chaque élève, sur l'ensemble du territoire, des chances identiques de réussite. Cela passe par une véritable politique d'égalisation des chances, donc par une mise à disposition d'outils informatiques pour tous : je pense notamment aux ordinateurs et aux tableaux blancs interactifs.

Je demande donc instamment au Gouvernement de bien vouloir envisager la mise en place d'un nouveau plan « Écoles numériques rurales » en 2010 qui, d'une part, participerait au plan de relance de l'économie ; d'autre part, favoriserait l'aménagement équitable du territoire et, surtout, offrirait à tous les élèves de France un égal accès à la pratique de l'informatique, indispensable à une éducation moderne et de qualité pour former les citoyens de demain.

Ma question est simple : ce deuxième plan va-t-il être mis en œuvre dans les semaines qui viennent pour être opérationnel dès la rentrée prochaine ?

**M. Jean-Paul Bacquet.** Très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, vous appelez l'attention du Gouvernement sur l'élargissement du plan « Écoles numériques rurales » à une deuxième tranche d'écoles rurales. Je veux d'abord revenir sur le plan « Écoles numériques rurales » tel qu'il a été mené en 2009.

L'objectif était bien d'impulser les usages du numérique dans les écoles rurales des communes de moins de deux mille habitants par une action volontariste de l'État, en s'appuyant notamment sur le plan de relance mis en place par le Gouvernement. Sur la base du volontariat et d'un partenariat entre la commune et l'école, chaque projet retenu recevait une subvention pouvant aller jusqu'à 10 000 euros pour l'équipement de l'école, avec un tableau numérique, une classe mobile, c'est-à-dire un ensemble d'ordinateurs portables, l'achat des ressources pédagogiques numériques et la formation des enseignants. Lors d'une première phase, 5 000 écoles ont été retenues.

À la demande de Luc Chatel, les crédits du plan de relance ont été redéployés pour financer 1 700 projets complémentaires. Au total, ce sont donc 6 700 projets qui ont été retenus pour un budget de 67 millions d'euros. D'ores et déjà, 2 500 écoles sont équipées et 3 200 ont commandé leurs ressources numériques pédagogiques. En matière de numérique pédagogique, l'État a un rôle d'impulsion, de formation et d'accompagnement. En revanche, l'équipement des écoles est du ressort des communes.

Si l'État a souhaité donner une véritable impulsion, cette opération était exceptionnelle et doit le rester. Le dialogue doit donc se poursuivre entre les représentants des collectivités locales et le ministère de l'éducation nationale pour établir les modalités de travail sur ce sujet. Bien évidemment, le ministère de l'éducation nationale assumera toutes ses responsabilités et continuera de soutenir les écoles, au travers, notamment, des référentiels d'équipements, de l'accompagnement des enseignants et de la mise à disposition de ressources numériques pédagogiques.

Cette dynamique est aujourd'hui engagée ; il faut maintenant la poursuivre avec l'ensemble des partenaires, selon les responsabilités de chacun.

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

**M. Alain Néri.** Nous l'avons constaté avec plaisir, l'élan donné par le plan « Écoles numériques rurales » a permis de trouver des solutions. Cela étant, vous venez de le dire, 5 000 écoles, c'est très bien...

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** Non, 6 700 !

**M. Alain Néri.** C'est encore mieux !

Néanmoins vous savez bien que ; dans nos communes rurales de moins de deux mille habitants, les budgets sont souvent homéopathiques, et les maires doivent, chaque jour, se livrer à un exercice qui leur demande force, courage et détermination, car ils se trouvent sans moyens.

Selon M. Darcos, le plan avait coûté l'an dernier 50 millions d'euros, ce qui est une somme élevée, mais convenez que l'enjeu ne l'est pas moins, puisqu'il s'agit de lutter contre la fracture numérique et de préparer nos enfants au XXI<sup>e</sup> siècle. Il me semble que nous avons la même conception de l'école : celle-ci n'a pas vocation à fabriquer des illettrés, mais au contraire à former des citoyens capables d'assumer leurs responsabilités le plus tôt possible.

Monsieur le secrétaire d'État, si l'on veut que l'école soit le creuset de la citoyenneté et de la démocratie, il faut accorder à tous les mêmes conditions d'éducation : nous avons besoin d'une véritable politique d'égalisation des chances. Sans vouloir engager une polémique, que sont 50 millions d'euros au regard des 900 millions d'euros du bouclier fiscal ?

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** Ce n'est pas vrai !

**M. Alain Néri.** Comment pouvez-vous prétendre ne pas trouver 50 millions d'euros pour les communes rurales, quand vous trouvez 900 millions d'euros pour les plus riches de nos concitoyens ?

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** Réviser vos chiffres, monsieur Néri, ce n'est pas 900 millions d'euros !

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à onze heures quarante-cinq, est reprise à onze heures cinquante.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

### ÉVOLUTION DU PERMIS À POINTS

**M. le président.** La parole est à M. Franck Gilard, pour exposer sa question, n° 949, relative à l'évolution du permis à points.

**M. Franck Gilard.** Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, en matière d'infractions routières, la loi d'orientation pour la sécurité intérieure accroît de différentes manières les sanctions appliquées aux contrevenants les plus dangereux. Toutefois, pour les conducteurs ayant dépassé d'un ou deux kilomètres à l'heure la vitesse autorisée, le retrait de point s'ajoutant à la sanction financière reste de mise.

De très nombreuses associations souhaitent qu'une distinction puisse être faite entre les très faibles excès de vitesse de moins de cinq kilomètres à l'heure et ceux excédant cinq kilomètres à l'heure, actuellement passibles d'une amende forfaitaire et d'un retrait de point.

Afin de mieux proportionner la sanction par rapport à l'infraction, il serait en effet souhaitable que les excès de vitesse de moins de cinq kilomètres à l'heure pour la première infraction restent passibles de l'amende, mais n'entraînent plus de retrait de point. Je souhaite connaître la position du Gouvernement à ce sujet.

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Monsieur le député, vous exprimez vos préoccupations au sujet de l'évolution du permis à points et des sanctions appliquées aux auteurs de petits dépassements de vitesse. Comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité d'action du Gouvernement, et les mesures mises en place depuis 2002 ont incontestablement prouvé leur efficacité, puisqu'elles ont permis de sauver plus de 13 000 vies. Nous ne devons pas baisser la garde car nous déplorons encore, chaque jour, 12 morts et plus de 200 blessés.

Le permis à points joue un rôle majeur dans la politique menée depuis 2002, et toute adaptation doit se faire avec un souci constant de pédagogie et de clarté du message à l'égard des conducteurs, majoritairement respectueux des règles. La perte du point constitue une alerte qui doit amener le conducteur à prendre conscience de la nécessité de conduire de façon raisonnable, de faire preuve d'un comportement responsable au volant. Dans cette perspective, la suppression du retrait d'un point pour le premier excès de vitesse de moins de cinq kilomètres à l'heure n'est pas souhaitable, pour deux raisons essentielles.

Premièrement, tout excès de vitesse peut avoir des conséquences dramatiques. Ainsi, selon une étude de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, toute augmentation de la vitesse moyenne d'un kilomètre à l'heure entraîne une augmentation de 4 % du nombre de tués. Une marge de cinq kilomètres à l'heure accroîtrait donc potentiellement le nombre de morts de 800 par an.

Par ailleurs, il faut rappeler que les excès de vitesse de moins de cinq kilomètres à l'heure ne sont déjà pas sanctionnés, car tout contrôle de vitesse se voit appliquer une marge technique de cinq kilomètres à l'heure jusqu'à cent kilomètres à l'heure, et de 5 % au-delà. La verbalisation reposant sur la vitesse retenue tient donc déjà compte d'une tolérance qui nous paraît suffisante.

Vous conviendrez, monsieur le député, qu'assouplir encore ce dispositif serait donner un mauvais signal : l'allègement de la sanction favoriserait naturellement l'augmentation de la vitesse moyenne sur les routes et se traduirait par une augmentation du nombre de victimes.

**M. Daniel Mach.** C'est faux !

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État.** L'insécurité routière n'est pas une fatalité, et des solutions existent pour faire des routes de France un espace encore plus sûr. Ces solutions réclament notre engagement ferme, et nous sommes résolus à les appliquer. La détermination doit rester au cœur de notre politique de sécurité routière. C'est une exigence à l'égard de tous nos concitoyens, notamment de ceux qui respectent les règles.

**M. le président.** La parole est à M. Franck Gilard.

**M. Franck Gilard.** Je vais simplement citer à M. le secrétaire d'État un poète persan nommé Mocharrafoddin Saadi : « L'excès de sévérité produit la haine. L'excès de l'indulgence affaiblit l'autorité. Sachez garder le milieu et vous ne serez exposé ni au mépris ni aux outrages. »

ENTREPRISE FIRST AQUITAINE  
INDUSTRIE À BLANQUEFORT

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Got, pour exposer sa question, n° 934, relative à l'entreprise First Aquitaine Industrie à Blanquefort.

**Mme Pascale Got.** Monsieur le secrétaire d'État chargée du logement et de l'urbanisme, je veux appeler une nouvelle fois l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur la situation de l'entreprise First Aquitaine Industrie – ex-Ford – à Blanquefort.

En juillet dernier, je l'avais déjà alertée sur le retard pris par les projets industriels devant accompagner cette reprise. Aujourd'hui, ce retard s'accroît, les projets ne se réalisent pas et les 1 600 salariés du site redoutent le pire. Les syndicats demandent, à juste titre, que Ford assume sa responsabilité sociale en restant engagé financièrement et en siégeant aux comités de surveillance jusqu'au sauvetage réel du site et jusqu'à la mise en place des projets par la HZ Holding. Ce point est particulièrement important.

Devant le manque de clarté de la situation actuelle, les syndicats commencent également à douter de la volonté réelle de HZ Holding et de Ford de maintenir tous les emplois et de garantir l'avenir. Le risque d'un plan social n'a toujours pas été écarté. Le dernier comité de suivi national a confirmé l'hésitation des banques à accompagner la reconversion du site. Leurs états d'âme sont incompréhensibles, puisque Mme la ministre avait confirmé à Bordeaux, il y a un an, la solidité de ce projet de reprise.

Que sont les quelques dizaines de millions d'euros nécessaires, alors que ces mêmes banques n'ont pas hésité à spéculer, à hauteur de milliards d'euros, sur des opérations financières parfois douteuses ; à provisionner, récemment, des centaines de millions d'euros pour leurs traders ; à afficher, pour nombre d'entre elles, des milliards de bénéfices ?

**M. Jean-Paul Bacquet.** Eh oui !

**Mme Pascale Got.** Je connais l'engagement personnel de Mme Lagarde sur ce dossier, aussi je lui poserai cinq questions précises : avez-vous obtenu l'accord des banques pour accompagner cette reconversion ? Allez-vous faire appel au Fonds stratégique d'investissement dans le capital de l'entreprise pour aider à la pérennisation du site ? Allez-vous demander à Ford de repousser son désengagement au-delà de 2011 tant que les nouveaux projets ne sont pas en place ? Allez-vous obliger la direction à s'engager à ne pas procéder à un plan social ? Enfin, quand se réunira le comité de suivi local avec tous les partenaires, notamment Ford ?

**M. Jean-Paul Bacquet.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

**M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.** Comme vous le savez, madame la députée, Christine Lagarde a réuni, le 11 février dernier, le comité de suivi de First Aquitaine Industrie. Cette réunion, à laquelle vous participiez, a rassemblé les représentants des collectivités, les actionnaires et la direction de FAI, le secrétaire du comité d'entreprise de FAI, ainsi que les services de l'État.



Ce dossier fait l'objet d'une forte mobilisation de l'ensemble des acteurs, qui traduit l'importance de ce dossier, notamment en termes d'emploi. La réunion du 11 février a montré que ce dossier est suivi avec attention par l'État, la région et les collectivités, qui lui apportent un soutien financier conséquent.

Le comité a été l'occasion pour l'entreprise et son actionnaire de présenter le plan d'affaires élaboré au cours des derniers mois, avec l'appui d'un cabinet de conseil et d'audit réputé. Ce plan prévoit le développement de nouveaux débouchés pour l'activité « transmission » et de nouvelles activités, notamment la production de composants pour les éoliennes. Les éléments présentés par l'entreprise et son conseil concluent à la solidité de ce plan d'affaires, confirmée par une première commande obtenue récemment auprès d'un constructeur chinois.

Pour concrétiser ce plan et ces développements, des financements bancaires sont nécessaires et l'entreprise et son actionnaire ont engagé des discussions avec les banques, avec le support de la médiation du crédit et l'implication d'OSEO.

Ce comité de pilotage a également été l'occasion de rappeler que l'engagement de tous est nécessaire : du côté des financeurs pour fournir et garantir dans les prochaines semaines les financements nécessaires, comme du côté de la direction et des actionnaires, pour garantir la pérennité du site et le maintien de l'emploi. Je puis vous assurer qu'au vu de l'importance de ce dossier, notamment en termes d'emploi, le suivi au plus haut niveau de l'État sera maintenu.

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

**Mme Pascale Got.** J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, mais comme vous l'avez dit vous-même, j'ai participé à ce comité national de suivi et vous ne m'avez donc rien appris à ce sujet. En revanche, le financement des banques n'est toujours pas précisé et chaque jour de retard supplémentaire grève un peu plus la reprise du site.

**M. Jean-Paul Bacquet.** Hélas !

**Mme Pascale Got.** Je vous demande donc expressément de relayer auprès de Mme Lagarde les cinq questions précises que je vous ai posées. Les 1 600 salariés de First Aquitaine Industrie sont toujours dans l'attente de réponses quant au financement des banques et quant au risque d'un plan social et d'une absence de concrétisation des projets d'investissements. Même si je reconnais l'engagement de l'État, il me paraît important que des réponses soient apportées sur ces points, car il a clairement été indiqué que si les banques ne se décidaient pas avant la fin du mois de février, le projet tout entier allait périliter.

**M. Jean-Paul Bacquet.** Malheureusement !

#### AVANTAGES FISCAUX DES AIDES À LA PERSONNE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Ménard, pour exposer sa question, n° 943, relative aux avantages fiscaux des aides à la personne.

**M. Michel Ménard.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et porte sur les différences de traitement concernant les avantages fiscaux liés aux services à la personne.

L'emploi à domicile d'un salarié ouvre droit à une aide fiscale de l'État qui peut prendre deux formes différentes, le crédit d'impôt ou la réduction d'impôt, selon que l'utilisateur est

actif ou non. Seul le crédit d'impôt est réellement équitable, puisqu'il bénéficie à tout contribuable, qu'il paie ou non des impôts. Cependant il est réservé aux seuls actifs, c'est-à-dire aux personnes qui travaillent ou sont à la recherche d'un emploi. Les inactifs, les retraités et les personnes en situation de handicap ne peuvent prétendre, pour leur part, qu'à une réduction d'impôt qui ne profite qu'à ceux qui en paient.

Il résulte de ce dispositif une profonde injustice envers les retraités modestes non imposables auxquels les services à la personne coûtent deux fois plus cher qu'à des personnes qui travaillent, et cela même si elles ont des revenus très confortables.

Il s'agit en fait d'une redistribution à l'envers, antisociale, qui suscite beaucoup d'incompréhension : d'une part, la priorité est donnée aux actifs quand, plus que d'autres, les personnes âgées ou handicapées ont besoin d'une aide à domicile ; d'autre part, parmi les retraités, seuls ceux qui disposent des meilleurs revenus bénéficient de l'aide de l'État.

Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, ce problème a été soulevé des dizaines, voire des centaines de fois, car nous sommes très régulièrement – et à juste titre – interpellés sur le sujet dans nos circonscriptions. J'ai moi-même interrogé à deux reprises Mme Lagarde, mais ses réponses ne m'ont en rien satisfait et méritent donc que l'on y revienne encore.

Vous invoquez en effet les aides déjà perçues par les personnes exclues de ce dispositif, notamment au titre de la dépendance et du handicap. D'ailleurs, ces aides sont essentiellement financées par les départements. Que faut-il comprendre ? Que les retraités ou les personnes handicapées ont bien les moyens de payer une aide à domicile ? Or pour les actifs l'aide fiscale est accordée sans que les revenus soient pris en compte.

Vous invoquez également l'emballlement des dépenses budgétaires, lié à cet avantage fiscal sur les services à la personne. Je vous rejoins sur ce point, mais je vous rappelle néanmoins certaines dérives, là encore maintes fois signalées, telles que le *coaching*, le pressing ou le toilettage canin à domicile, qui ouvrent droit au crédit d'impôt. Trouvez-vous normal que, dans le même temps, des retraités aux revenus modestes doivent renoncer à une aide indispensable, faute de pouvoir en assumer le coût ?

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.** Monsieur le député, je vous remercie de votre question. C'est effectivement un sujet sur lequel vous êtes revenu à plusieurs reprises et qu'il faut étudier lucidement.

D'abord, et très honnêtement, quelqu'un qui reprend une activité a besoin d'aide. Je pense que vous ne le contesterez pas. Une personne qui est en recherche d'activité ou qui a repris le travail, qui constitue un foyer fiscal et a besoin d'aide pour garder ses enfants ne doit pas être abandonnée. En toute lucidité, il me semble nécessaire d'accompagner ces gens en termes de services à la personne. Trop souvent, aussi bien dans votre circonscription que dans les territoires que nous connaissons les uns et les autres, nous avons entendu parler du problème de ceux qui reprenaient une activité et qui, en raison des coûts liés à la garde des enfants et à l'organisation de leur vie de famille, se trouvaient en réalité en situation de perdre de l'argent en travaillant.

Ensuite, s'agissant des personnes âgées, il existe tout de même des dispositifs intéressants et que vous avez d'ailleurs eu l'honnêteté de rappeler. Je pense notamment à l'allocation

personnalisée d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes. Au travers de cette prestation, les personnes de situation modeste bénéficient d'une prise en charge publique de leurs dépenses d'aide à domicile qui peut parfois atteindre des niveaux très élevés. Vous qui êtes un élu de terrain, vous le savez très bien. Cette allocation est d'ailleurs exonérée d'impôt sur le revenu, ce qui constitue un effort très important de la puissance publique pour aider notamment les personnes âgées modestes.

Je tiens également à évoquer le chèque emploi service universel, le CESU, qui répond aux besoins des personnes âgées dans la mesure où tout organisme – j'insiste sur ce point – peut désormais, à travers ce nouveau dispositif, participer, sous la forme d'un abondement, au financement de l'emploi d'un salarié au domicile des particuliers.

En outre, un effort a été consenti pendant la crise, notamment en direction des personnes âgées, avec l'envoi à plus d'un million et demi de familles, de chèques emploi service à domicile. Cette démarche, entreprise conjointement avec Brice Hortefeux, représente une aide importante pour les 600 000 ménages qui en ont bénéficié, parmi lesquels figurent essentiellement des personnes âgées.

Surtout, en matière de justice sociale et d'attention aux plus démunis, il existe deux dispositifs qui sont bien plus importants encore que l'aide pour l'emploi à domicile. Il s'agit, d'une part, de la revalorisation du minimum vieillesse, dans des proportions que je qualifierais volontiers d'historiques, puisqu'elles n'avaient jamais été atteintes jusque-là : 25 % d'ici à 2012. Et ce n'est pas un cadeau ; c'est une mesure de justice qui était attendue. D'autre part, nous œuvrons à l'amélioration du mécanisme d'indexation des pensions, qui était insatisfaisant.

Il y a donc des domaines dans lesquels nous avançons et nous souhaitons agir aussi pour les salariés, sans opposer une catégorie à une autre.

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

**M. Michel Ménard.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, mais vous n'avez pas apporté de réponses satisfaisantes à mes questions.

Le problème est bien d'offrir la possibilité aux retraités non imposables et aux personnes handicapées de bénéficier d'un crédit d'impôt.

Qu'il y ait des mesures spécifiques, notamment l'APA – d'ailleurs à la charge des départements –, c'est une chose ; mais c'en est une autre que des retraités non imposables ne puissent pas bénéficier de cette aide à domicile, ou qu'elle leur coûte deux fois plus cher qu'à des actifs dont certains gagnent beaucoup d'argent.

Cela est profondément injuste, alors que nous savons qu'il existe des retraités modestes qui, bien que ne bénéficiant de l'APA, ont besoin d'une aide à domicile. Il me semble qu'il serait plus utile de les aider que de faire bénéficier des actifs de crédits d'impôt permettant par exemple le toilettage des chiens. Je souhaite donc que ce dossier soit revu pour plus d'équité sociale.

#### SITUATION DE L'EMPLOI DANS LE BASSIN D'ISSOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question, n° 941, relative à la situation de l'emploi dans le bassin d'Issoire.

**M. Jean-Paul Bacquet.** Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, début novembre, l'entreprise Bourbié, spécialisée dans la ferraille, en liquidation judiciaire, a été reprise par la société Praxis Finance, avec un plan social de cent vingt et un licenciements, dont cent cinq sur le site d'Issoire.

L'entreprise Valeo a supprimé l'an dernier les heures supplémentaires et les intérimaires, puis l'usine a été fermée pendant plusieurs périodes pour cause de chômage partiel. Or il semble que les carnets de commandes soient pleins pour le premier trimestre, même s'il n'y a pas de visibilité sur le deuxième. L'inquiétude règne donc chez les salariés, qui s'interrogent sur le devenir de leur site.

L'entreprise ex-Pechiney et ex-Alcan, devenue Rio Tinto, après avoir elle aussi supprimé les intérimaires et les heures supplémentaires, envisage de supprimer soixante-dix-neuf emplois de maintenance, alors qu'elle est en vente. Il semble que le fonds d'investissement américain Apollo soit intéressé par l'acquisition de 50 à 60 % du groupe.

Rio Tinto risque donc de s'engager dans une sorte de procédure de vente par appartements des activités du groupe. Dans ce contexte, la question de la participation de l'État par l'intermédiaire du fonds stratégique d'investissement doit être posée, car il ne serait pas acceptable qu'une entreprise qui travaille pour la défense nationale puisse être vendue à des investisseurs étrangers.

L'entreprise Voxan, seul producteur de motos françaises, après de multiples péripéties et difficultés, est en vente par démantèlement, ce qui suppose une fermeture définitive et le licenciement de tous les personnels.

De nombreuses PME, souvent très performantes et très pointues en matière aéronautique ou automobile, souffrent sur le bassin d'Issoire-Val d'Allier, en raison de la frilosité des banques qui leur refusent les aides et les lignes de trésorerie. Le préfet, M. Stefanini, lors d'une visite de ces entreprises, a pu constater sur place la difficulté des chefs d'entreprises à se faire entendre des banques et le risque qu'il y avait à détruire un tissu industriel de grande qualité. Les conséquences seraient très graves en période post-crise.

Monsieur le secrétaire d'État, la situation de l'emploi est très difficile dans le bassin d'Issoire-Val d'Allier. M. Estrosi, qui nous a fait le plaisir de nous recevoir avec le maire d'Issoire, Jacques Magne, la semaine dernière, en a bien conscience. Le taux de chômage – en particulier celui des jeunes – y est supérieur à la moyenne nationale ; l'inquiétude est partout, parce qu'il n'y a que des craintes et des incertitudes sur le devenir industriel du bassin.

Je vous demande donc de bien vouloir faire jouer la clause de défense nationale pour l'entreprise Alcan-Rio Tinto et de bien vouloir exiger des banques qu'elles s'investissent, pour l'avenir de notre pays, dans les entreprises du bassin d'Issoire.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.** Monsieur le député, permettez-moi d'abord de rendre hommage à votre opiniâtreté pour la défense du territoire d'Issoire. Vous attirez très régulièrement mon attention, ainsi que celle des autres membres du Gouvernement, sur la situation de ce territoire et sur les différents dossiers que vous avez à cœur de défendre ; vous le faites toujours énergiquement, avec le souci de trouver les meilleures solutions possible.

C'est un territoire que je connais. Je sais qu'il a effectivement été rudement touché par la crise. Comme vous l'avez rappelé, le taux de chômage y est élevé : 9,6 %, soit un point de plus que la moyenne régionale. Le taux est même supérieur à la moyenne nationale, même si, sur l'ensemble de l'Auvergne, le taux de chômage est heureusement un peu plus faible que la moyenne nationale.

Surtout, il existe sur ce territoire des inquiétudes pour la suite, que vous avez relevées avec les connaissances et la précision qui sont les vôtres. Il y a les suppressions d'emplois chez Valeo, les inquiétudes sur le site ex-Alcan, repris aujourd'hui par Rio Tinto, les menaces pesant sur la filière aéronautique, sans compter le dossier de Voxan, qui a été assez fortement médiatisé et qui constitue lui aussi un sujet de préoccupation.

À ce stade, nous avons essayé de mobiliser, pour soutenir votre territoire, des dispositifs comme l'activité partielle, qui a d'ailleurs été très utilisée et qui a permis à un certain nombre de PME de garder leurs salariés, de ne pas recourir à des plans de licenciements et, en même temps, d'apporter des compensations en termes de salaires.

Nous sommes prêts à aller plus loin, conjointement avec vous, si vous le souhaitez, en mobilisant des outils de formation et de requalification plus efficaces, qui permettraient une meilleure indemnisation pour les salariés et offrirait en même temps la possibilité de mieux organiser les parcours de reconversion professionnelle.

Par ailleurs, vous attirez mon attention sur trois dossiers.

D'abord, sur Valeo, vous soulignez le fait que la suppression des heures supplémentaires et le recours au travail partiel n'ont pas été opérés de manière très rationnelle. Je vais demander à mon administration de faire rapidement le point sur ce sujet.

Ensuite, concernant le dossier d'Alcan, je me ferai auprès de Christian Estrosi le relais des préoccupations et des attentes qui sont les vôtres.

Enfin, sur les aides pour le financement du tissu de PME, et si vous en êtes d'accord, je me rapprocherai de mon collègue Brice Hortefeux pour voir comment assurer le mieux possible une aide pendant la période de transition que vont constituer les six à huit mois qui viennent et qui seront déterminants pour le tissu industriel d'Issoire.

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

**M. Jean-Paul Bacquet.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. J'en profite aussi pour remercier M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie, de nous avoir reçus avec le maire d'Issoire et de nous avoir écoutés et, je le crois, entendus.

D'abord, et surtout, il ne faut pas refaire la même erreur que lors de la vente de Pechiney. Ensuite, il faut faire en sorte que le site d'Issoire soit préservé et qu'il soit demain un site d'avenir, avec des investissements majeurs sur l'aluminium et le lithium, si possible en partenariat avec Airbus.

En outre – et si nécessaire – il faut que l'État s'engage, au travers du fonds stratégique d'investissement, pour faire en sorte que l'on sauvegarde cet outil industriel exceptionnel. Par ailleurs, n'oublions pas que, derrière la question des entreprises en tant que telles, il y a le drame de ceux qui sont licenciés. Il faut savoir que, sur les soixante-dix-neuf personnes chargées de la maintenance qui devaient être licenciées, vingt-neuf ont moins de cinquante-cinq ans. Elles seront donc

licenciées et connaîtront de grandes difficultés, alors que l'entreprise a réalisé 30 millions de bénéfices cette année et 300 millions sur les cinq dernières années.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État – vous avez conclu sur ce sujet, et je vous en remercie –, il faut en effet pousser les banques à jouer le jeu, car, lorsqu'elles ont été en difficulté, le Gouvernement n'a pas hésité à leur apporter le soutien qu'elles demandaient, sans contreparties, ce que je regrette. Il faudrait tout de même que, aujourd'hui, elles renvoient l'ascenseur.

#### MOYENS ALLOUÉS AUX PLATES-FORMES D'INNOVATION

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Robinet, pour exposer sa question, n° 956, relative aux moyens alloués aux plates-formes d'innovation.

**M. Arnaud Robinet.** Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, les plates-formes d'innovation permettent aujourd'hui le regroupement de moyens mutualisés de recherche et d'innovation, destinés notamment aux PME qui ne peuvent, seules, ni financer de telles infrastructures ni les rentabiliser.

Afin que les pôles de compétitivité disposent des moyens pérennes de développer un courant d'innovations permanent, il est indispensable qu'ils puissent se doter de tels équipements, d'outils et d'équipes qui vont permettre aux entreprises de passer de l'invention à l'innovation, puis à la production.

La plate-forme bioraffinerie-recherche-innovation développée dans la Marne sur le territoire rémois est un projet qui va permettre de structurer fortement l'économie locale, contribuant au développement de l'après-pétrole, au niveau tant de la production de biomatériaux complexes que de la production de bioénergies. Il s'agit de développer la chimie verte, la chimie végétale.

Les investissements prévus sont particulièrement conséquents, puisqu'ils s'élèvent à 24 millions d'euros. Pourriez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'État, si les moyens alloués au dispositif des plates-formes d'innovation sont adaptés à l'ampleur de ces projets ?

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.** Monsieur le député, je suis particulièrement heureux de vous répondre. En effet, ce n'est pas seulement une réponse formelle que je vous donne, sur un dossier que j'aurais vu parmi des piles d'autres papiers ; c'est une réponse enrichie par la connaissance du terrain, puisque, grâce à vous, j'ai pu venir et observer sur place, sur votre territoire, le pôle de compétitivité. J'ai ainsi pu constater ce qu'il vous apporte. J'ai aussi observé le soutien dont vous bénéficiiez, puisque tous les partenaires, lors de ma visite, ont souligné l'aide résolue que vous leur avez apportée tout au long de la période de montée en puissance du pôle de compétitivité.

Je suis d'ailleurs heureux de voir que vous ne lâchez pas en chemin toutes ces personnes, puisque vous avez à cœur, y compris dans l'enceinte de l'Assemblée nationale, notamment dans cet hémicycle, de poursuivre votre défense de ce pôle. Il est vrai que celui-ci est très fortement porteur d'avenir pour votre territoire.

Plus largement, les pôles de compétitivité sont une vraie réussite pour notre pays. Ils se sont traduits par la réalisation de 700 projets de recherche et développement, pour un financement total de 3,8 milliards d'euros ; 6 800 établisse-



ments sont membres d'un pôle, dont 83 % de PME et 14 % d'entreprises de taille intermédiaire. Pour un territoire, le fait d'avoir un pôle de compétitivité est une énorme chance ; avoir un élu qui se bat pour le soutenir, c'est aussi quelque chose qui compte.

La plate-forme d'innovation BRI fait l'objet d'un soutien véritable et résolu de la part des pouvoirs publics, surtout de l'État. Elle est dédiée au concept de la raffinerie végétale de première et de deuxième génération. C'est un concept révolutionnaire qui est destiné à utiliser ce qui fait l'atout de votre territoire, c'est-à-dire sa force agricole, et à la transformer en une puissance de frappe industrielle, le tout dans le contexte de l'après-pétrole.

Autrement dit, je considère que, en termes de développement du territoire, vous avez tout à fait raison : il faut, non pas négliger les racines agricoles, mais les utiliser comme une force de frappe et comme un levier pour développer l'emploi et le tissu industriel.

La réalisation que j'ai pu visiter était d'ailleurs exemplaire, par la motivation des équipes, par la qualité des gens, et par la volonté de former des jeunes, notamment par l'apprentissage ; nous avons pu le constater ensemble.

Ce premier volet représente un budget de 23,7 millions d'euros, qui a reçu le soutien des partenaires publics, en particulier de l'État, dont les financements représentent la moitié des financements publics reçus. En sus de ce volet technologique, le projet prévoit la création d'un institut de la bioraffinerie qui permettra l'installation d'équipes d'enseignement supérieur et de recherche de premier rang – c'est là encore une très bonne nouvelle pour vous – ainsi que d'un incubateur pour des entreprises du domaine des biotechnologies et de la chimie verte.

L'emprunt national permettra de compléter les 35 millions d'euros alloués annuellement à ce dispositif, grâce au fonds unique interministériel, en ajoutant 200 millions d'euros.

Vous défendez votre territoire, vous défendez le pôle de compétitivité : l'État sera à vos côtés et les moyens seront à la hauteur.

#### STATISTIQUES RELATIVES À LA CRÉATION DES SURFACES COMMERCIALES

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Roubaud, pour exposer sa question, n° 945, portant sur les statistiques relatives à la création des surfaces commerciales.

**M. Jean-Marc Roubaud.** M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme, des services et de la consommation a récemment indiqué qu'il n'y avait pas eu d'explosion du nombre de mètres carrés de grandes surfaces réalisés depuis l'entrée en vigueur de la loi de modernisation de l'économie en 2008. C'est à la fois vrai et faux.

En effet, il s'avère que tous les mètres carrés de surface de vente réalisés n'ont pas été pris en compte dans ce calcul, puisque les autorisations de création de surface de vente ne sont exigées que pour les surfaces de vente supérieures à 1 000 mètres carrés.

Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, cette explosion a bien eu lieu. Or il est nécessaire de préserver l'équilibre entre grandes surfaces et commerces indépendants. Il serait donc souhaitable d'améliorer l'outil d'observation, et pour ce faire de créer un guichet unique de regroupement d'information qui permettrait de connaître le nombre total de surfaces commerciales réalisées chaque année dans notre pays.

Comptez-vous mettre en œuvre une telle disposition ?

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.** Monsieur le député, je connais votre attachement à l'équilibre entre grandes surfaces et commerces de proximité. Dans cet hémicycle même, vous êtes plusieurs fois monté au créneau sur ce sujet important pour votre territoire.

Je vous prie d'abord d'excuser M. Hervé Novelli qui ne pouvait pas être présent aujourd'hui. Il est parfaitement conscient de la nécessité d'apprécier l'impact du relèvement du seuil d'autorisation à 1 000 mètres carrés ; vous avez rappelé ses propos tenus lors de son audition par le Sénat, le 12 janvier 2010.

Il faut en effet rendre le dispositif statistique plus efficace, afin de pouvoir surveiller l'impact de cette mesure et de s'assurer qu'elle n'affecte pas le commerce de proximité et que nous n'assistons pas à une explosion déraisonnable. Hervé Novelli a demandé à ses services un travail exhaustif de recensement sur ce sujet.

Pour les projets soumis à autorisation, les services de Bercy assurent un suivi statistique précis ; Hervé Novelli a demandé que les décisions rendues par les commissions d'aménagement commercial en 2009 soient mises en ligne sur le site du ministère. Pour les réalisations qui ne demandent pas d'autorisation, en revanche, la situation doit être résolument améliorée. Il est en effet nécessaire de recouper les informations disponibles, ce qui suppose un travail de collecte et de rassemblement.

Il faut donc utiliser des sources publiques ou assimilées tels que le fichier TASCOM – fichier de la taxe sur les surfaces commerciales –, l'application BALI – base d'aide logicielle à l'inventaire, développée par la DGCCRF –, et le fichier SIRENE de l'INSEE, le système d'identification du répertoire des entreprises et de leurs établissements. Sont également utilisées des études spécifiques réalisées par les services de l'État, telle que l'enquête « point de vente » de l'INSEE, ou par des organismes privés.

Il a été demandé aux services compétents de Bercy de faire porter tous les efforts sur l'agrégation de ces données afin d'établir, au plan local – vous y êtes attentif – mais aussi au plan national, un suivi de l'évolution des surfaces commerciales.

#### ACCÈS DES TPE-PME AU CRÉDIT

**M. le président.** La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question, n° 957, relative à l'accès des TPE-PME au crédit.

**M. Nicolas Dupont-Aignan.** Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, vous le savez, compte tenu de la crise qu'affronte notre pays, beaucoup de petites entreprises ont fait faillite ; on a constaté en 2009 près de 70 000 défaillances d'entreprises. Or beaucoup de TPE et de PME se font l'écho de pratiques bancaires inacceptables. Le médiateur du crédit, mis en place par le Gouvernement, a permis de mettre fin à certaines pratiques excessives et d'accorder à certaines entreprises les crédits nécessaires.

Pour autant, on note que les engagements pris par les banques françaises n'ont pas été tenus ; elles avaient notamment promis d'augmenter leur offre de crédit de 3 à 4 % en 2009. On relève aussi, et c'est beaucoup plus grave, que les banques ont tendance à faire des offres de crédit aux entreprises qui n'en ont pas besoin, ou qui du moins ne les



demandent pas, afin de pouvoir remplir leurs quotas, tandis qu'elles asphyxient dans le même temps de toutes petites entreprises en leur refusant des crédits de trésorerie.

Il y a plus d'un an que j'ai alerté le Gouvernement sur la limitation des crédits de trésorerie, qui entraîne des défaillances d'entreprises pour 3 000 euros, pour 5 000 euros, pour 10 000 euros. On m'a dit que je rêvais ! Aujourd'hui, les chiffres sont là. La Banque de France indique que les prêts de trésorerie aux entreprises ont diminué de près de 15 % au cours de l'année 2009. C'est extrêmement grave ; cela met en danger notre tissu économique.

**M. Daniel Mach.** C'est vrai !

**M. Nicolas Dupont-Aignan.** Que compte faire le Gouvernement pour rappeler à l'ordre un secteur bancaire qui ressemble de plus en plus à un oligopole privé et qui choisit les entreprises à qui il prête ?

Pour être concret, je formule deux propositions.

Tout d'abord, ne serait-il pas possible d'obliger les établissements bancaires à justifier et à notifier par écrit tout refus de crédit, de telle sorte que des plaintes pour refus de vente puissent être déposées si, comme c'est le cas la plupart du temps, le client a pu maintenir à flot son activité en supportant des charges d'agios bien supérieures aux charges d'un crédit ?

L'État pourrait également user de son influence pour que le crédit retourne vers les toutes petites entreprises et les PME, sans même parler des particuliers, qui font l'objet d'un véritable racket sur leurs frais bancaires.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, ce que vous allez proposer pour que cesse ce véritable scandale.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez,** *secrétaire d'État chargé de l'emploi.* C'est un sujet que le Gouvernement ne prend pas à la légère. Il s'agit de la transmission de la crise financière à notre tissu économique, plus particulièrement à ceux qui font sa vitalité et qui contribuent à l'emploi dans les territoires : les PME. C'est donc l'un des points essentiels sur lesquels notre plan d'action dans la crise s'est concentré.

De nombreuses actions auprès des banques ont été menées et le plan de financement des PME a permis de mettre sur la table plus de 22 milliards d'euros, afin d'améliorer et de protéger le financement des PME dans la crise. Voici quelques-uns des résultats obtenus.

Concernant la trésorerie, le Gouvernement a d'abord pris des mesures de facilité, notamment par des avances de trésorerie de l'État. Au 8 janvier 2010, plus de cinquante-cinq mille garanties avaient été activées pour un encours cumulé supérieur à 1,1 milliard d'euros. Depuis octobre dernier, le Gouvernement a étendu aux exportations ces dispositifs de soutien ; cela est particulièrement important si nous voulons garder des PME capables de progresser à l'export.

La réduction des délais de paiement, instituée par la loi de modernisation de l'économie, a dégagé, en 2009, un supplément de trésorerie pour un grand nombre de PME ; c'est le cas quand cette loi est correctement appliquée, et nous devons rester vigilants sur ce point.

La médiation du crédit est opérationnelle depuis la mi-novembre 2008. Le travail remarquable de M. Ricol a permis de traiter plus de quatorze mille dossiers et, dans

deux cas sur trois, son action a conduit à un déblocage du crédit auprès des banques. Cette médiation a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2010 par un accord de place.

Enfin, nous avons eu recours à des financements de prêts ou de garanties par OSEO, dispositif souvent très apprécié des PME. Cela permet de nombreux déblocages ou montages de prêts, notamment pour des investissements.

La crise ne rend pas les choses faciles pour les PME, mais, globalement, les conditions de financement des entreprises par les banques sont meilleures en France que dans les autres pays européens.

Pour autant, nous ne pouvons bien évidemment pas relâcher nos efforts. Lors de la réunion organisée jeudi dernier avec les dirigeants des cinq principaux réseaux bancaires, Christine Lagarde a rappelé avec la plus grande fermeté la nécessité d'accroître les encours de crédits aux TPE et PME. Le dispositif de suivi des encours de crédit sera reconduit en 2010. À notre demande, en 2010, les cinq réseaux bancaires mettront à disposition des TPE et PME indépendantes une enveloppe totale de 38 milliards d'euros de nouveaux crédits à moyen et long terme. Cette enveloppe sera identifiée, afin d'éviter le risque, que vous avez rappelé, qu'on ne traite que les bons clients en laissant les autres, ceux qui ont vraiment besoin que l'on s'occupe d'eux, sur le côté. Ces nouveaux crédits seraient ainsi en progression de 6 % par rapport à 2009.

Il faut également, vous l'avez dit, réduire les délais de décision pour l'octroi d'un crédit car l'attente est souvent pénalisante pour une décision d'investissement.

**M. le président.** La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

**M. Nicolas Dupont-Aignan.** J'insiste sur la nécessité d'exiger une réponse écrite au refus de prêt. C'est une mesure qui ne coûte pas cher et qui permettrait de mieux contrôler le système bancaire. En voyant les profits de certaines banques, qui jouent ensuite ces milliards sur les marchés financiers, on peut légitimement s'interroger sur ce qui se passe.

J'insiste aussi sur les crédits de trésorerie : OSEO joue un rôle très important, mais ne prête que si la banque prête.

J'ajoute enfin, pour que le Gouvernement le sache, mais il le sait bien, que, à la suite des interventions du médiateur du crédit, nous avons vu des reprécisions très fortes contre certaines entreprises ; l'ensemble de leurs crédits ont été bloqués. C'est inacceptable !

#### RELATIONS ENTRE PÔLE EMPLOI ET LES GROUPEMENTS D'EMPLOYEURS

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Mach, pour exposer sa question, n°947, relative aux relations entre Pôle Emploi et les groupements d'employeurs.

**M. Daniel Mach.** Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'emploi, je souhaite attirer votre attention sur les relations entre Pôle Emploi et les groupements d'employeurs.

Dans mon département des Pyrénées-Orientales, ceux-ci s'interrogent sur les pratiques qui doivent encadrer le recrutement de personnel pour le compte de leurs adhérents. Pôle Emploi exige en effet, dans ce département, que les groupements d'employeurs fournissent le numéro SIRET du ou des adhérents chez lesquels pourrait être mis à disposition le salarié recruté. Or il leur est impossible de répondre valablement à cette demande dans la mesure où, par définition, le

salarié peut être mis à la disposition de n'importe lequel des adhérents dudit groupement. Ce décalage pose de gros problèmes d'organisation, d'efficacité et de confidentialité.

Par ailleurs, le numéro SIRET du groupement ne semble pas suffire à Pôle Emploi qui ne demande en outre qu'un seul numéro SIRET alors même que la proposition de recrutement concerne plusieurs adhérents. Les groupements d'employeurs s'interrogent, car cette exigence ne paraît résulter d'aucun texte officiel et ne semble pas pratiquée dans tous les départements.

Je souhaite donc connaître les bases légales sur lesquelles se fonde cette exigence, ainsi que les règles précises qui doivent régir les relations entre Pôle Emploi et les groupements d'employeurs dont je rappelle qu'ils emploient actuellement, dans les seules Pyrénées-Orientales, près de mille personnes en équivalent temps plein.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.

**M. Laurent Wauquiez, secrétaire d'État chargé de l'emploi.** Monsieur Mach, vous êtes un expert des groupements d'employeurs : vous avez rappelé qu'ils sont un employeur important dans les Pyrénées-Orientales, notamment dans des secteurs qui auraient, sinon, du mal à embaucher. Chacun, isolément, n'a pas les moyens d'embaucher ; mais ensemble, on peut réaliser des embauches, ce qui est une bonne nouvelle.

Les groupements d'employeurs sont pour le Gouvernement, notamment pour moi qui suis chargé de la politique de l'emploi, un sujet d'attention constante. Nous avons, conjointement avec votre collègue Jean-Frédéric Poisson, mis en place un certain nombre de dispositions législatives de nature à améliorer ce dispositif. C'est d'ailleurs une originalité française : il est intéressant de constater que la Belgique, l'Allemagne ou le Québec se penchent très sérieusement sur notre système pour voir s'ils ne pourraient pas l'adapter chez eux. En effet il favorise des embauches qui ne seraient pas possibles si les employeurs demeuraient dispersés ; il permet ainsi d'accroître l'activité, donc l'emploi et les salaires. Au total, environ 30 000 salariés sont employés par des groupements d'employeurs ; sur certains territoires, comme le vôtre, c'est un vrai enjeu économique de fond. Nous y sommes donc très attentifs.

À leur propos vous avez soulevé une question précise, et je vais y répondre précisément.

Aucune base juridique ne permet d'exiger un numéro SIRET pour qu'une offre soit traitée par Pôle Emploi. La démarche de Pôle Emploi, c'est d'être le plus réactif possible, et de pouvoir envoyer des demandeurs d'emploi vers ceux qui souhaitent embaucher de la façon la plus adaptée. Demander un grand nombre d'informations, sur la nature du contrat, sur le nombre d'employeurs du groupement, sur la nature des tâches qui seront effectuées n'est donc pas une démarche administrative tatillonne ; c'est une façon d'apporter la meilleure réponse à l'offre, en sélectionnant le mieux possible les candidats pour les employeurs susceptibles d'embaucher.

Toutefois, vous m'interrogez sur une situation précise : je vais saisir la direction régionale de Pôle Emploi, en lui demandant de voir s'il serait possible d'établir un partenariat sur une plus longue durée, afin de mettre un peu plus d'huile dans les

rouages, donc d'améliorer le travail conjoint avec les groupements d'employeurs, lesquels pourront ainsi vous être reconnaissants d'avoir attiré l'attention sur ce sujet précis.

J'apporte une dernière précision : la liste des employeurs potentiels doit, elle, impérativement figurer dans le contrat de travail conclu par le groupement avec le salarié recruté, et doit être tenue en permanence à la disposition de l'Inspection du travail. Cependant c'est une évidence et ce n'est pas le sujet sur lequel vous m'interrogez.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Mach.

**M. Daniel Mach.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de votre réponse.

Toutefois, je me permets d'insister : la lourdeur administrative que je viens de décrire a des conséquences terribles car elle démotive complètement les groupements d'employeurs. Je crois qu'il serait bon – et vous avez annoncé que vous alliez le faire – de rappeler aux services de pôle emploi qu'ils sont là pour aider les gens, non pour leur mettre des filets dans les pieds. Tout le monde doit avoir le même objectif, celui de développer l'emploi.

Dans notre département par exemple, les pôles emplois aident l'agriculture et la viticulture, deux secteurs qui ne peuvent pas, vous le rappeliez, embaucher à temps plein et qui doivent se contenter de développer, de temps en temps, l'emploi à travers ces pratiques de groupements d'employeurs.

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

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote par scrutin public sur la proposition de résolution européenne visant à promouvoir l'harmonisation des législations européennes applicables aux droits des femmes ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi de finances rectificative pour 2010 ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi tendant à amoindrir le risque de récidive criminelle et portant diverses dispositions de procédure pénale ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, de la proposition de loi visant à rendre obligatoire l'installation de détecteurs de fumée dans tous les lieux d'habitation.

La séance est levée.

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

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

CLAUDE AZÉMA