

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

142^e séance

Séance du mercredi 24 février 2010

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. BERNARD ACCOYER

1. Questions au Gouvernement (p. 1492)

ÉDUCATION NATIONALE DANS LES DOM-TOM (p. 1492)

M. Jean-Claude Fruteau, Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer.

LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE DROGUE (p. 1492)

M. Jean-Michel Ferrand, M. Brice Hortefeux, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

RETRAITES (p. 1493)

Mme Marie-George Buffet, M. Xavier Darcos, ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville.

RÉFORME DES COLLECTIVITÉS ET FÉDÉRATIONS SPORTIVES (p. 1494)

M. François Sauvadet, M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales.

HAUSSE DU TARIF DU GAZ (p. 1495)

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

REPRISE DU TRAVAIL CHEZ TOTAL (p. 1495)

Mme Cécile Gallez, M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie.

ADOPTION D'ENFANTS HAÏTIENS (p. 1496)

M. François Rochebloine, Mme Nadine Morano, secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité.

ÉTATS GÉNÉRAUX DE L'INDUSTRIE (p. 1497)

M. Gérard Charasse, M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie.

DÉBAT SUR LES NANOTECHNOLOGIES (p. 1497)

Mme Sophie Delong, Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

CARTE JUDICIAIRE (p. 1498)

Mme Marie-Renée Oget, Mme Michèle Alliot-Marie, ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés.

NOUVELLE RÉGLEMENTATION DES TICKETS RESTAURANTS (p. 1498)

M. Pierre Méhaignerie, Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi.

FONCTION PUBLIQUE (p. 1499)

M. Guy Delcourt, M. Henri de Raincourt, ministre chargé des relations avec le Parlement.

STATUT DE L'AUTOENTREPRENEUR (p. 1499)

Mme Arlette Grosskost, M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services et de la consommation.

POLITIQUE DANS LES BANLIEUES (p. 1500)

Mme Jacqueline Maquet, Mme Fadela Amara, secrétaire d'État chargée de la politique de la ville.

OBSERVATOIRE SUR LA FIN DE VIE (p. 1501)

M. Alain Suguenot, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports.

Suspension et reprise de la séance (p. 1502)

2. Gestion de la campagne de vaccination contre la grippe A (n° 2306) (p. 1502)

Rappel au règlement (p. 1502)

M. François Sauvadet, M. le président.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 1502)

M. Jean-Luc Prével,

M. Jean-Pierre Door,

Mme Marisol Touraine,

Mme Jacqueline Fraysse.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports.

Suspension et reprise de la séance (p. 1507)

PRÉSIDENTE DE MME DANIELLE BOUSQUET

3. Débat sur le développement des transports ferroviaires publics (p. 1507)

M. Daniel Paul,

M. Thierry Benoit,

Mme Françoise Branget,

M. Philippe Duron,
M. Jean-Jacques Candelier,
M. Jean-Marie Sermier,
Mme Marie-Line Reynaud,

M. Yves Cochet,
M. Jean-Claude Sandrier.
M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé
des transports.

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 1521)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. BERNARD ACCOYER

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

ÉDUCATION NATIONALE DANS LES DOM-TOM

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Fruteau, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Jean-Claude Fruteau. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, depuis des mois, nous vous interpellons sur la dégradation constante des moyens consacrés à l'éducation. Chaque semaine nous en apporte de nouveaux exemples.

Ainsi, le lycée professionnel Patu de Rosemont de Saint-Benoît, à La Réunion, verra disparaître, sans concertation préalable, son statut de zone d'éducation prioritaire dès la prochaine rentrée. On pourrait comprendre cette décision si elle était justifiée par l'amélioration de la situation sociale des élèves. Mais, monsieur le ministre, répondez-moi franchement : peut-on dire qu'un lycée qui accueille plus de 92 % d'élèves boursiers n'est pas prioritaire ? Un lycée où 15 % des élèves entrant en CAP sont illettrés n'est-il pas prioritaire ? N'est-ce pas une priorité que de continuer à soutenir un lycée situé au cœur d'une zone urbaine sensible ?

En réalité, cette décision arbitraire n'est motivée que par le seul souci comptable. Ce que vous prétendez donner aux uns, vous le retirez en fait aux autres et aux plus défavorisés.

M. Patrick Roy. Hélas !

M. Jean-Claude Fruteau. Cette politique révèle votre vision de l'éducation nationale : un fardeau financier et non un investissement pour l'avenir. Reste que, pour des milliers de jeunes dans l'académie de La Réunion, votre décision représente un bond en arrière de quinze ans.

On mesure alors l'immense fossé entre les beaux discours du Président de la République sur l'égalité des chances et la culture de l'excellence et les décisions brutales du Gouvernement, qui réduisent à néant les moyens financiers et humains. Le lycée de Saint-Benoît, dont les enseignants sont en grève illimitée depuis hier, n'est qu'un exemple parmi beaucoup d'autres, mais la symbolique est édifiante.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions à vous poser : allez-vous revenir sur les décisions annoncées dans l'académie de La Réunion ? Jusqu'à quand vous acharnez-vous dans le démantèlement du service public de l'éducation ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer. *(Huées sur les bancs des groupes SRC et GDR.)*

Mes chers collègues, je vous en prie.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Vous avez, monsieur Fruteau, appelé l'attention de mon collègue Luc Chatel sur la politique éducative du Gouvernement en outre-mer. *(Huées continues, qui couvrent la voix de l'oratrice, sur les bancs des groupes SRC et GDR.)*

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Il s'agit bien sûr d'une question prioritaire pour le ministre de l'éducation nationale, qui est précisément en déplacement en Nouvelle-Calédonie.

S'agissant de La Réunion, je vous rappelle que, depuis la création de l'académie en 1984, d'énormes progrès ont été réalisés. En une génération, le taux d'accès au baccalauréat est passé de 15 % à 57 %. *(« Démission ! Démission ! » sur plusieurs bancs du groupe SRC.)*

Il reste beaucoup à faire, notamment en matière d'égalité des chances et de prévention de l'échec scolaire ; c'est l'objectif de la politique d'éducation prioritaire. L'État, monsieur le député, n'entend pas se désengager dans ce domaine, bien au contraire. Ainsi, à la prochaine rentrée scolaire, 367 écoles de La Réunion bénéficieront de moyens supplémentaires. *(Exclamations et huées continues sur les bancs du groupe SRC et sur plusieurs bancs du groupe GDR.)*

Je vous rappelle en outre que le comité interministériel a décidé l'extension de l'accompagnement éducatif à toutes les écoles élémentaires ultramarines à compter de la rentrée de 2010.

M. Bruno Le Roux. Vous êtes disqualifiée !

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Pour ce qui concerne le lycée professionnel Patu de Rosemont, la carte d'éducation prioritaire ne sera pas modifiée avant l'achèvement du bilan des dispositifs. Vous pouvez néanmoins être sûr, monsieur le député, que l'objectif n'est pas de faire des économies mais de coller aux besoins qui s'expriment sur le terrain et de s'adapter à leur évolution. La réussite de tous les élèves est une priorité du Gouvernement, aussi bien en métropole qu'en outre-mer. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP. – Huées redoublées sur les bancs du groupe SRC et sur plusieurs bancs du groupe GDR.)*

LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE DROGUE

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Ferrand, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Jean-Michel Ferrand. Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.

Monsieur le ministre, vous étiez hier à Saint-Ouen, pour participer à la destruction de 7 tonnes de résine de cannabis, qui avaient été saisies le 31 janvier dernier à Gonesse, et de près de 100 kilos de cocaïne provenant d'une saisie antérieure. C'est la plus grosse prise jamais réalisée en métropole. Je tiens à féliciter tous les services de police, de douane et de gendarmerie qui ont permis cette saisie record. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Le trafic de drogue représente un véritable fléau pour notre société, car il touche un nombre de plus en plus élevé de nos concitoyens, notamment les mineurs qui sont les proies les plus fragiles.

C'est un fléau de grande ampleur, car l'économie mafieuse et souterraine produite par la drogue, dont les ramifications s'étendent partout, menace la cohésion de notre société.

C'est un fléau international, car les trafiquants sont de plus en plus liés aux grands réseaux du crime international, du trafic d'armes au terrorisme, en passant par le blanchiment d'argent.

La lutte contre ce fléau constitue une priorité pour notre sécurité et, pour cela, il faut mobiliser tous les moyens nécessaires.

Depuis 2007, le Gouvernement s'est attaqué aux deux aspects de ce problème, d'une part en se donnant les moyens juridiques et policiers de lutter contre les trafiquants sur notre territoire, d'autre part en concentrant ses efforts contre l'importation de drogue.

Monsieur le ministre, dans un contexte de libéralisation des déplacements des personnes et des biens, pouvez-vous nous préciser les orientations que vous allez donner aux services de police et de gendarmerie pour lutter encore plus efficacement contre le trafic de drogue? (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

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

M. Brice Hortefeux, *ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales.* Vous avez raison, monsieur Ferrand, la lutte contre le trafic de stupéfiants est une des priorités de l'action gouvernementale.

Vous l'avez rappelé, j'ai assisté hier à l'incinération de 7 tonnes de cannabis qui avaient été saisies dans le Val-d'Oise: 7 tonnes, cela représente près de 35 millions d'euros. C'est d'ailleurs la prise la plus importante qui ait jamais été réalisée sur le territoire national. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

En l'occurrence, l'opération a été menée par la police, mais, il y a quelques jours, la gendarmerie a elle-même procédé à une saisie très importante dans la région de Dreux, démantelant un réseau international et confisquant 3,2 tonnes de cannabis et huit véhicules, dont cinq de grosse cylindrée.

Au total, en 2009, ce sont 60 tonnes de cannabis, 5 tonnes de cocaïne, 900 kilos d'héroïne qui ont été saisies. Ces résultats sont la conséquence d'une mobilisation de l'ensemble des services. J'ai donné des consignes très strictes, très précises, pour que l'on multiplie les opérations coups-de-poing partout sur le territoire national, car ces *deals* de proximité contribuent

à alimenter la violence scolaire et irriguent une économie souterraine très importante, dont le chiffre d'affaires est de près de 2,2 milliards d'euros pour l'année 2009.

En même temps, nous ne pouvons pas agir seuls et nous nous mobilisons aussi à l'international. J'ai été en Afrique pour soutenir, avec la présidence espagnole de l'Union européenne, divers pays qui se sont engagés à lutter contre ces trafics qui proviennent pour l'essentiel d'Amérique latine. Demain, j'aurai l'occasion de proposer à Bruxelles, au conseil des ministres de la justice, le projet de pacte européen contre la drogue.

Vous le voyez, monsieur le député, si beaucoup reste à accomplir, nous enregistrons d'importants résultats. Soyez assuré de la détermination du Gouvernement qui lutte avec acharnement contre ce fléau. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

RETRAITES

M. le président. La parole est à Mme Marie-George Buffet, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

Mme Marie-George Buffet. Monsieur le Premier ministre, une femme retraitée sur deux perçoit moins de 900 euros de pension.

M. Patrick Roy. Hélas!

Mme Marie-George Buffet. Quatre millions de retraités perçoivent 579 euros par mois. Comment vivre avec si peu?

Pourtant, c'est une baisse généralisée du niveau des pensions que vous nous proposez en voulant allonger la durée de cotisation et reculer l'âge de la retraite.

Les hommes et les femmes qui manifestent aujourd'hui refusent ce piège, car ils savent possible de maintenir le droit à la retraite à soixante ans avec de bonnes pensions, aucune ne devant être inférieure au SMIC. Ils savent possible de traduire le gain de productivité et l'allongement de la durée de vie en temps libre supplémentaire.

Pour cela, il faut faire cotiser les revenus financiers, supprimer les 30 milliards d'euros d'exonérations de cotisations sociales. Mais, surtout, il est urgent de s'attaquer au chômage de masse.

Avec 100 000 emplois supplémentaires, ce seraient 2 milliards de plus pour les caisses de retraites. Car le vrai problème, ce n'est pas la démographie: ce sont les multinationales du CAC 40, qui ont encore distribué 35 milliards d'euros à leurs actionnaires au détriment de l'emploi. Et c'est votre gouvernement, coupable de RGPP.

Les salariés, tels ceux de Total, et les fonctionnaires, qui se battent pour une politique industrielle créatrice d'emplois ou pour une fonction publique au service des usagers, sont en fait les meilleurs réformateurs de notre système de retraite.

Monsieur le Premier ministre, allez-vous entendre ces propositions pour répondre à cette exigence très largement majoritaire chez nos compatriotes: maintenir la retraite à soixante ans? (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Xavier Darcos, ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville.

M. Xavier Darcos, *ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville.* Madame la députée, ce ne sont pas des discours qui assureront la revalorisation des pensions (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR et SRC,*

ce sont des actes et des décisions, ce sont les mesures que le Gouvernement a prises et que vous n'avez pas votées. Je pense à celles en faveur de la revalorisation du minimum vieillesse, qui va augmenter de 25 % d'ici à 2012. Cela va concerner 400 000 personnes, qui toucheront 150 euros de plus chaque mois.

M. Bernard Roman. Quand ?

M. Xavier Darcos, ministre du travail. Madame Buffet, 150 euros par mois, cela ne vous paraît pas convenable ?

C'est la pension minimum que nous avons créée pour 230 000 agriculteurs. Cela représente en moyenne 350 euros. Madame Buffet, 350 euros, cela ne vous paraît pas convenable ?

M. Roland Muzeau. Allez donc dire cela aux gens qui manifestent devant l'Assemblée !

M. Xavier Darcos, ministre du travail. Ce sont les pensions de réversion, qui ont été revalorisées de 11 % au 1^{er} janvier, ce qui va représenter 350 euros pour 600 000 veuves et veufs, les plus modestes. Madame Buffet, 350 euros, cela ne vous paraît pas convenable ? (*Exclamations sur les bancs des groupes GDR et SRC.*)

Vous n'avez pas voté non plus l'effort qui a été fait en faveur des pensions des veuves d'agriculteurs : cela représente 400 euros par mois, madame Buffet. Cela ne vous paraît pas convenable ?

Vous le voyez bien, madame la députée, il faut sortir du double discours. On ne peut pas à la fois ne pas voter les mesures que prend cette majorité pour revaloriser les pensions et le minimum vieillesse, et dire qu'il ne faut pas discuter de quoi que ce soit. Ne faites pas passer l'intérêt de la politique avant celui des retraités (*Exclamations et huées sur les bancs des groupes GDR et SRC*) et, surtout, des générations futures, car vous ne dites pas, madame Buffet, comment les générations futures paieront les retraites si nous ne faisons rien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

RÉFORME DES COLLECTIVITÉS ET FÉDÉRATIONS SPORTIVES

M. le président. La parole est à M. François Sauvadet, pour le groupe Nouveau Centre.

M. François Sauvadet. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

Cela fait des semaines, mes chers collègues, que nous assistons à une véritable campagne de désinformation, de la part du parti socialiste, sur la réforme des collectivités territoriales et de la taxe professionnelle. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NC et UMP. – Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*) Vous avez commencé par les élus locaux, les maires, les associations d'élus, à qui vous n'avez eu de cesse de répéter que, finalement, cette réforme, c'était un affaiblissement du socle communal, une remise en cause des libertés communales (*Nouvelles exclamations sur les bancs du groupe SRC*), alors que c'est tout le contraire, puisque le rôle des communes est conforté.

Vous avez continué avec la taxe professionnelle, en oubliant de parler de l'emploi. Vous vous êtes focalisés sur le thème : « On va vous couper les vivres, faire en sorte que vous ne puissiez plus avoir aucune marge de manœuvre ». Chacun sait que c'est faux puisque cette réforme vise à renforcer la cohésion territoriale.

Puis, vous persévérez avec le mouvement sportif olympique. Nous nous sommes tous posé des questions, alimentées en grande partie par l'attitude des membres du parti socialiste soutenant qu'il ne serait plus possible, demain, de financer le mouvement sportif au motif que l'on clarifierait les compétences. Je dois dire que je m'interroge beaucoup sur ce que vous proposez...

J'ai même vu des présidents de région adresser des courriers aux lycées pour annoncer qu'à cause de la réforme de la taxe professionnelle, ils n'auraient plus les moyens de financer les travaux dans ces mêmes lycées. Or chacun le sait, la taxe professionnelle a été entièrement compensée sur la base de 2009 dans toutes nos collectivités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NC et UMP. – Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*) Je le dis en toute connaissance de cause puisque je suis président d'un conseil général et que j'ai établi mon budget sur cette base. (« *La question !* » sur plusieurs bancs des groupes SRC et GDR.)

Face à cette désinformation, je souhaite, monsieur le ministre de l'intérieur, que vous clarifiiez les choses. Le parti socialiste ne peut continuer à vouloir incarner l'alternance en jouant sur les peurs. Aussi, monsieur le ministre de l'intérieur, j'aimerais que vous rétablissiez la vérité sur le sens de cette réforme. (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes NC et UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales.

M. Alain Marleix, secrétaire d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales. Monsieur le député, voici les éléments de réponse que je puis vous apporter.

Premièrement, le projet de loi de réforme des collectivités territoriales, qui vient d'être adopté par le Sénat, prévoit qu'un texte précisera la répartition des compétences des régions et des départements...

M. Bernard Roman. Quand ?

M. Alain Marleix, secrétaire d'État. ...dans un délai maximal de douze mois.

Deuxièmement, si cette perspective a pu susciter des inquiétudes dans le mouvement sportif...

M. Jérôme Lambert. À juste titre !

M. Alain Marleix, secrétaire d'État. ...c'est suite à certaines campagnes de désinformation qui ont été organisées ici ou là, et plutôt de ce côté que de l'autre ! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

La remise en ordre de la répartition des compétences n'a évidemment pas pour objet de conduire les collectivités territoriales à se désengager du soutien, essentiel, qu'elles apportent aux clubs sportifs et au mouvement sportif.

Troisièmement, il est vrai que des compétences pourront être partagées entre plusieurs collectivités territoriales. Mais, dans ce cas, une collectivité chef de file pourra être désignée pour coordonner l'exercice de cette compétence, et sont spécialement concernés les domaines sportif et culturel. Rama Yade, secrétaire d'État chargée des sports, a d'ailleurs eu l'occasion de s'en expliquer.

Quatrièmement, la loi prévoit aussi de doter régions et départements de capacités d'initiative pour répondre à des demandes non prévues par les textes, mais justifiées par l'existence d'un intérêt public local, dont le soutien au sport et au mouvement sportif.

Voilà, monsieur Sauvadet, ce que je pouvais vous dire pour vous rassurer sur l'avenir du financement du sport. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NC et UMP.*)

HAUSSE DU TARIF DU GAZ

M. le président. La parole est à M. François Brottes, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. François Brottes. Monsieur le Premier ministre, permettez-moi de vous lire un extrait d'une conversation que j'ai peut-être rêvée, j'en conviens, entre le patron d'une société nationale récemment privatisée par vos soins – son nom commence, je crois, par un G – et le patron d'une entreprise qui ne l'est pas encore totalement – dont le nom commence peut-être par un E.

M. Michel Herbillon. C'est un rébus ?

M. François Brottes. « Alors, j'ai appris que tu prenais ta retraite ? » dit le premier.

« Oui, je préfère le faire avant que le Gouvernement ne réforme le régime des retraites, il paraît que ça va être terrible. »

« Chapeau ! » dit l'autre. Chacun aura compris que cela signifie « retraite chapeau ». (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Le second lui répond : « Et toi ? Comment ça va ? Est-ce que ça gaze ? »

« Moi ça va bien. Je vais obtenir une augmentation de mes tarifs, alors que mes prix d'achat baissent, et je n'ai même pas eu à demander l'autorisation du Gouvernement puisque, depuis Noël dernier, ce n'est plus nécessaire... »

Monsieur le Premier ministre, vous allez sûrement me répondre que j'ai dû rêver ! Et que rien de tout cela ne se passera, bien sûr, avant les élections régionales...

Mais ai-je vraiment rêvé ou l'annonce d'une hausse de 9 % des tarifs réglementés du gaz est-elle une double supercherie ?

Tout d'abord, à la veille de Noël dernier, en catimini, le Gouvernement a choisi de ne plus rien décider ni contrôler et de laisser toute liberté à GDF-Suez pour demander de nouvelles hausses des tarifs du gaz. C'est magique : plus d'État, plus de responsabilité politique... « C'est pas moi, c'est l'autre ! » Vous connaissez la formule !

Second scandale : le prix du gaz sur les marchés baisse depuis plusieurs mois, alors que son prix de vente aux consommateurs reste, lui, indexé sur le prix du pétrole. Cherchez l'erreur ! Le calcul est simple : GDF-Suez achète moins cher, mais vendra son gaz encore plus cher.

Monsieur le Premier ministre, je crois que, dans mon prochain rêve, je vais croiser un électeur qui va me dire : « Bientôt, ils vont voir de quel bois je me chauffe ! »

Monsieur le Premier ministre, pouvez-vous me dire que mon rêve n'était qu'un cauchemar ? Et que tous ceux qui n'arrivent déjà pas à payer leur note de chauffage ne vont pas, une fois de plus, faire les frais d'un enrichissement sans cause ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC et sur plusieurs bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme. (*Protestations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

Veillez, mes chers collègues, écouter M. Apparu, membre du Gouvernement, qui va vous répondre. C'est la moindre des choses !

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme. Je voudrais d'abord excuser Jean-Louis Borloo, qui assiste au vingt-sixième conseil d'administration du Programme des Nations unies pour l'environnement.

Je vais vous fournir trois éléments de réponse, monsieur Brottes.

D'abord, permettez-moi de vous rappeler certains faits. La dernière revalorisation du prix du gaz remonte à août 2008, avec une augmentation de 5 %. Cela fait un an et demi.

En avril 2009, il y a eu une baisse de 11 %. Vous n'avez donc pas rêvé, monsieur Brottes ! Depuis dix mois, le prix du gaz n'a subi aucune évolution trimestrielle. Il n'y a pas eu aucun mouvement en janvier 2010, en octobre 2009 ou en juillet 2009, alors que, pendant la même période, les prix des produits pétroliers n'ont pas cessé d'augmenter. (« Non ! » sur les bancs des groupes SRC et GDR.)

M. Pierre Gosnat. Ce n'est pas la même chose !

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État. Deuxièmement, depuis 2009, vous avez raison, monsieur Brottes, l'encadrement juridique des tarifs du gaz a évolué. Désormais, le Gouvernement établit une formule annuelle...

M. Henri Emmanuelli. Le Gouvernement s'en lave les mains !

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État. ...publiée au *Journal officiel*, qu'il revient au fournisseur de mettre en application, sous le contrôle strict – ce que vous avez, monsieur Brottes, oublié d'indiquer – de la Commission de régulation de l'énergie, qui reste, je vous le rappelle, une autorité indépendante.

M. Henri Emmanuelli. Oui, oui, oui...

M. Benoist Apparu, secrétaire d'État. Troisièmement, le Gouvernement reste attentif à la situation des Français les plus modestes. Vous n'avez pas rêvé, monsieur Brottes, c'est bien le Gouvernement qui a signé un contrat de service public avec EDF-GDF en décembre dernier, lequel prévoit des investissements qui doublent en faveur des plus démunis. Non, vous n'avez pas rêvé, monsieur Brottes, c'est encore le Gouvernement qui a mis en place, en juillet 2008, un tarif social du gaz. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

M. Henri Emmanuelli. Apparu, rendez l'argent !

REPRISE DU TRAVAIL CHEZ TOTAL

M. le président. La parole est à Mme Cécile Gallez, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme Cécile Gallez. J'associe à ma question, qui s'adresse à M. le ministre chargé de l'industrie, les élus UMP du Nord.

Les salariés de la raffinerie des Flandres et, plus largement, les salariés du groupe Total ont manifesté, ces derniers jours, leur inquiétude sur l'avenir des sites Total en France et sur celui du raffinage.

Alors qu'une grève longue aurait pu avoir lieu, la CGT a annoncé hier la suspension du mouvement de grève en raison des avancées réelles faites par la direction de Total, sous la pression du Gouvernement.

En saluant les actions conjuguées des différentes parties prenantes de ce dossier, qui ont permis, au niveau national, un déblocage de ce conflit, et tout en sachant que des difficultés persistent, pouvez-vous, monsieur le ministre de l'industrie, rappeler, afin que les choses soient bien claires, tous les engagements pris par Total et la manière dont le Gouvernement va s'assurer de leur suivi ?

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie.

M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie. Je sais que, en période électorale, il est tentant pour certains de faire des moulinets et de surfer sur les inquiétudes des salariés.

M. Daniel Paul. Ce n'est bien sûr pas votre cas !

M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie. La réalité, c'est que, avec le Premier ministre, nous cherchons des solutions. D'ailleurs, avec le Président de la République, le Gouvernement a obtenu des engagements très clairs de la direction de Total pour répondre aux inquiétudes des salariés. Quels sont ces engagements concrets, pris après la négociation qui s'est déroulée hier ?

M. Roland Muzeau. Après la grève, plutôt !

M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie. Premier engagement, les cinq raffineries autres que celle de Dunkerque se verront pérennisées pour, au moins, les cinq années qui viennent.

Deuxième engagement, conformément à la demande des syndicats, une table ronde sera ouverte sur l'avenir de l'énergie et du raffinage en France. Elle sera organisée par l'État, et Jean-Louis Borloo a d'ailleurs précisé ce matin qu'elle se tiendrait autour du 15 avril prochain.

Enfin, en tant que députée du Nord, vous vous inquiétez bien évidemment de l'avenir de la raffinerie des Flandres. Je veux préciser, une fois de plus, que nous avons obtenu que la date du comité central d'entreprise soit avancée du 29 mars au 8 mars prochains et qu'il appartiendra alors aux dirigeants de Total de dire très clairement s'ils remettent en service la raffinerie des Flandres ou s'ils proposent une industrie de substitution qui garantisse l'avenir de l'ensemble des sites industriels, que ce soit pour l'activité du port de Dunkerque ou pour la pérennisation de l'activité de l'ensemble des sous-traitants, les salariés de Total devant être recasés à compétence égale.

Ou réouverture de la raffinerie, ou garantie industrielle : loin des caricatures et des agitations du Parti socialiste toujours prompt à nous donner de mauvaises leçons, nous, nous faisons preuve de volontarisme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP. – Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

ADOPTION D'ENFANTS HAÏTIENS

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine, pour le groupe Nouveau Centre.

M. François Rochebloine. Ma question s'adresse à M. le ministre des affaires étrangères.

Depuis le séisme qui a dévasté Haïti le 12 janvier dernier, la vie est devenue extrêmement difficile pour le peuple haïtien, particulièrement pour les enfants, très vulnérables.

Nous savons que la France est, depuis plusieurs années, le premier pays d'accueil d'enfants en provenance de cette île. La France s'est ainsi engagée, dès le 18 janvier, à évacuer tous les enfants disposant d'un jugement d'adoption et à étudier les dossiers des familles en attente de jugement, au cas par cas.

Entre la fin du mois de janvier et le 10 février, 371 orphelins haïtiens, dont l'adoption avait été validée avant le séisme, ont été accueillis en France dans le cadre d'un processus accéléré, mais, aujourd'hui, ce sont 120 enfants qui sont en attente de rapatriement par la France. Pour les parents adoptant et les associations concernées, cette décision de geler ou de ralentir le processus est très mal vécue, vous en conviendrez. Il a en effet été décidé, ce 19 février, de différer l'arrivée de ces enfants.

Or leurs dossiers sont complets, ils ont reçu tous les agréments des autorités haïtiennes et françaises et, pour certains, les billets d'avion sont réservés. Que dire, alors, à ces parents qui ont légalement l'autorité parentale ?

Ajoutons à cela que la situation en Haïti est toujours difficile, avec les répliques du séisme et une saison des pluies qui a commencé. Face à cette situation précaire, l'intérêt des enfants adoptés doit être privilégié, d'autant que leurs familles sont prêtes à les accueillir.

Monsieur le ministre, merci de répondre à cette attente.

M. le président. La parole est à Mme Nadine Morano, secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité.

Mme Nadine Morano, secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité. Monsieur le député Rochebloine, il n'y a pas de gel ni de ralentissement du processus. Vous avez raison de rappeler que la France, dans la situation d'urgence résultant de ce séisme, a rapatrié beaucoup d'enfants – 372 sont venus sur le territoire français – mais nous devons maintenant rétablir le processus normal de l'adoption et de la rencontre entre les familles et les enfants.

Les enfants, que nous avons fait revenir pour des raisons sanitaires mais aussi pour les ramener dans leurs familles, ont été examinés par les médecins, par les pédopsychiatres ; les familles ont été entendues. Ces enfants – je l'ai constaté lorsque je suis allée en Martinique – sont revenus dans des conditions physiques et psychologiques vraiment très difficiles, tant pour eux-mêmes que pour les familles. Dans l'intérêt supérieur de l'enfant, il nous faut rétablir le processus normal de l'adoption, et donc la rencontre qui doit se faire entre les parents et les enfants. Je vous rappelle que la très grande majorité des parents n'ont jamais vu les enfants et que cette première rencontre se fait dans des conditions vraiment très difficiles.

Dans les prochains jours, avec le ministère des affaires étrangères et avec Roselyne Bachelot, nous allons mettre en place un centre d'accueil pour permettre aux familles de venir chercher leurs enfants, d'être suivies par des pédopsychiatres, par des soignants qui les accompagnent bien dans ce processus d'adoption.

Les familles et les associations que nous avons reçues sont évidemment d'accord sur ce processus, parce que nous devons privilégier l'intérêt supérieur de l'enfant et son accompagnement psychologique. Cette rencontre est nécessaire dans le processus normal.

Ce centre d'accueil sera donc opérationnel – je tiens à vous rassurer, monsieur le député, et à rassurer les familles – dans les tout prochains jours, d'ici à la fin de la semaine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

ÉTATS GÉNÉRAUX DE L'INDUSTRIE

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Gérard Charasse. Monsieur le ministre de l'industrie, le Comité national des états généraux de l'industrie, présidé par M. Jean-François Dehecq, a été récemment reçu à l'Élysée en votre présence. Cette réunion lui a permis de présenter les conclusions de ses travaux : son diagnostic de la situation de l'industrie française, de ses forces et de ses faiblesses, que nous pouvons pour partie partager, et ses recommandations quant aux mesures à prendre pour conforter la base industrielle de la France que nous devons, je l'espère, discuter.

En trente ans, la France a perdu plus de deux millions d'emplois dans ce secteur. Dans mon département de l'Allier, les deux tiers des emplois perdus ces dernières années étaient des emplois industriels. La situation est plus critique que jamais, car ce secteur pèse de manière considérable sur l'ensemble de l'économie. Dans mon département, comme dans beaucoup d'autres, si l'on retranche au secteur tertiaire les fonctionnaires et les services aux particuliers, l'industrie est à l'origine d'un emploi, direct ou indirect, sur deux.

Mais c'est un secteur diffus et je veux mettre le Gouvernement en garde sur sa politique exclusivement tournée vers les grands groupes. Dans l'Allier, 62 % des établissements comptent désormais moins de deux salariés. Ils n'ont pas, en termes de financement, de mobilité, de formation, de soutien à la production, les mêmes besoins que ceux que vous appelez, entre deux plans sociaux ou deux délocalisations, nos « champions nationaux ». Mais ces TPE et PME présentent l'avantage de mieux résister aux chocs de conjoncture, et nous avons pu le constater. Elles licencient moins et leur politique financière est majoritairement tournée vers l'emploi et l'investissement.

Monsieur le ministre, dans le travail que le Gouvernement a souhaité engager, comment cette caractéristique de notre industrie sera-t-elle prise en compte? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie.

M. Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie. Monsieur le député Gérard Charasse, je veux d'abord vous communiquer les derniers résultats du mois de décembre concernant les commandes industrielles dans notre pays. Elles sont en hausse de 4,6 % pour l'ensemble du dernier trimestre et de 17,1 % pour le seul mois de décembre, alors qu'elles n'ont augmenté que de 0,8 % dans la zone euro. Cela signifie qu'en période de crise, la politique du choix de l'investissement sur l'industrie, en France, a plutôt porté ses fruits.

S'agissant des années écoulées, monsieur Gérard Charasse, je conviens que l'écart dans les choix stratégiques en faveur des grands groupes et au détriment des PME a été disproportionné. Les PME sont pourtant tournées vers l'innovation, vers l'investissement, en faveur de l'organisation des filières, et sont les plus créatrices d'emplois. C'est pourquoi, dans le cadre des conclusions des états généraux de l'industrie – qui ont réuni 5 000 participants en régions et émis plus de 800 propositions – le Président de la République fera, au début du mois de mars prochain, des propositions très claires, budgétaires ou non, qui porteront sur des orientations précises. C'est tout d'abord la réorientation des filières : il faut réduire, pour ce qui concerne les PME, l'écart entre donneurs d'ordres et sous-traitants, grands groupes industriels et petites entreprises, et favoriser, au contraire, une relation

clients-fournisseurs mieux structurée, comme l'a fait l'Allemagne il y a dix ans. Concernant ensuite le financement, les banques devront prêter à plus long terme. Une partie de l'épargne des Français – soit 1 400 milliards d'euros – investie sur des contrats d'assurance-vie devra être mobilisée en faveur de l'industrie qui pourra alors innover sur du plus long terme. Il convient, enfin, de moderniser la relation sociale au sein de l'entreprise avec, notamment, le tutorat, donc la formation des jeunes recrues par des plus anciens, et la participation des salariés à la stratégie d'avenir de leur propre industrie.

Telles sont les conclusions des états généraux de l'industrie. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

DÉBAT SUR LES NANOTECHNOLOGIES

M. le président. La parole est à Mme Sophie Delong, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Sophie Delong. Monsieur le président, ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Le débat sur les nanotechnologies s'est achevé hier, près de quatre mois après son lancement par la Commission nationale du débat public.

Les nanotechnologies suscitent de grands espoirs pour nos industries. Elles sont un gisement d'emplois important et il est de notre responsabilité de ne pas nous laisser distancer dans la course internationale à l'innovation. Certes, les connaissances scientifiques sur l'infiniment petit sont encore limitées. Pour cette raison, un débat ouvert à tous était indispensable.

M. Noël Mamère. Mais non, il était truqué!

Mme Sophie Delong. En dépit des enjeux majeurs pour notre pays, le débat n'a pas permis d'éclairer chacun. Dans de nombreuses villes, comme à Grenoble, à Lille, et même à Orsay, le dialogue avec le public, pourtant intéressé, car venu en nombre, a été empêché, confisqué par des extrémistes. Nous regrettons ces procédés antidémocratiques. En effet, le principe même de ce débat avait été entériné par l'ensemble des acteurs du Grenelle de l'environnement et par l'Assemblée nationale lors du vote du Grenelle 1. Néanmoins, le débat parlementaire sur les nanotechnologies se poursuivra lors de l'examen du Grenelle 2. Dans ce cadre, il est prévu que toutes les substances nanoparticulaires utilisées dans les produits de consommation fassent l'objet d'un inventaire obligatoire.

Madame la secrétaire d'État, le processus de débat public étant achevé, quelle suite le Gouvernement entend-il lui donner sur ce sujet fondamental pour l'avenir de la France? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Madame la députée, quand nous évoquons les nanotechnologies, nous parlons de celles qui sont présentes aujourd'hui dans notre quotidien : cosmétiques, emballages, médicaments ; mais elles représentent aussi un immense potentiel de développement scientifique et médical.

Le Grenelle de l'environnement ne s'oppose pas au progrès technologique, bien au contraire, puisqu'il entend le mettre au service de l'homme. Un principe extrêmement simple a été ainsi adopté : nous devons être capables d'évaluer les bénéfices pour la société et de mettre en regard les risques ou les incertitudes que nous acceptons. C'est la raison pour laquelle vous avez voté à l'unanimité le principe d'un débat public. C'est d'ailleurs la première fois qu'il a été fait appel aux dispositions relatives à la CNDP pour organiser ce débat.

Malheureusement, de nombreuses réunions n'ont pas pu avoir lieu ou se sont déroulées dans de très mauvaises conditions du fait de la présence de quelques énergumènes. C'est un véritable déni de démocratie, un déni de ce que vous avez voté dans cet hémicycle.

Il est encore trop tôt pour tirer les conclusions du « bout » de débat qui a eu lieu. Comme vous l'avez rappelé, dans le cadre de la loi dite Grenelle 2, vous allez vous prononcer sur des dispositions uniques au monde permettant de mettre en place un inventaire des substances présentes sur le marché. Nous devons, de plus, réfléchir aux modalités d'une meilleure gouvernance afin de confronter les avantages et les inconvénients ou les incertitudes autour de ces nanoparticules.

Dans le cadre de ce débat, ne laissez pas, s'il vous plaît, la démocratie, la société civile se faire piétiner par quelques énergumènes! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

CARTE JUDICIAIRE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Renée Oget, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Mme Marie-Renée Oget. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la justice et des libertés.

Le 19 février dernier, saisi d'une centaine de requêtes, le Conseil d'État a validé la réforme de la carte judiciaire, qui se traduit par la suppression d'environ quatre cents tribunaux. (« Très bien ! » sur quelques bancs du groupe UMP. – *Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

Réformer signifie désormais pour le Gouvernement supprimer. Après les hôpitaux, les agences postales, la réorganisation de la police et de la gendarmerie, voici venu le tour du service public de la justice, et qu'importent les inégalités!

Madame la ministre, en sacrifiant la proximité des tribunaux, vous créez de véritables déserts judiciaires, dont les premières victimes seront les personnes les plus démunies.

M. Patrick Roy. Hélas!

Mme Marie-Renée Oget. Ces suppressions sont incompréhensibles d'un point de vue écologique mais aussi économique. Ainsi, dans ma circonscription rurale de Guingamp, la suppression du TGI entraînera une heure de trajet supplémentaire pour les justiciables et des coûts exorbitants en raison des lourds travaux nécessaires à l'agrandissement du site de Saint-Brieuc.

Dans ces conditions, comment pouvez-vous garantir l'égalité d'accès au juge et maintenir une justice de qualité sur l'ensemble du territoire national? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC et quelques bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à Mme Michèle Alliot-Marie, ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés.

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés. Madame la députée, la carte judiciaire n'avait pas été modifiée depuis 1958! Avouez que notre société a changé, que les populations se sont déplacées. Dans certaines juridictions, il y avait si peu de jugements rendus chaque année, avec parfois d'ailleurs si peu de personnel, que la justice risquait de ne pas être au sommet de sa performance. Pour juger en effet, il faut pouvoir échanger, dans un certain environnement.

C'était l'objet de la réforme de la carte judiciaire, dont le principe était accepté par tout le monde, y compris par les magistrats. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

De nombreux députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Ce n'est pas vrai!

Mme Michèle Alliot-Marie, garde des sceaux. Les syndicats de magistrats m'ont même dit qu'à leur avis, on aurait pu et peut-être dû aller plus loin. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*) C'est la réalité! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Les communes dans lesquelles des juridictions ont été supprimées ont exercé des voies de recours. Celles-ci ont toutes été rejetées par le Conseil d'État vendredi dernier, sauf dans trois cas. Il a annulé la suppression des tribunaux de Moulins, décision sur le fond que je respecterai bien entendu. Les deux autres annulations, qui concernent des tribunaux pour enfants, dont celui de Guingamp, sont fondées uniquement sur une irrégularité de procédure, le comité technique paritaire des services judiciaires, qui doit obligatoirement être consulté, n'ayant pas été correctement composé. Je remettrai donc en route une nouvelle procédure.

Quant à la proximité, nous avons d'autres moyens de la réaliser et c'est ce que je suis en train de faire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

TICKETS RESTAURANT

M. le président. La parole est à M. Pierre Méhaignerie, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Pierre Méhaignerie. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi.

Madame la ministre, de très nombreux salariés ne comprennent pas les deux restrictions apportées depuis quelques semaines à l'utilisation des tickets restaurant, qui seront encore plus grandes après le 1^{er} mars. Les tickets restaurant ne peuvent être utilisés pour acheter des produits alimentaires, sauf des plats cuisinés ou des produits transformés, et on ne peut en présenter que deux par passage aux caisses.

Ces restrictions sont perçues comme une atteinte au pouvoir d'achat par les salariés qui ne peuvent pas aller au restaurant ou acheter des plats cuisinés et, plus encore, par ceux qui rentrent déjeuner à leur domicile. De plus, elles sont en contradiction avec la politique de promotion de l'équilibre nutritionnel pour la santé publique.

La circulaire qui impose ces restrictions a été envoyée le 15 décembre sous l'égide du ministère de l'économie, après autorisation de la commission nationale des titres restaurant, il est vrai. Pourra-t-elle être modifiée très rapidement, ne serait-ce que pour prendre en compte le vote du Parlement lors de la discussion de la loi « Hôpital, patients, santé et territoires », qui a étendu l'usage des tickets restaurant aux fruits et légumes par l'adoption d'un amendement de Valérie Boyer?

Je vous remercie des précisions que vous pourrez nous donner.

M. le président. La parole est à Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi.

Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi. Vous soulevez une question importante, monsieur le député. L'utilisation des tickets restaurant concerne des millions de nos concitoyens et le Gouvernement y est attentif.

Le ticket restaurant permet à des millions de salariés de bénéficier d'un avantage social consenti par l'employeur. Il a un coût budgétaire puisqu'il est assorti d'exonérations fiscales et sociales. Il est destiné à financer un repas pour permettre aux salariés de se restaurer.

Nous avons souhaité faciliter l'utilisation de ces tickets restaurant. C'est pourquoi la commission nationale des titres restaurant a examiné leurs conditions d'utilisation, en particulier dans les grandes surfaces. Le dispositif a ainsi été amélioré sur deux points. Dorénavant, ce sont 10 000 points de vente qui accepteront les tickets restaurant au lieu de 4 200, et toutes les caisses enregistreuses d'une grande surface, et non une seule.

Il faut cependant aller plus loin, à deux égards.

Je vous annonce d'ores et déjà que je prendrai un décret permettant de les utiliser pour acheter des fruits et légumes, conformément à la loi défendue par Mme Bachelot au mois de juillet 2009.

Par ailleurs, je vais réunir un groupe de travail au mois de mars pour déterminer à quelles conditions nous devons étendre leur champ d'application pour qu'ils soient utilisés non seulement pour des plats préparés ou des fruits et légumes, mais également peut-être pour d'autres produits et, pourquoi pas, des produits laitiers.

Ce n'est pas une question mineure. Elle concerne tous nos concitoyens. Nous y sommes sensibles, vous aussi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

FONCTION PUBLIQUE

M. le président. La parole est à M. Guy Delcourt, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Guy Delcourt. Monsieur le Premier ministre, à l'approche des élections régionales, pour tenter d'éviter la mobilisation des salariés, les grands groupes ont, à votre demande, décidé de reporter leurs plans de licenciements ou leurs fermetures de sites, comme l'illustre le feuillet Total de la raffinerie des Flandres à Dunkerque. Une manière pour le secteur privé de « suspendre le temps » devant le sombre avenir qui se dessine.

Cette technique est désormais utilisée au sein de l'État et de ses administrations. Autrement, comment expliquer, par exemple, la consigne interne au sein des agences régionales d'hospitalisation, futures ARS, demandant de suspendre la communication sur les plans de suppression de postes dans les établissements de santé durant la campagne des régionales ?

Si l'objectif est de flouer les Français sur la réalité de votre politique, c'est sans doute aussi pour cela que n'est pas ébruitée l'instauration de primes d'intéressement allant de 10 000 à 20 000 euros pour les directeurs d'hôpitaux en fonction de leurs résultats dans l'exécution du plan de retour à l'équilibre de leur établissement. Il en va de même pour les préfets, rémunérés en fonction de leurs résultats en matière de sécurité routière et de lutte contre la délinquance. Votre gouvernement met la politique du chiffre au centre de son action, au détriment de la santé des fonctionnaires, de leur formation et de la réalité des besoins humains et financiers.

L'attribution de ces primes laisse un goût amer aux fonctionnaires hospitaliers, aux policiers et gendarmes, aux enseignants, aux fonctionnaires en général. Souvent en sous-effectif, mal rémunérés, mal considérés, ils sont livrés en pâture par votre gouvernement à coup de slogans sur la suppression d'un fonctionnaire sur deux. (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et NC. – Applaudissements sur les bancs*

des groupes SRC et GDR.) Ce gouvernement jette le discrédit sur le professionnalisme des agents publics : vous sabordez la fonction publique d'État ! (*Exclamations sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

Je vous demande donc d'éclairer les Français sur vos intentions à l'égard des fonctionnaires, qui sont le pilier des services publics de proximité auxquels les citoyens sont attachés. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Henri de Raincourt, ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Henri de Raincourt, *ministre chargé des relations avec le Parlement.* Éric Woerth étant actuellement au Sénat pour la discussion du projet de loi sur les jeux en ligne, monsieur Delcourt, c'est moi qui vous répondrai.

Le Gouvernement – est-il besoin d'y insister ? – a la plus extrême considération pour toutes les personnes appartenant à la fonction publique,...

Plusieurs députés des groupes SRC et GDR. Ça se voit !

M. Henri de Raincourt, *ministre chargé des relations avec le Parlement.* ...et je ne vous laisserai jamais caricaturer le sentiment qui nous anime à cet égard. C'est véritablement de la petite politique ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

Je rappelle que la fonction publique française emploie aujourd'hui 5,3 millions de personnes, soit 1,4 million de plus qu'en 1980, et que les agents publics représentent le quart des personnes actives.

Il ne vous a pas échappé que, depuis trois ans, le Gouvernement a fait de la maîtrise de l'évolution des dépenses publiques une priorité indispensable et salutaire pour notre pays (*Vives exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR*), dans le cadre de la révision générale des politiques publiques. Nous le faisons non seulement en stabilisant mais aussi, dans certains ministères, en diminuant les effectifs. (*Mêmes mouvements.*) Dans l'enseignement supérieur, c'est la stabilité ; dans la justice, l'augmentation ; au niveau du budget, la diminution.

Entre 2007 et 2010, 100 000 départs auront ainsi été non compensés. C'est plus de 500 millions d'euros d'économies. (*Mêmes mouvements.*)

M. Jean Glavany. La dette !

M. Henri de Raincourt, *ministre chargé des relations avec le Parlement.* Je me permets de vous rappeler qu'entre 1997 et 2002, vous avez recruté 122 000 personnes supplémentaires. (*Mêmes mouvements.*) Merci infiniment de vos leçons sur les finances publiques et les effectifs de la fonction publique. Si nous devons prendre un exemple, nous regarderions ce que vous faites dans les régions ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

STATUT DE L'AUTO-ENTREPRENEUR

M. le président. La parole est à Mme Arlette Grosskost, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Arlette Grosskost. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, depuis le 1^{er} janvier 2009 existe le statut d'auto-entrepreneur.

M. Jean-Claude Lenoir. Très bien !

Mme Arlette Grosskost. On constate qu'aujourd'hui ce statut suscite un grand engouement puisque 320 000 auto-entrepreneurs se sont déclarés en 2009.

Selon le dernier baromètre de l'Observatoire des auto-entrepreneurs, paru en novembre 2009, 29 % d'entre eux étaient également salariés, 17 % retraités et 49 % chômeurs ou sans autre activité. Il s'agit donc pour ces nouveaux entrepreneurs de compléter leur rémunération, de créer leur propre emploi ou de tester sans risque une idée avant de la développer.

La preuve est ainsi faite que nombreux sont ceux qui ont des envies d'entreprendre, de se lancer, de créer leur propre entreprise, et cette dynamique se confirme de plus en plus parmi les jeunes.

Grâce à une procédure simplifiée à l'extrême, tant au moment de la création que dans le cadre de la gestion quotidienne, de nombreuses activités ont été lancées, voire pérennisées. Par là même, ces projets individuels démultipliés ont permis d'amortir, pour partie, les conséquences dommageables de la crise et des pertes d'emplois. Ce statut s'adapte parfaitement à tous les secteurs d'activité. Et 2010 s'inscrit dans la même veine puisque, selon le Gouvernement, 600 000 auto-entrepreneurs sont attendus d'ici à la fin de l'année.

Pour autant, il reste encore quelques écueils. Le premier est la solitude. Le second est la crédibilité, car il convient de s'assurer que le statut est correctement utilisé, qu'il s'agit de qualifications réelles ou encore du démarrage d'une véritable activité. Aussi, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous informer sur les différentes perspectives du dispositif?

Plusieurs députés du groupe GDR. Allô, allô!

M. le président. La parole est à M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services et de la consommation.

M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services et de la consommation. Madame la députée Arlette Grosskost, vous avez raison de l'indiquer: à l'heure où nous nous parlons, près de 350 000 auto-entrepreneurs ont déclaré leur activité depuis le 1^{er} janvier 2009. (*Brouhaha sur les bancs des groupes SRC et GDR.*) C'est un grand succès, qui se traduira par 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires déclaré par ces auto-entrepreneurs à la fin de l'année 2009, entraînant près de 200 millions de rentrées de cotisations sociales et fiscales. Il fallait le noter. (*Mêmes mouvements.*)

Mme Laure de La Raudière et M. Jean-Claude Lenoir. Très bien!

M. Hervé Novelli, secrétaire d'État. Si 2009 a été l'année du lancement de ce statut, 2010 sera celle de l'accompagnement des auto-entrepreneurs. J'ai réuni, il y a deux jours, à la demande du Premier ministre, tous les réseaux d'accompagnement de la création d'entreprise...

M. Philippe Plisson. Droit de réserve!

M. Hervé Novelli, secrétaire d'État. ...et nous avons arrêté tous ensemble un plan d'action autour de l'Agence pour la création d'entreprises. Nous créons ainsi un comité de ces réseaux pour accompagner et coordonner l'action en faveur des auto-entrepreneurs, à l'intention desquels un guide sera édité. De même, avec mon collègue Laurent Wauquiez, nous financerons des dispositifs de formation en leur faveur.

Enfin, je tiens à vous dire qu'avec Christine Lagarde, nous serons intransigeants face aux arnaques auxquelles se livrent un certain nombre de personnes contre ces auto-entrepreneurs. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC. – Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*) Nous avons donné des instructions à la direction générale de la concurrence et de la répression des fraudes pour que,

lorsque ces pratiques abusives, ces arnaques insupportables envers des demandeurs d'emploi – la moitié des auto-entrepreneurs le sont – sont constatées, nous soyons intransigeants: elles donneront lieu à des poursuites pénales. (*Applaudissements et « Bravo! » sur les bancs des groupes UMP et NC. – Huées sur plusieurs bancs des groupes SRC et GDR.*)

RÉSULTATS DU PLAN « ESPOIR BANLIEUES »

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Maquet, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Mme Jacqueline Maquet. Ma question s'adresse à M. le premier ministre.

Voilà maintenant deux ans que le plan « Espoir Banlieues » a été mis en place, et les résultats se font attendre.

M. Patrick Roy. Échec!

M. Albert Facon. Résultats: zéro!

Mme Jacqueline Maquet. Ce plan comporte notamment un volet insertion professionnelle, avec la mise en place des contrats d'autonomie présentés comme la mesure phare qui devait permettre en 2010 d'insérer dans la vie professionnelle 45 000 jeunes issus des territoires classés en zones urbaines sensibles.

Aujourd'hui, le compte n'y est pas. Les résultats sont même très mauvais!

Alors que selon Pôle emploi, le nombre de demandeurs âgés de moins de vingt-six ans a augmenté de 25 %, seuls 13 338 contrats ont été signés en novembre, et seulement 1 162 ont débouché sur un emploi. Vous avez fait le choix d'opérateurs privés, payés aux résultats en moyenne 7 500 euros par jeune pour faire du *coaching* à l'anglo-saxonne (*Exclamations sur de nombreux bancs du groupe GDR*), au détriment des missions locales. Pourtant le budget annuel de 85 millions d'euros prévus pour ces contrats d'autonomie aurait pu permettre d'augmenter de 50 % celui des missions locales.

Quant à la rénovation urbaine prévue dans ce plan banlieues, le bilan n'est guère meilleur!

M. Albert Facon. Zéro!

Mme Jacqueline Maquet. L'ANRU est devenue une usine à gaz qui pourrait se retrouver en cessation de paiement dès 2011 alors que ses engagements vis-à-vis des collectivités courent jusqu'en 2018! Il y a urgence! On est loin du Plan Marshall annoncé par le Président...

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Ah oui!

Mme Jacqueline Maquet. ...et du plan « anti-glandouille » annoncé par la secrétaire d'État.

Entre les piètres résultats des contrats d'autonomie, l'échec complet du *busing*, vous avez décidément un problème avec les résultats chiffrés du bilan de votre plan « Espoir banlieues ».

M. Patrick Roy. Échec!

Mme Jacqueline Maquet. Dès lors, monsieur le Premier ministre, ne faudrait-il pas interrompre immédiatement ce dispositif? (*« Oui! » sur de nombreux bancs du groupe SRC.*)

M. Albert Facon. Il faut changer!

Mme Jacqueline Maquet. Ne faudrait-il pas réaffecter le budget prévu pour les contrats d'autonomie au profit d'une véritable politique de l'emploi, de l'insertion dans les quartiers autour du service public, des missions locales et du tissu associatif? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC et sur de nombreux bancs du groupe GDR.*) Enfin, allez-vous revoir le financement de l'ANRU? (*Mêmes mouvements.*)

M. le président. La parole est à Mme Fadela Amara, secrétaire d'État chargée de la politique de la ville.

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État chargée de la politique de la ville. Madame Maquet, au-delà des polémiques, je me réjouis de votre intérêt pour la politique de la ville. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Albert Facon. Il n'y en a pas!

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État. La dynamique « espoir-banlieues » que j'ai mise en œuvre est une politique sur mesure qui répond aux exigences des territoires et de leurs habitants. Ma détermination est totale pour mobiliser l'ensemble des acteurs (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC*), dont vous faites partie, au bénéfice de ces quartiers.

M. Michel Lefait. Bla-bla!

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État. Madame la députée, vous dénoncez le manque de moyens parce que vous ne voulez pas voir les 500 millions d'euros pour les internats d'excellence, ni les 500 millions consacrés au désenclavement des quartiers, pas plus que les 90 millions que je consacre chaque année à la lutte contre l'échec scolaire (*Mêmes mouvements*),...

M. Michel Lefait. Rien! Zéro!

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État. ...ni même les dispositifs mis en place pour l'emploi de jeunes des quartiers: 36 000 jeunes ont bénéficié de l'engagement national des entreprises, 24 000 contrats « autonomie » ont été signés à ce jour. Vous ne voulez pas voir non plus les 30 millions d'euros consacrés aux crèches dans nos quartiers populaires. Vous ne voulez pas voir les 12 milliards d'euros consacrés aux projets de rénovation urbaine dans les quartiers – dont la ville d'Arras, je vous le rappelle, bénéficie à hauteur de 10 millions pour le quartier Saint-Paul. Vous refusez aussi de voir la consolidation, cette année, de la dotation de solidarité urbaine vers les villes les plus pauvres.

M. Albert Facon. Vous mélangez tout!

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État. De même, vous ne voulez pas voir les réformes que je porte au sein du Gouvernement sur la géographie prioritaire et sur la péréquation pour renforcer la solidarité envers les villes pauvres afin de réduire ces inégalités que vous dénoncez.

En ce qui concerne la sécurité, je l'ai dit et je le répète avec toutes mes convictions de citoyenne d'origine ouvrière (*Vives exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR*) :...

M. Michel Ménard. Vous n'êtes pas crédible!

Mme Fadela Amara, secrétaire d'État. ...je m'autoriserai tous les mots, je briserai tous les tabous, pour faire prendre conscience que la sécurité est un droit pour tous, notamment pour les habitants des quartiers populaires! (*Mêmes mouvements sur les bancs des groupes SRC et GDR.* – *Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*) C'est leur droit et c'est leur exigence! C'est la condition de leur émancipation car, vous le savez, l'ordre républicain est émancipateur. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.* – *Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*) Je vous le confirme: le

Gouvernement Fillon est mobilisé pour faire de nos banlieues un atout pour la France! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Raymond Durand. Très bien!

OBSERVATOIRE DE LA FIN DE VIE

M. le président. La parole est à M. Alain Suguenot, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Alain Suguenot. Ma question s'adresse à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé.

Madame la ministre, vous avez fait l'annonce, il y a quarante-huit heures, de la création d'un observatoire de la fin de vie. En France aujourd'hui, plus d'un décès sur deux a lieu à l'hôpital ou en clinique, et plusieurs questions restent sans réponse: y meurt-on encore dans la douleur ou en situation de souffrance morale? Les droits des malades et des proches y sont-ils respectés? Des réponses doivent être apportées et, vous l'avez indiqué, c'est le sens de votre réflexion pour la création de cet observatoire.

Notre collègue Jean Leonetti avait déjà, dans le cadre de sa mission d'information, défini les conditions précises d'un accompagnement de la fin de vie, l'évolution des bonnes pratiques, et évoqué la nécessité de la mise en synergie de ces nouvelles dispositions avec les soins palliatifs.

Le chef de l'État a annoncé, en juin 2008, le programme de développement de ces soins palliatifs et une ambition: la prise en charge de 200 000 patients dès 2012. Le plan « soins palliatifs » y a consacré près de 600 millions d'euros l'année dernière, ce qui a notamment permis de créer 1 200 lits supplémentaires et soixante-quinze nouvelles équipes mobiles. Il a également permis de renforcer la formation et l'information des personnels soignants dans l'accompagnement des familles. C'est important parce que, nous en sommes tous convaincus, l'approche humaine est prioritaire.

L'annonce de la création de l'Observatoire était donc très attendue. Pouvez-vous nous indiquer à quelle date il verra le jour et quelles en seront les modalités de fonctionnement? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et sur plusieurs bancs du groupe NC.*)

M. le président. La parole est à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports.

M. Philippe Plisson. Et des vaccins!

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports. Monsieur Alain Suguenot, j'ai en effet installé, lundi dernier, l'Observatoire national de la fin de vie, qui répond à une préconisation de la mission parlementaire présidée par Jean Leonetti, dont chacun connaît l'engagement et la compétence sur ces sujets. Cet observatoire correspond à une des priorités de santé publique voulues par Nicolas Sarkozy. Il va permettre d'observer les pratiques médicales, d'évaluer les besoins en formation et en information, et de lancer un certain nombre de programmes de recherche. Dans l'hôpital des Diaconesses où il est situé, j'ai pu encore constater, avec Jean Leonetti, l'implication de l'équipe soignante et des dix-huit bénévoles, admirablement dévoués. J'ai confié la présidence de l'Observatoire au docteur Aubry, dont chacun connaît la compétence sur ces sujets.

Je vais pouvoir ainsi accompagner le plan de 230 millions d'euros qui va se développer jusqu'en 2012, permettant de doubler les capacités, de former les personnels et les bénévoles, et surtout d'accompagner les familles.

D'ici la fin de l'année, nous allons suivre les préconisations de la mission présidée par Jean Leonetti : création de l'Observatoire, réforme du code de déontologie médicale pour prendre en compte les bonnes pratiques d'arrêt du traitement ainsi que la sédation palliative.

L'Observatoire est installé dans les locaux de la fondation Œuvre de la Croix Saint-Simon, où se trouve déjà le centre de ressources sur les soins palliatifs François-Xavier Bagnoud. J'ai d'ores et déjà doté de 450 000 euros la fondation, le centre de ressources et l'Observatoire national de la fin de vie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures quinze.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

GESTION DE LA CAMPAGNE DE VACCINATION CONTRE LA GRIPPE A

Discussion d'une proposition de résolution

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Jean-Christophe Lagarde et plusieurs de ses collègues tendant à la création d'une commission d'enquête sur la manière dont a été programmée, expliquée et gérée la campagne de vaccination contre la grippe A H1N1 (n° 2214, 2306).

Je rappelle que cette discussion étant organisée en application de l'article 141, alinéa 3, du règlement, elle comprend uniquement une phase d'explications de vote, à l'exclusion de tout autre prise de parole.

En effet, lorsqu'un groupe exerce son droit de tirage en matière de commission d'enquête, il ne saurait y avoir de débat mais seulement un vote de l'Assemblée.

Nous remercions Mme la ministre de la santé et des sports d'être présente, mais cela ne change pas la règle. Nous aurons la possibilité de l'entendre une fois que les députés se seront exprimés par leur vote.

M. François Sauvadet. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. François Sauvadet.

M. François Sauvadet. D'abord, je voudrais saluer la présence du Gouvernement qui est un signal donné.

Comme je l'ai indiqué à diverses reprises, cette commission d'enquête n'est pas destinée à contester les conditions dans lesquelles a été mis en œuvre le plan de prévention face à une pandémie dont les risques n'étaient pas clairement identifiés.

Par ce rappel au règlement, je voulais dire que j'ai pris bonne note des indications que vous avez données et que j'approuve, monsieur le président.

Cela étant, je souhaite qu'à l'avenir nous ayons une réflexion sur les conditions dans lesquelles nous pourrions avoir un temps d'expression pour présenter, au nom de la commission, la proposition de résolution qui est rapportée, lorsqu'il s'agit d'un droit de tirage.

Vous me permettrez également de noter que, bien que nous abordions un sujet qui a préoccupé beaucoup nos compatriotes, ni la gauche ni l'UMP ne sont là. Permettez-moi de vous dire que je trouve cela un peu curieux.

M. Jean-Claude Sandrier , Mme Jacqueline Fraysse et Mme Marisol Touraine. Nous sommes là !

M. François Sauvadet. Le parti communiste est représenté ; le parti socialiste aussi.

Mais je trouve cela un peu curieux alors qu'il s'agit d'un sujet aussi important, qui a concerné autant les Français et sur lequel le Parlement moderne doit apporter sa contribution : faire en sorte que l'on analyse les conditions dans lesquelles nous pouvons faire face à une nouvelle pandémie à l'avenir.

Je souhaite que nous soyons en appui du Gouvernement. Cela concerne aussi les médias qui peuvent être un accélérateur d'inquiétude.

Voilà l'objet du rappel au règlement que je souhaitais faire au nom de mon groupe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NC.*)

M. le président. Il appartiendra à la Conférence des présidents de se saisir de la question que vous avez soulevée.

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Jean-Luc Prével.

M. Jean-Luc Prével. Monsieur le Président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes donc appelés à nous prononcer sur la création d'une commission d'enquête sur la campagne de vaccination contre la grippe A H1N1.

Cette demande a été formulée par le groupe Nouveau Centre dans le cadre du droit de tirage conféré à chaque président de groupe d'opposition ou minoritaire par le règlement de notre Assemblée.

L'épidémie de grippe A semble avoir débuté en mars 2009 au Mexique. Le 11 juin, l'OMS a déclenché l'alerte maximale, niveau 6, sur l'échelle des risques de pandémie. Le Gouvernement français a réagi rapidement, madame la ministre, mettant en place le plan national de prévention de lutte contre la pandémie grippale.

Il convient de se souvenir qu'à l'époque on craignait un virus contaminant virulent, on rappelait les nombreux morts de la grippe espagnole de 1918 et on redoutait qu'une possible mutation rende le virus encore plus nocif.

Heureusement, si la contamination semble avoir été importante – avec de nombreux cas asymptomatiques –, la virulence a été modérée : 291 décès enregistrés, dont 45 survenus chez des sujets jeunes sans prédisposition particulière.

Le devoir de l'État, devant une pandémie déclarée, est de tout mettre en œuvre pour prévenir la diffusion de la maladie, protéger la population et limiter autant que possible les conséquences socio-économiques.

Très vite, des réunions interministérielles pilotées par le ministère de l'intérieur ont été organisées. Elles ont conduit à acquérir un milliard de masques chirurgicaux destinés aux malades, 900 millions de masques de protection de type FFP2, 33 millions de traitements antiviraux, Tamiflu et Relenza.

Des actions d'information du grand public ont été lancées. Pour la prévention, il a été décidé de lancer une grande campagne de vaccination. Comme il était envisagé de devoir effectuer deux injections pour obtenir une vaccination suffisante, 94 millions de doses de vaccins ont été commandés auprès de quatre industriels.

La campagne de vaccination, officiellement lancée par Mme la ministre de la santé le 20 octobre dernier, a été pilotée par le ministère de l'intérieur. Quelque 11 000 lieux de vaccination ont été réquisitionnés.

Il a été décidé de ne pas utiliser les modes de distribution habituels du médicament et de ne pas faire appel aux professionnels de santé libéraux, en estimant que ceux-ci devaient se consacrer aux soins des malades potentiels.

Nous constatons, début février 2010, que malgré les campagnes d'information, seulement 5 700 000 de nos concitoyens ont été vaccinés. Ce résultat est-il satisfaisant ? À l'évidence, non.

C'est pourquoi il paraît nécessaire de proposer une commission d'enquête afin d'étudier les raisons de ce « non-succès » et afin de voir comment, en cas de nouvelle pandémie, nous pourrions organiser un plan de vaccination plus efficace.

Mme Catherine Lemorton. Ça ne pourra pas être pire !

M. Jean-Luc Prével. Il s'agit d'un réel problème de santé publique ; il en va de notre responsabilité.

Nous ne pouvons en effet adopter la politique de l'autruche. Nous souhaitons comprendre pourquoi le plan n'a pas connu l'efficacité escomptée et n'a pas permis de vacciner l'ensemble de la population comme cela avait été prévu.

Il convient de s'interroger. Comment les décisions ont-elles été prises ? Étaient-elles adaptées au but poursuivi ? Ont-elles été correctement appliquées ?

Il ne s'agit pas d'accuser qui que ce soit a priori, mais après avoir analysé et compris, grâce à une enquête large, les causes de dysfonctionnement, de proposer des mesures afin de disposer d'un plan efficace en cas de nouvelle pandémie.

Il est permis également de s'interroger sur le moment de la création de cette commission d'enquête.

Si l'épidémie H1N1 n'est pas terminée, la grande campagne de vaccination est achevée et on peut constater qu'elle n'a pas rencontré le succès escompté : on peut parler de « non-succès », voire d'échec.

Dans cet esprit, pourraient être abordés divers sujets notamment les rôles respectifs des ministères, notamment du ministère de l'intérieur, et de l'EPRUS. Cette agence indépendante a-t-elle été le chef de file prévu ? A-t-elle été marginalisée ?

Autres sujets à explorer : le non-recours aux médecins généralistes ; les conditions de réquisition des salles et les incidences éventuelles sur les communes et le fonctionnement des écoles ; la réquisition des professionnels de santé et notamment des internes, avec son impact sur le fonctionnement hospitalier ; le choix d'un vaccin multidoses ;...

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, *ministre de la santé et des sports.* On n'avait que ça !

M. Jean-Luc Prével. ... la gestion des bons de participation ; la raison de la faiblesse du nombre de vaccinations constatées fin 2009 ; la gestion des stocks de vaccins excédentaires.

Ce champ d'investigations pourrait être enrichi par des comparaisons internationales. Comment les autres pays ont-ils réagi et avec quels résultats ?

Certes, l'épidémie n'est pas terminée. Cependant, il est possible dès à présent d'enquêter pour comprendre comment la campagne de vaccination a été programmée, expliquée et gérée, et donc de faire des propositions pour rendre plus efficaces les futurs plans de vaccination contre les pandémies.

Cette commission d'enquête pourra ainsi aborder toutes les questions concernant la pandémie grippale H1N1. Il ne s'agit pas d'accuser mais d'enquêter et de proposer pour mieux protéger demain notre population contre une nouvelle pandémie.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. Jean-Luc Prével. Il en va de notre responsabilité d'élus du peuple.

Enfin, en tant que rapporteur de la commission des affaires sociales, je tiens à signaler que cette demande de création de commission d'enquête respecte les règles habituelles d'examen de création d'une commission.

Par conséquent, je vous propose de donner votre accord à la création de la commission d'enquête sur la campagne de vaccination contre la grippe H1N1 demandée, au nom du groupe Nouveau Centre, par Jean-Christophe Lagarde.

Enfin, je vous rappelle que le principe de cette création a été accepté par la commission des affaires sociales le 16 février 2010. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NC.*)

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, *ministre de la santé.* À une voix !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Door.

M. Jean-Pierre Door. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous nous prononçons donc sur la proposition de commission d'enquête sur la stratégie de vaccination mise en application par le Gouvernement faite – comme son droit de tirage lui en donne le droit – par groupe Nouveau Centre.

Comme je l'ai déjà dit en commission, le moment ne se prête certainement pas au ton accusateur ni à la recherche de boucs émissaires. Il s'agit plutôt de réfléchir sur la meilleure manière de réagir, face à une pandémie, face à un virus imprévisible, dans le respect du principe de précaution.

L'heure ne devrait pas être, non plus, celle des déclarations choquantes accusant le Gouvernement d'avoir joué les Cassandra : pandémie fantasmée, dramatisation ridicule,

gaspillage, etc... Ne faisons surtout pas le procès de la prudence et interrogeons-nous peut-être sur le principe de précaution qui oblige probablement à exagérer toute menace.

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission des affaires sociales*. Absolument !

M. Jean-Pierre Door. Cependant, ne prenons pas le chemin de certains d'entre nous et de certains médias aussi qui n'ont peut-être pas la même interprétation du principe de précaution qu'ils caricaturent parfois.

Aussi, ferai-je trois observations. Tout d'abord, quelle situation aurions-nous dû gérer si la pandémie avait été plus grave, si le virus s'était répandu plus rapidement et si les quantités de doses de vaccin n'avaient pas été suffisantes pour vacciner le plus grand nombre d'entre nous ?

Une grande humilité s'impose donc, dans la mesure où les précédentes crises sanitaires – sang contaminé, vache folle, hormone de croissance, amiante, canicule – sont encore proches.

Mme Catherine Lemorton. Ça n'a rien à voir !

M. Jean-Pierre Door. Ensuite, il convient d'éviter tout esprit polémique sur la question de la stratégie vaccinale. Chacun des scientifiques comme des organismes mondiaux, européens et nationaux a sa part de responsabilité dans les décisions qui sont prises. Celles-ci sont transférées du scientifique vers le politique.

Enfin, évitons d'accroître les maux dont nous souffrons déjà. Les dysfonctionnements, constatés par les uns et les autres au sujet de la vaccination, ne concernent pas, à titre principal, les décisions appliquées à partir du plan national contre la pandémie en 2007. Il s'agit surtout d'une crise de confiance de l'opinion publique – ce qui est quand même attristant au pays de Pasteur – et d'un déni de la réalité du risque.

Il serait trop facile, mes chers collègues, de pointer du doigt les seules autorités sanitaires de notre pays, ou l'OMS ou les scientifiques.

Les événements se sont succédé, depuis mars 2009, de manière très complexe. Les observations ont varié selon les continents et selon les données statistiques et scientifiques fournies par les instituts de veille sanitaire ou des centres de référence qu'ils soient européens comme celui de Stockholm ou américains comme celui d'Atlanta.

Aucun pays n'a parfaitement maîtrisé le processus de lutte contre la grippe A. C'est une crise complexe car les techniques ou les modèles de prévision se sont révélés parfois incertains.

En conclusion, évitons de creuser un fossé entre les experts, les autorités et le terrain. Certaines questions sont posées ; des réponses sont possibles.

Mme la ministre de la santé est venue devant la commission des affaires sociales à quatre reprises – je vous passe les dates.

L'Office parlementaire des choix technologiques et scientifiques a rendu un rapport qu'on peut consulter. Il est étayé par des comparatifs internationaux surtout sur les diverses stratégies vaccinales adoptées sur la planète.

La commission des finances et la commission des affaires sociales – avec mon collègue Gérard Bapt – conduisent une mission commune avec l'aide de la Cour des comptes sur l'EPRUS, responsable du marché des vaccins.

L'Office mondial de la santé a déclaré, hier, qu'il engageait un bilan des mesures prises lors de cette première pandémie du siècle, qui devrait être publié en mai prochain.

Aussi, notre travail de réflexion doit-il s'effectuer avec humilité et rigueur. Jusqu'à présent, 212 pays ont été touchés et au moins 16 000 décès ont été constatés – 620 au cours de la semaine dernière, dont 5 en France, ce qui porte le nombre total de décès à environ 300 dans notre pays.

Le virus circule, il tue toujours et il faut rester vigilant. Le Haut conseil pour la santé publique recommande de poursuivre la campagne de vaccination contre le virus H1N1.

Dans ces conditions, mes chers collègues, à note avis, la demande de commission d'enquête est tout à fait superfétatoire et inutile.

M. Guy Lefrand. Exactement !

M. Jean-Christophe Lagarde. Que craignez-vous ?

M. Jean-Pierre Door. Appliquons-nous à travailler de manière constructive et sereine, suivant en cela les nombreuses recommandations de l'Office parlementaire des choix technologiques et scientifiques qui réunit des sénateurs et des députés, de l'opposition comme de la majorité.

Aussi, le groupe UMP ne prendra-t-il pas part à ce vote. Je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. Pour le groupe SRC, la parole est à Mme Marisol Touraine.

Mme Marisol Touraine. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le président de la commission des affaires sociales, mes chers collègues, je le dis d'emblée, les membres du groupe SRC ne prendront pas part au vote sur la proposition de résolution portant création d'une commission d'enquête sur l'épidémie de grippe A. Ce n'est pas que nous approuvons la politique qui a été menée en la matière.

M. Jean Dionis du Séjour. Alors ? Un peu de courage !

Mme Marisol Touraine. Je ne comprends d'ailleurs pas les réserves du groupe UMP : cette commission vient en appui du Gouvernement. M. Sauvadet a eu l'honnêteté de le dire : il n'est nullement question de remettre en cause la politique suivie. Pour une commission d'enquête, on a rarement vu des propos à ce point mesurés, précautionneux, frileux !

M. Alain Néri. Ce sont des propos aseptisés !

Mme Marisol Touraine. S'il ne s'agit pas d'enquêter, on se demande à quoi se consacrera la commission d'enquête !

Pourtant les questions ne manquent pas. Quelques mois après un lancement en fanfare, entre 5 et 6 millions de personnes à peine auront été vaccinées. Les médecins de ville, dont on nous avait expliqué qu'ils ne devaient surtout pas perdre de temps à vacciner leurs patients, ont été finalement priés de la faire quelques jours seulement avant que ne soit déclarée la fin de l'épidémie. Et la France aura vu surgir des centres de vaccination collective dignes d'une économie planifiée !

Plus grave encore, alors que plus de 8 millions de personnes sont répertoriées comme souffrant d'une affection de longue durée, il est patent, au regard des 5,5 millions de personnes vaccinées, que toutes n'ont pas été touchées, pour ne rien dire de ceux qui, sans être en ALD, sont considérés, par leur médecin traitant, comme fragiles. À vouloir vacciner tout le monde, le Gouvernement aura réussi à ne pas protéger ceux qui en avaient le plus besoin, sans qu'à aucun moment vous ne nous expliquiez, madame la ministre, les bases sur lesquelles vous vous êtes fondée pour décider une vaccination massive plutôt qu'une vaccination ciblée sur les personnes qui en avaient besoin.

Enfin, le Gouvernement s'est précipité pour réserver 94 millions de doses sans juger utile de prévoir dans les contrats que le nombre de doses effectivement achetées puisse être modulé en fonction de l'évolution de la pandémie et des caractéristiques du vaccin. Au moment où les commandes ont été passées, on ne savait effectivement pas si une ou deux doses seraient nécessaires. Le principe de précaution aurait voulu que l'on prévienne la possibilité de diminuer au moins par deux le nombre d'achats opérés. L'opacité la plus épaisse règne sur le processus qui a mené à la signature de ces contrats.

Ces critiques, madame la ministre, nous les avons faites d'emblée, sans pour autant remettre en cause la nécessité de garantir la meilleure protection possible à nos concitoyens. Mais le seul résultat tangible de votre politique, c'est le renforcement des sentiments hostiles à la vaccination dans notre pays, la montée du doute quant aux choix politiques de santé publique. J'ai déjà eu l'occasion de le dire, pour nous, l'essentiel n'est pas le gaspillage financier regrettable auquel aura donné lieu cette histoire, l'essentiel réside bien dans la crise de confiance ouverte et la mise en cause de la crédibilité de toute action de santé publique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au nom de mon groupe, dès le mois de septembre 2009, la création d'une mission d'information, refusée par le président de la commission des affaires sociales dans un courrier du 23 septembre 2009, puis à plusieurs reprises depuis, au motif que ce serait faire preuve de défiance à l'égard du Gouvernement ! Étrange argument de la part du Parlement ! Et je parie qu'aujourd'hui, à tout prendre, la majorité aurait bien préféré que cette mission d'information ait vu le jour plutôt qu'une commission d'enquête dont les pouvoirs inquisitoriaux sont plus importants.

M. Jean Dionis du Séjour. Pourquoi ne la votez-vous pas ? Ce n'est pas clair !

Mme Marisol Touraine. Encore que ! À ce stade, l'essentiel est sauf : vous avez réussi à ce que l'opposition soit marginalisée au sein de cette nouvelle commission en répartissant les responsabilités strictement entre l'UMP et le Nouveau Centre.

M. Jean Dionis du Séjour. Ce n'est pas clair !

Mme Marisol Touraine. Celui-ci a pris la précaution de limiter son champ d'investigation pour que les questions qui fâchent ne soient nullement posées.

M. Jean Dionis du Séjour. C'est très laborieux !

Mme Marisol Touraine. Nous ne pouvons cautionner les petits arrangements entre amis auxquels vous vous livrez : rien sur l'indépendance des experts qui ont préconisé une stratégie de vaccination massive, rien sur le coût des choix effectués,

rien sur les conditions de négociation des contrats, rien sur les compensations apportées aux laboratoires pour l'accumulation des commandes passées ! La friolante du Nouveau Centre n'est pas nouvelle.

M. Jean Dionis du Séjour. Et la vôtre !

Mme Marisol Touraine. Nous y sommes habitués puisque, dans tous les débats – HPST, projet de loi de financement de la sécurité sociale – beaucoup de questions sont posées, mais il y a peu de résolution au moment des votes.

M. le président. Veuillez conclure, madame la députée !

Mme Marisol Touraine. Tout cela n'est pas à la hauteur d'une commission d'enquête qui a tout pour devenir une commission d'étouffement. (*Exclamations sur les bancs du groupe NC.*)

M. Jean Dionis du Séjour. Très laborieux !

Mme Marisol Touraine. C'est la raison pour laquelle, je le redis, les députés du groupe SRC participeront pleinement à cette commission, mais sans illusion, avec beaucoup de déception, et ils ne prendront pas part au vote de constitution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. Pour le groupe GDR, la parole est à Mme Jacqueline Fraysse.

Mme Jacqueline Fraysse. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, force est de constater que la campagne de vaccination contre la grippe A H1N1 non seulement a été un échec, mais a contribué à décrédibiliser les actions de santé publique. C'est pourquoi il est indispensable de faire la clarté sur les raisons qui ont conduit à cette situation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NC.*)

D'abord, il faut se pencher sur les erreurs d'analyse, graves et répétées, sources d'exagérations que les professionnels, comme nos concitoyens, ont rapidement mesurées, qu'il s'agisse de l'ampleur de l'épidémie elle-même ou de sa gravité, le tout assorti d'un matraquage médiatique d'une intensité rare, accentuant le décalage entre les informations diffusées à longueur d'antennes – parfois vraies, parfois fausses, y compris sur la qualité des vaccins – et la réalité.

C'est avec la même disproportion qu'a été organisée la campagne de vaccination réquisitionnant autoritairement locaux et personnels, privant les étudiants des écoles d'infirmières de plusieurs semaines de cours. De même pour les internes qui, de surcroît, ont fait défaut dans leurs services.

Dans un tel contexte où se mêlent avis scientifiques dont l'indépendance vis-à-vis des laboratoires fait question, considérations économiques et décisions politiques de la part d'un gouvernement dont la proximité avec le monde de l'industrie et de la finance est notoire, il était inévitable que le doute s'installe.

Certes, une marge d'erreur est recevable et nul ne conteste la nécessité de précautions suffisantes face à un agent pathogène nouveau, mais dans le cas précis, la limite a été largement franchie et l'argent public inutilement gâché.

La mise à l'écart complète des médecins de ville et des centres de santé, lieux de soins de proximité pratiquant le tiers payant et regroupant, au-delà des médecins, des équipes pluridisciplinaires efficaces, a pesé lourd dans ces dysfonctionnements. Il aurait fallu travailler plus en concertation avec

l'ensemble de ces professionnels quotidiennement confrontés au terrain et qui ont reçu comme un signe de mépris à leur égard des décisions imposées d'en haut.

C'est notre rôle de nous interroger sur les raisons de cette situation et de ces excès pour qu'ils ne se reproduisent pas. Dans ce registre, nous ne ferons pas l'économie – j'y insiste – de l'examen des liens entre « experts » et laboratoires pharmaceutiques. Madame la ministre, vous avez déclaré devant la commission des affaires sociales avoir « suivi les recommandations du Haut conseil de la santé publique. » Or, la majorité des membres du comité technique de vaccination de ce Haut conseil ont des liens avec des firmes pharmaceutiques, notamment celles qui fabriquent les vaccins et les antiviraux. Il en est de même concernant le Comité de lutte contre la grippe.

Si ce constat ne remet nullement en cause la compétence des experts concernés, il pose de manière nette la question des conflits d'intérêts qui ont pu peser sur les décisions qui ont été prises. Je souhaite que cette commission d'enquête n'évade aucune question, y compris sur le contenu des contrats passés avec les laboratoires et leur renégociation face aux commandes surdimensionnées, ainsi que le devenir des vaccins en excès.

De cette regrettable situation, nous pouvons déjà retenir quelques lignes directrices.

D'abord, il est nécessaire de former davantage de médecins généralistes dont on mesure ici l'importance, ce qui implique, soit dit en passant, de nommer des professeurs en nombre suffisant...

M. Daniel Paul. Très bien !

Mme Jacqueline Fraysse. ...pour développer la filière universitaire de médecine générale créée par la loi depuis maintenant deux ans et qui piétine sérieusement.

Ensuite, dans le même registre, il y a urgence à mettre en place d'autres modes de rémunération que le paiement à l'acte pour associer les généralistes aux actions de prévention et aux campagnes de santé publique.

Enfin, je voudrais redire ici, alors que se pose pour l'État la question des moyens d'une expertise indépendante, la nécessité d'un pôle public du médicament parce que les médicaments ne sont pas une marchandise comme les autres, parce qu'ils sont directement liés à l'argent public et à la santé publique.

Pour conclure, une commission d'enquête nous paraît utile. Nous voterons donc cette résolution (*Exclamations et applaudissements sur les bancs du groupe NC*) en respectant le droit de tirage des groupes et en voulant croire – j'y insiste, monsieur Prével – qu'elle saura aller au-delà de son intitulé trop restrictif, comme je l'ai déjà souligné en commission. En tout cas, c'est ce à quoi nous nous attacherons dans ce travail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

M. Jean Dionis du Séjour. Très bien !

M. le président. Mes chers collègues, avant de mettre aux voix l'article unique de la proposition de résolution, j'indique à l'Assemblée que, conformément aux conclusions de la commission, son titre est ainsi rédigé :

« Proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur la manière dont a été programmée, expliquée et gérée la campagne de vaccination contre la grippe A (H1N1) ».

Je rappelle qu'aux termes de l'article 141, alinéa 3 du règlement, la demande de création d'une commission d'enquête est rejetée si la majorité des trois cinquièmes des membres de l'Assemblée s'y oppose, soit 347 voix. En outre, seuls les députés défavorables à la création de la commission d'enquête participent au scrutin.

Je soumetts à l'Assemblée la demande de création d'une commission d'enquête.

Qui est contre ?

.....

M. le président. La majorité requise n'est pas atteinte. En conséquence, la demande de création d'une commission d'enquête est adoptée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe NC.*)

La parole est à M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales. Je veux tout simplement répondre à Marisol Touraine...

M. Jean-Luc Prével. Elle est partie !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales. ...et rétablir la vérité, toute la vérité. Je n'ai jamais refusé la mission d'information demandée par le groupe socialiste !

M. François Rochebloine et M. Georges Colombier. Très bien !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales. J'ai simplement demandé à la différer, parce que la totalité des membres de notre commission souhaitait entendre tous les quinze jours Mme la ministre de la santé.

M. Georges Colombier. Très bien !

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des affaires sociales. Donc, j'ai pensé qu'il fallait, dans un premier temps, que toute la commission puisse entendre Mme la ministre parce que chacun se sentait concerné et que la mission d'information serait engagée dans un deuxième temps. Mais, bien entendu, la commission d'enquête devient prioritaire compte tenu du droit de chaque groupe à la mettre en place. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes UMP et NC.*)

M. le président. La parole est à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé et des sports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, ce n'était sans doute pas mon rôle que de venir ici cet après-midi, dans le cadre d'une procédure qui relève strictement du règlement de votre assemblée. J'ai voulu néanmoins le faire. Tout au long de cette opération de santé publique, j'ai en effet souhaité observer la plus grande transparence vis-à-vis de l'Assemblée nationale, me rendant à quatre reprises devant la commission des affaires sociales réunie par son président Pierre Méhaignerie, pour des auditions parfois fort copieuses – la dernière nous a entraînés très loin dans la nuit. J'ai ainsi voulu, par ma présence cet après-midi au banc du Gouvernement, exprimer ma déférence, mon respect et ma disponibilité vis-à-vis de l'Assemblée nationale, comme je l'ai toujours fait. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

Je souhaite également vous transmettre les excuses de mon collègue Brice Hortefeux, qui est retenu par une réunion importante. La campagne de vaccination étant organisée sous l'égide du ministère de l'intérieur, il se rendra, bien entendu, aussi souvent que vous l'estimerez utile, devant la commission d'enquête pour vous apporter, avec moi et tous ceux que vous jugerez bon d'entendre, les explications nécessaires.

M. Jean-Christophe Lagarde. Très bien !

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé. Beaucoup de choses ont été dites par les porte-parole des quatre groupes pendant le temps qui leur était imparti. Ils ont posé de nombreuses questions et ils ont – surtout les membres de l'opposition – avancé quelques allégations contestables, et que je contesterai. Toutefois, vous comprendrez que je ne rentre pas ici dans des explications de fond. N'y voyez aucun évitement, bien au contraire. Chaque assertion mérite des explications longues, documentées, argumentées, et la commission d'enquête sera le lieu approprié pour vous apporter tous les éléments d'information nécessaires. Au reste, j'ai d'ores et déjà noté un certain nombre de points sur lesquels je répondrai de manière exhaustive.

Je n'ai pas à porter de jugement sur le choix qui a été fait par l'Assemblée nationale. Commission d'enquête il y aura et, je le répète, je défère bien volontiers à votre décision. Néanmoins, je souhaite que cette commission soit l'occasion de mener une analyse, de revenir sur le passé...

M. Jean-Christophe Lagarde. C'est l'objectif !

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé. ... non pas tant pour se livrer aux délices de la lucidité *a posteriori* et à l'expertise de la troisième mi-temps que pour réfléchir à un certain nombre de pistes et tirer ensemble toutes les leçons possibles de cet épisode, qu'il s'agisse de l'acceptation de la vaccination et de la prévention dans notre pays, de l'organisation de la médecine de premier recours face à une grande crise de santé publique, de la communication de l'État lors d'une crise sanitaire ou du rôle d'Internet et de l'information électronique en la matière. Nous avons donc beaucoup de sujets de réflexion à aborder.

Mesdames, messieurs les députés, je me réjouis de me retrouver parmi vous dans le cadre de cette commission d'enquête. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

M. Jean-Christophe Lagarde. Très bien !

M. le président. Merci d'avoir été présente lors de cette séance, madame la ministre.

J'informe l'Assemblée qu'afin de permettre la constitution de la commission d'enquête dont nous venons de décider la création, MM. les présidents de groupe voudront bien faire connaître, conformément à l'article 25 du règlement, avant le 30 mars 2010 à dix-sept heures, le nom des candidats qu'ils proposent. La nomination prendra effet dès la publication de ces candidatures au *Journal officiel*.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures quarante-cinq, est reprise à seize heures cinquante, sous la présidence de Mme Danielle Bousquet.*)

PRÉSIDENCE DE MME DANIELLE BOUSQUET,

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

3

DÉBAT SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES PUBLICS

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle le débat sur le développement des transports ferroviaires publics comme réponse aux besoins des populations et des territoires, en lien avec la lutte contre les gaz à effet de serre.

L'organisation de ce débat ayant été demandée par le groupe de la gauche démocratique et républicaine, la parole est au premier orateur de ce groupe, M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, mes chers collègues, le ferroviaire est au cœur de l'actualité, non seulement parce que chacun sent bien que ce mode de transport répond aux enjeux environnementaux, mais aussi parce que, ces derniers temps, les incidents sur les infrastructures se sont multipliés, tout comme les avaries de matériels, provoquant le mécontentement des cheminots, des voyageurs et d'élus de tous bords, certains oubliant qu'ils ont soutenu des décisions ultra-libérales ayant pour conséquence de retirer des moyens humains, financiers et matériels à l'entreprise publique.

En effet, la situation – j'oserais même dire la désintégration – de la SNCF, comme celle des infrastructures ferroviaires, est le fruit de choix de cette entreprise et du Gouvernement, initiés par une politique européenne poursuivant deux objectifs : plus de concurrence et moins de coûts.

L'Europe a érigé, à juste titre, le fret ferroviaire en priorité. Le transport est en effet le secteur le plus producteur de gaz à effet de serre et l'échelle européenne est pertinente, le principal levier de développement du transport ferroviaire étant sa substitution au trafic routier longue distance. Toutefois, les directives successives ont ouvert toujours plus ce secteur à la concurrence, gage, paraît-il, d'une meilleure efficacité, la France se comportant même en élève modèle, puisque ses transpositions sont allées au-delà de la libéralisation voulue par l'Europe.

Pour quel résultat ? Alors que le transport de marchandises augmente de 3 % par an, qu'il croît, à l'échelle mondiale, deux fois plus vite que la production de richesses, le volume transporté par fret SNCF a été divisé par deux en huit ans. Ainsi, le privé se positionne en vue de récupérer quelques trafics juteux, et ce n'est sans doute pas fini !

Quel sera le contenu du règlement européen pour un « fret compétitif » en cours d'élaboration ? Comment accepter les fermetures de triage, comme celui de Sotteville, en avril prochain ? Mon collègue Jean-Jacques Candelier reviendra tout à l'heure sur ce point.

La casse de la SNCF et du statut des cheminots se poursuit. Ainsi, le budget 2010 de la SNCF fait état de 3 600 suppressions d'emploi, soit 25 000 cheminots en moins depuis 2002 ! En remettant en cause le caractère intégré de l'EPIC SNCF et en créant des filiales concurrençant directement celui-ci sur des missions dévolues aux cheminots, la SNCF organise elle-même le dumping social au sein de l'entreprise publique et fait pression sur les conditions de travail, les rémunérations et

le statut des cheminots. C'est le cas en particulier pour les voies de port, où la SNCF peut être en concurrence avec une filiale, un opérateur ferroviaire de proximité – OFP –, auquel elle participe ou non, et une entreprise privée.

La réduction de la masse salariale serait, en fait, l'objectif majeur, comme l'indique un article publié par *L'Humanité* ce matin et dont je ne doute pas, monsieur le secrétaire d'État, que vous l'avez lu.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Bien sûr !

M. Daniel Paul. Cet objectif est à l'évidence plus prioritaire que celui d'éviter la production de six millions de tonnes de CO₂ supplémentaires. La SNCF et le Gouvernement doivent s'expliquer sur ce point. Où sont, en effet, les préoccupations de développement durable affichées lors du Grenelle de l'environnement ?

En outre, ce serait maintenant au tour des TER de passer sous les fourches caudines de la libéralisation. En effet, la question de leur ouverture à la concurrence a fait irruption à l'occasion de l'examen du projet de loi sur la régulation des activités ferroviaires, alors que l'Europe n'impose rien en la matière. Le dispositif actuel fonctionne bien, grâce à l'engagement important des régions dans l'acquisition et la rénovation du matériel roulant. Dès lors, le véritable objectif ne serait-il pas d'ouvrir de nouveaux marchés pour satisfaire l'appétit des actionnaires, comme cela se passe pour le fret ?

Il est temps de mettre fin à l'hypocrisie qui consiste à afficher de grandes ambitions en matière de développement durable, tout en conduisant une politique en totale contradiction avec ces objectifs. Le changement d'orientation préconisé par le Grenelle ne pourra avoir lieu que si l'on met en place une politique publique volontariste.

Pour ce faire, il faut, tout d'abord, conférer le caractère de service public au transport ferroviaire, structurellement désavantagé par rapport à la route, qui est beaucoup plus souple sur le plan des infrastructures et fait l'objet d'un véritable dumping social.

Il convient également de décider les financements nécessaires. La mise en place de l'écotaxe est, certes, un premier pas, mais il est insuffisant au regard de l'état du réseau : 2 milliards par an pour le réseau ferroviaire depuis 2000, contre 11 milliards pour le réseau routier. L'objectif annoncé par le Gouvernement de 97 milliards d'euros, dont 50 pour le ferroviaire, d'ici à 2020 est insuffisant.

Par ailleurs, il faut créer un « pôle public » des transports afin de répondre aux besoins de transports collectifs dans notre pays. Deux mille kilomètres de ligne à grande vitesse sont prévus d'ici à 2020 ; gageons que les financements privés seront sollicités. Le projet de ligne Le Havre-Paris entre dans ce cadre. Quel que soit le résultat des études en cours, ce projet ne doit conduire ni à réduire les investissements sur la ligne actuelle, ni à oublier qu'il doit s'inscrire dans une dimension normande.

Il convient également de libérer RFF de sa dette, laquelle plombe sa situation financière et la contraint à mener une politique d'augmentation massive des péages pour les grandes lignes, nocive pour le développement du ferroviaire.

L'État doit également arrêter de prélever des dividendes sur les résultats de la SNCF pour que ces sommes puissent être affectées au développement et à l'attractivité du rail. Le développement durable et le droit à la mobilité ne sont pas des slogans électoraux ou des gadgets « bobos ». Les grands

effets d'annonce ne font pas une politique des transports. Il est temps de passer aux actes ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, il y a quelques mois, nous adoptions le projet de relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Ce texte important nous a permis de mener un premier débat constructif sur de l'avenir de nos transports ferroviaires. De manière unanime, nous avons confirmé notre attachement à une organisation et à un tissu ferroviaire vital pour nos territoires.

Aujourd'hui, l'augmentation des déplacements et la prépondérance du mode routier exercent des pressions croissantes sur l'environnement. Je pense notamment à la consommation accrue d'énergie, aux rejets de gaz à effet de serre contribuant aux changements climatiques, à la pollution de l'air, aux nuisances sonores ou à la fragmentation des paysages et des espaces naturels par les infrastructures.

Notre débat soulève une question qui se pose dans toutes les régions françaises, car il existe de forts besoins de mobilité dans l'ensemble du pays.

Tout d'abord en termes de mobilité des personnes car, au sein des territoires, nous assistons à une extension des aires urbaines et à une diversification des lieux de vie et d'activité, tandis que nous constatons une intensification des déplacements.

Ensuite, en termes de mobilité des marchandises car les flux, déjà très importants, vont immanquablement s'accroître dans les années à venir avec la globalisation galopante de l'économie qui s'impose à tous.

Aussi, afin de garantir un développement plus vertueux de nos territoires, autrement dit leur développement durable, et afin de répondre aux besoins des Français, il convient d'assurer une mobilité harmonieuse pour les biens et les personnes.

Les tendances actuelles conduisent à envisager une poursuite de la croissance des déplacements de personnes et des trafics de marchandises. Si les progrès techniques et les efforts d'organisation des transports sont réels, force est de constater que la route reste, aujourd'hui encore, la réponse « naturelle » à l'augmentation des trafics.

Aussi pour le groupe Nouveau Centre, il apparaît nécessaire à la fois de favoriser la maîtrise et la régulation des flux routiers, et de favoriser les modes de transports ayant le moins d'impact sur l'environnement. Or, à ce stade, le transport ferroviaire apparaît clairement comme une solution.

M. Jean-Claude Sandrier. Très bien !

M. Thierry Benoit. En effet, si nous ne nions pas les bénéfices du transport routier pour les personnes et les marchandises, ses limites sont perceptibles tant d'un point de vue économique que sur le plan environnemental : saturation des agglomérations et de leur périphérie, augmentation de la pollution de l'air, contribution à l'effet de serre, rarefaction de l'espace foncier disponible et, comme le montrent de nombreux exemples, difficultés de plus en plus grandes de la population à accepter l'installation de nouvelles infrastructures génératrices de nuisances.

Dans ce contexte, l'enjeu consiste à mettre en place un système de transports répondant aux réalités d'un développement économique globalisé et à une demande légitime de

mobilité de la population, tout en prenant en compte la nécessaire limitation des impacts des transports sur l'environnement et les personnes.

Pour le groupe Nouveau Centre et apparentés, la mise en place d'un système de transports compétitif du point de vue économique, et plus respectueux de l'environnement, passe par la recherche d'une meilleure combinaison des modes de transports entre eux, et par des choix d'implantation des activités qui soient cohérents avec les réseaux existants. Nous voyons le développement des transports ferroviaires comme une réponse à la demande croissante de déplacements interurbains, interrégionaux, et nationaux, avec le TGV.

Opérons un tour d'horizon des mesures qui permettent de garantir une offre de transports publics ferroviaires plus performante.

Je pense d'abord à la mise en place de dessertes ferroviaires régionales cadencées. La cadence est aujourd'hui rendue possible et attractive grâce à des matériels plus modernes et plus performants. En effet, l'efficacité des dessertes régionales est conditionnée par la qualité des infrastructures qui constitue une garantie de fiabilité, de robustesse, et qui assure la vitesse commerciale. Elle dépend aussi de son rapport avec les autres offres de transport, c'est-à-dire de l'articulation physique entre les différents modes de transports : services de rabattement par des autocars départementaux vers les gares, transport à la demande, compatibilité des grilles horaires, capacités de stationnement suffisantes pour les automobilistes et les cyclistes. Le choix du ferroviaire par les automobilistes peut en effet être favorisé par l'aménagement des aires de stationnement à proximité des gares.

Par ailleurs, la mise en place d'un titre de transport valable sur plusieurs réseaux, et d'une tarification adéquate constitue un autre moyen d'améliorer le service aux usagers. Je pense notamment à des situations que le monde rural connaît bien et à la difficulté des déplacements entre le domicile et le travail en termes d'interopérabilité entre les réseaux. La mise en place d'une information multimodale peut aussi faciliter les déplacements occasionnels des habitants du monde rural en leur permettant de visualiser l'ensemble de leur chaîne de déplacements, quel que soit le mode de transport concerné.

Grâce aux lignes ferroviaires régulières et aux transports scolaires par la route, les transports départementaux sont ceux qui irriguent le plus finement le monde rural. Le groupe Nouveau Centre insiste pour qu'il ne soit pas oublié : il faut mettre en place des solutions innovantes afin d'articuler les réseaux entre des lignes express directes et cadencées, et une desserte fine du territoire.

La lisibilité du service du transport ferroviaire public pour l'utilisateur doit être améliorée, tout comme la rapidité des dessertes sur les liaisons les plus fréquentées.

Le groupe Nouveau Centre vise notamment le développement d'un système de transport ferroviaire public au service de l'attractivité des territoires, ... de l'ensemble des territoires. Cette volonté s'inscrit véritablement dans les problématiques du Grenelle de l'environnement et dans les problématiques de croissance économique des terroirs. Nous estimons qu'il faut améliorer le transport collectif notamment ferroviaire dans les zones rurales pour permettre l'accès des populations aux services et aux équipements.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très juste !

M. Thierry Benoit. La question de l'accessibilité est fondamentale. Je pense particulièrement aux jeunes qui habitent des régions rurales et qui étudient au chef-lieu régional, ou encore aux personnes âgées qui doivent se rendre pour une

consultation médicale à l'hôpital départemental. La proximité d'un équipement et le temps nécessaire pour y accéder sont déterminants pour l'attractivité de nos territoires, et donc pour le maintien de la population dans ces espaces.

J'en veux pour preuve la fermeture, il y a quarante ans, de la ligne ferroviaire menant à Fougères, sous-préfecture d'Ille-et-Vilaine, dont l'aire urbaine représente plus de 40 000 habitants : elle prive cette population et explique aujourd'hui le manque d'attractivité de ce territoire.

Monsieur le secrétaire d'État, l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, le renforcement du partenariat public privé, l'urgence écologique et la raréfaction des énergies fossiles nous engageant à porter un regard très attentif vers des modes de transports alternatifs, au rang desquels on compte, évidemment le ferroviaire.

Les Assises des territoires ruraux, impulsées par le Président de la République et le ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire, Michel Mercier, ont montré la nécessité de trouver une solution durable au financement des grandes lignes ferroviaires d'aménagement du territoire.

Alors que le Président de la République vient officiellement de conclure ces Assises des territoires ruraux, pouvez-vous nous préciser les propositions avancées concernant la corrélation entre le développement des transports ferroviaires et l'aménagement du territoire ?

Monsieur le secrétaire d'État, je sais votre formidable implication sur ces sujets et votre réelle connaissance des dossiers ; je compte sur vous pour poursuivre votre action dans l'intérêt de tous.

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Branget.

Mme Françoise Branget. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce débat, inscrit à l'ordre du jour à l'initiative de nos collègues du groupe de la Gauche démocrate et républicaine, est une formidable occasion pour faire le point sur tous les engagements pris par le Gouvernement, sous l'impulsion du Président de la République, et sur toutes les mesures adoptées par le Parlement en faveur du développement des transports ferroviaires.

Le transport ferroviaire doit apporter un service de qualité aux voyageurs. Il doit contribuer au désenclavement des territoires. Et, au-delà de ces deux objectifs essentiels, il doit s'adapter aux nouveaux défis de la lutte contre le réchauffement climatique en s'inscrivant dans une logique de développement durable.

Sur ces trois points, des réponses importantes ont été apportées depuis 2007.

La prise en compte des besoins des voyageurs constitue un premier objectif.

La loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a permis d'actualiser et de clarifier les règles applicables au transport ferroviaire.

M. Thierry Benoit. C'est vrai !

Mme Françoise Branget. Nous avons ainsi transposé l'ensemble des textes européens pour supprimer les disparités entre les réglementations nationales en matière de sécurité, pour aborder la question de la certification des conducteurs de train ou encore, pour améliorer le quotidien des voyageurs.

L'article 3 de la loi décline les dispositions du règlement européen du 3 décembre 2007 sur les droits et les obligations des voyageurs. Il traite notamment du droit au transport pour

les personnes handicapées ou à mobilité réduite, de l'information sur les tarifs – ce qui est bien le moins –, de la disponibilité des billets et des réservations ainsi que du droit d'indemnisation en cas de retard ou de pertes de bagages.

Ce dispositif prend en compte le fait que certaines dispositions du droit français sont plus exigeantes que celles du règlement européen.

Ainsi, en France, l'accessibilité des services de transport collectif aux personnes handicapées est rendue obligatoire par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Par ailleurs, la SNCF applique déjà des mesures d'indemnisation des voyageurs pour les services nationaux puisqu'elle verse, lorsque qu'un retard supérieur à trente minutes lui est imputable, une compensation à hauteur d'un tiers du prix du billet payé, alors que le règlement européen prévoit le remboursement de seulement 25 % de cette somme.

Enfin, la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs impose de nouvelles obligations aux autorités organisatrices de transport et aux entreprises de transport terrestre de voyageurs. L'article 9 de la loi prévoit ainsi le remboursement total des titres de transport aux usagers en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers.

Toutes ces mesures, que nous avons adoptées, permettent incontestablement d'améliorer le service rendu aux voyageurs.

Le deuxième objectif du développement du transport ferroviaire est d'assurer une desserte équilibrée des territoires.

Nos concitoyens utilisent les transports régionaux de manière croissante. Le train est devenu une alternative crédible à la voiture dans les trajets entre le domicile et le travail.

Permettez-moi de vous livrer quelques chiffres : 800 000 voyages sont réalisés sur le réseau TER chaque jour, et le transport régional enregistre une progression annuelle de 6 % – sur cette base, il devrait quadrupler à l'horizon 2030. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.*)

Mme Catherine Coutelle et **M. Philippe Duron**. Vive les régions !

Mme Françoise Branget. Cet engouement pour le transport régional doit être pris en compte et il doit être anticipé. Depuis 2002, la SNCF a ainsi augmenté de 20 % son offre sur les TER.

Mme Catherine Coutelle. À la demande des régions !

M. Bernard Deflesselles. C'est vrai !

Mme Françoise Branget. Le 3 novembre 2008, Réseau Ferré de France s'est engagé à garantir un réseau plus performant en investissant 13 milliards d'euros entre 2008 et 2015 pour rénover 6 400 kilomètres de voies et près de 2 500 appareils de voies.

L'État prend également toute la mesure de cette évolution. Le volet transports des nouveaux contrats de projets pour 2007-2013 a été porté à 3 678 millions d'euros. Pour l'État, le volet ferroviaire représente près de 1 800 millions d'euros, soit une progression de 50 % par rapport à la période précédente.

M. Thierry Benoît. Eh oui !

Mme Françoise Branget. Le 9 février dernier, dans le Loiret-Cher, lors d'un déplacement consacré à l'avenir des territoires ruraux, le Président de la République a annoncé que le Gouvernement présentera d'ici au mois de juin une solution pérenne pour assurer l'équilibre économique des lignes ferroviaires de type Corail et permettre le renouvellement du matériel roulant.

M. Thierry Benoît. C'est important !

Mme Catherine Coutelle. Mais il n'y a rien dans le plan de relance ; c'est dommage !

Mme Françoise Branget. Comme l'a dit le Président de la République : « Il n'y a aucune raison que nos compatriotes qui prennent les lignes régionales ou classiques circulent dans des matériels d'un autre âge et dans un état de vétusté absolument considérable. Tout va être discuté : périmètre, productivité, qualité de service de ces liaisons ».

M. Thierry Benoît. Bien dit !

Mme Catherine Coutelle. Nous sommes tous d'accord !

Mme Françoise Branget. Au-delà de l'amélioration des transports régionaux, les lignes à grande vitesse contribuent également au désenclavement des territoires. Il est inconcevable, qu'au XXI^e siècle, des territoires – souvent ruraux – soient isolés du reste du pays, alors que d'autres territoires – souvent urbains – bénéficient d'un large choix. Ce désenclavement passe par un développement des lignes à grande vitesse.

Comme l'a indiqué Daniel Paul, notre territoire compte 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse. Le Grenelle de l'environnement a défini un objectif ambitieux afin d'offrir des alternatives aux transports aériens et routiers. L'État contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros au financement d'un programme d'investissement dans les lignes à grande vitesse permettant la réalisation de 2 000 km de lignes nouvelles d'ici à 2020.

Plusieurs lignes à grande vitesse sont actuellement en cours d'achèvement. Élu franc-comtoise, je voudrais citer la ligne Dijon-Belfort qui passe par la gare d'Auxon-Besançon, sur ma circonscription. J'accompagne ce chantier depuis de nombreuses années et je me réjouis de la mise en service prochaine de cette nouvelle gare, le 11 décembre 2011. Je peux vous assurer que cette date est attendue avec impatience par les élus, les voyageurs et les acteurs économiques.

M. Thierry Benoît. Un grand jour ! Nous irons, si nous y sommes invités.

Mme Françoise Branget. En 2010, cinq nouvelles lignes seront en chantier : Tours-Bordeaux, Le Mans-Bretagne, la prolongation du TGV-Est vers Strasbourg, Nîmes-Montpellier et pour les Francs-Comtois Belfort-Mulhouse, dans le prolongement de Dijon-Belfort.

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur la réflexion engagée depuis près de 2 ans concernant le TGV Rhin-Rhône Méditerranée, qui serait la première liaison de province à province. Cette liaison s'inscrit en outre dans l'axe européen reliant Francfort à Barcelone.

Je lance donc un appel aujourd'hui : il est indispensable de relier Besançon à Lyon. Ce serait un véritable aménagement du territoire au bénéfice non seulement des Francs-Comtois, mais aussi de nos voisins européens.

M. Daniel Paul. Absolument !

Mme Françoise Branget. Il faut que tout le monde s'engage pour ce projet, élus nationaux et surtout élus locaux.

En tant qu'élus de terrain à l'écoute de nos concitoyens, nous souhaiterions que les choses aillent plus vite, et que chacun, où qu'il habite, puisse se déplacer facilement et rapidement. Mais en tant que responsables politiques, nous savons aussi que ces réalisations prennent du temps, et nous mesurons les engagements pris.

Le Gouvernement a présenté le 16 septembre 2009 l'engagement national pour le fret ferroviaire qui repose sur 8 axes de développement : la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires ; le doublement du trafic de transport combiné ; la création d'opérateurs ferroviaires de proximité ; le développement du fret ferroviaire à grande vitesse ; la création d'un réseau orienté fret dont la robustesse sera renforcée ; la suppression des goulets d'étranglement de Nîmes-Montpellier et de Lyon ; l'amélioration de la desserte des ports et du service offert aux entreprises ferroviaires.

Saluons l'action du secrétaire d'État et du Gouvernement : pendant des années, le transport ferroviaire a été au point mort, et aujourd'hui nous investissons 7 milliards d'euros ! Quel changement par rapport à 1997 ! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Thierry Benoit. Ne parlez pas des années noires !

M. Jean-Claude Sandrier. C'est là qu'il faut rire ?

Mme Françoise Branget. Après l'arrêt du projet de la liaison fluviale Rhin-Rhône, Lionel Jospin, Premier ministre, s'était engagé à augmenter le fret ferroviaire de 5 % chaque année. Rappelons que ces 5 % ne correspondaient même pas à la hausse du trafic ! Non seulement, cet engagement n'a pas été tenu, mais le fret ferroviaire n'a fait que décliner depuis !

Mme la présidente. Merci de conclure chère collègue, votre temps est épuisé.

Mme Françoise Branget. Aujourd'hui, le développement du transport ferroviaire est une réalité. Il s'inscrit résolument dans l'avenir. Et l'avenir ne se conçoit que dans une perspective environnementale.

C'est le troisième objectif : le transport ferroviaire doit aussi être un atout en terme de développement durable. Avec le Grenelle de l'environnement, la France s'est engagée à réduire massivement la part des transports de marchandises dans les émissions de CO₂ en développant des alternatives fiables au transport routier. L'objectif fixé est de faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici 2022. Le Grenelle de l'environnement prévoit aussi un programme d'action permettant d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret.

Il ne faut pas oublier la cohérence du train et du transport fluvial. Instaurer un partenariat entre liaisons ferrées, fluviales, et maritimes avec la mise en place des autoroutes de la mer est indispensable pour une complémentarité efficace des modes de transports, en adéquation avec la diminution des gaz à effet de serre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP et du groupe NC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Je tiens d'abord à remercier le groupe de la Gauche démocrate et républicaine qui nous donne aujourd'hui l'occasion de débattre du système ferroviaire et de son développement. Le chemin de fer en France, c'est tout d'abord un service public qui a permis de mailler, de désenclaver les territoires, d'offrir des déplacements sûrs à un prix raisonnable.

La SNCF a su construire et faire fonctionner un système ferroviaire rationnel, efficace, qui a fait très longtemps référence en Europe. La SNCF, c'est un mode d'organisation où le savoir faire des ingénieurs se conjugue avec la culture du service public des cheminots. Le chemin de fer, c'est la vitesse, la sécurité, l'agrément du voyage, cela a également longtemps été la ponctualité.

La première question que je voudrais aborder est la qualité du service public, qui est indispensable à son développement.

Des informations récentes de la SNCF, certes démenties par le secrétaire d'État, laissent entendre que la société nationale envisagerait de renoncer à l'exploitation de certains TGV régionaux ou interrégionaux : Arras-Paris, Lille-Strasbourg, Nantes-Strasbourg. S'agit-il d'une réalité, d'une nécessité pour la SNCF ? Ou bien est-ce la répétition d'un procédé qu'elle avait déjà utilisé en 2005 pour tenter de faire assumer par les régions les investissements et les déficits d'exploitation des trains corail ? Les présidents de région s'étaient alors mobilisés derrière Jacques Auxiette pour lancer une seconde bataille du rail, et obtenir que les choses soient revues d'une manière plus raisonnable.

La qualité du service public, c'est aussi la ponctualité des trains. Nous faisons tous l'expérience des trains arrivant en retard, quand ils ne sont pas annulés. Voici quelques jours, un grand quotidien économique s'est fait l'écho de la dégradation des taux de ponctualité des grandes lignes : 82,6 % de trains à l'heure en 2008, et 81,2 % en 2009. Près d'un train sur cinq sur ces grandes lignes a subi plus de cinq minutes de retard l'an dernier, soit près de 60 000 TGV et TEOZ. Le directeur général de l'exploitation impute ces retards à l'importance des travaux de régénération engagés depuis quatre ans. Mais l'explication est un peu courte, car dans le même temps, les TER qui circulent sur les mêmes réseaux ont amélioré leur taux de ponctualité : il est passé de 90,7 % en 2008 à 91,4 % en 2009. Il faut sans doute chercher ailleurs des explications à cette dégradation de la qualité. La réduction des personnels annoncée par la SNCF n'est pas encourageante à cet égard. Le vieillissement de certains matériels de la SNCF comme les trains corail, l'insuffisance de la maintenance, peuvent également expliquer ces défauts de ponctualité. La ponctualité des trains français qui a fait l'honneur de générations entières de cheminots et l'admiration de toute l'Europe est un indicateur de la qualité. Il est essentiel que la SNCF relève ce défi.

Le service public, c'est aussi la péréquation tarifaire, c'est-à-dire un coût équitable des déplacements pour les usagers où qu'ils se trouvent sur le territoire. Certes, on peut comprendre les stratégies commerciales incitant à mieux utiliser le train sur les plages les moins saturées. Mais aujourd'hui, plus personne ne peut apprécier correctement le juste coût du déplacement tant les tarifs sont illisibles.

Le deuxième point que j'aborderai aujourd'hui est celui du financement des infrastructures et des matériels nouveaux. La feuille de route de la SNCF et de RFF est particulièrement importante et, pourquoi ne pas le dire, ambitieuse. Qu'il s'agisse de la régénération, des nouvelles lignes LGV, du sauvetage du fret, dont madame Branget a parlé, le besoin de financement est considérable. Cela m'amène à déplorer comme de nombreux collègues et notamment Michel Bouvard lors de la discussion de la loi de finances rectificative, la privatisation des sociétés d'économie mixtes à caractère autoroutier. Cette mesure prive l'agence de financement des infrastructures de transport de France de recettes pérennes et croissantes.

Aujourd'hui, et avant l'arrivée de ressources nouvelles liées à la taxe kilométrique sur les poids lourds, l'agence n'est pas en capacité de couvrir les besoins de financement des projets arrêtés lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de 2003, et des projets actés dans le Grenelle I. En 2009, les recettes de l'AFITF en crédits de paiement atteignent 2832 millions d'euros, dont 374 millions d'euros au titre du plan de relance. Ce bon chiffre reste néanmoins insuffisant au regard des besoins évalués par vos services, de l'ordre de 3,1 milliards d'euros qui devraient croître en 2010 pour dépasser les 4 milliards d'euros.

Comment ferez-vous pour sortir de cette impasse et financer demain les nouvelles lignes LGV, qu'elles aient été annoncées lors du Grenelle ou par le Président de la République, lequel souhaitait, le 29 avril dernier, relier Le Havre à Paris en une heure et quart? Comme le disait Daniel Paul, comment financer les lignes normandes qui ont un grand besoin d'être régénérées et mises aux normes LGV?

Certes, l'Etat a pris l'habitude d'appeler les collectivités territoriales dans le tour de table du financement des LGV, ou même dans la régénération du réseau via des contrats de projets Etat-région. Mais même ainsi, on mesure la difficulté à boucler le tour de table des LGV Sud-Ouest et Bretagne. Il y a un paradoxe entre les sollicitations répétées de l'Etat aux régions et aux départements pour des financements croisés, sur des missions qu'il assurait seul par le passé, et les critiques adressées à ces collectivités territoriales sur ces mêmes financements croisés.

Vous voulez mettre un terme aux coopérations financières entre collectivités, brider leur liberté en remettant en cause la clause de compétence générale, mais vous les amenez à financer vos projets pour des sommes qui sont souvent bien supérieures à ce que départements et régions apportent aux communes et aux communautés.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de regretter; avec le rapporteur général du budget Gilles Carrez et d'autres éminents parlementaires, que le Gouvernement n'ait pas saisi l'opportunité du grand emprunt pour financer de grands projets d'infrastructures tels que des LGV, mais aussi pour combler la dette de RFF, et assainir ainsi cette situation.

Que nous reste-t-il pour mieux financer demain les infrastructures ferroviaires et la régénération du réseau? Lors de l'examen du Grenelle I, le Gouvernement avait repoussé un amendement qui aurait permis d'accélérer la régénération du réseau ferré en autorisant les régions à investir plus fortement en échange d'un allègement des péages dont elles s'acquittent pour les TER.

D'autres propositions ont été faites, notamment de donner la possibilité au fonds de réserve des retraites de placer une partie de ses encours dans le financement des LGV. Cela permettrait de garantir l'épargne des salariés – rappelons qu'en 2008 les actifs ont diminué de 20 % du fait de placements qui ont subi la crise – et de trouver par ailleurs un financement à long terme.

Quand on parle du fret, on a du mal à parler de développement. On constate les difficultés de l'opérateur historique à s'inscrire dans une démarche de transfert modal qui n'existe réellement que dans le discours politique. Alors que le tonnage transporté augmente en Allemagne, en Autriche et en Pologne, en France la SNCF perd des parts de marché. Aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement parle d'un engagement national pour le fret, et c'est peut-être la dernière des réformes. Des priorités ont été dégagées:

création d'autoroutes ferroviaires cadencées, doublement du transport combiné, développement du fret à grande vitesse entre les aéroports, création d'un réseau orienté vers le fret.

Tout cela est bien, mais le réseau à priorité fret laisse de côté des territoires entiers de l'ouest de la France. Par ailleurs, l'abandon du wagon isolé exigerait une émergence rapide des opérateurs ferroviaires de proximité. Or, nous constatons qu'ils peinent à voir le jour et à se structurer.

Pensez-vous que notre pays sera réellement en capacité de rattraper son retard en matière de fret ferroviaire et de faire progresser le report modal de la route vers le fer? C'est l'une des exigences du Grenelle et l'un des enjeux de développement durable pour les années à venir et pour les générations futures.

J'aimerais terminer sur une note positive, monsieur le ministre, et me réjouir d'un service ferroviaire qui marche bien, qui marche mieux. Je veux parler des trains express régionaux, les TER. Dans les années 1990, les trains d'intérêt local étaient dans un tel état de délabrement qu'ils avaient cessé d'être attractifs pour les usagers. L'expérimentation pratiquée dans un premier temps après le rapport Haenel, puis le transfert de l'organisation des transports ferroviaires régionaux, ont permis d'inverser cette tendance, de retrouver la confiance des voyageurs, et de présenter aujourd'hui un bilan flatteur.

Le succès, c'est d'abord la conséquence d'un volontarisme politique des régions, qui ont accompli un effort budgétaire considérable. En 2007, l'effort hors Ile-de-France s'est élevé à 3,4 milliards d'euros alors que la compensation de l'Etat n'a été que de 2 milliards d'euros. Ce succès, il est mesurable, puisque la fréquentation des TER n'a cessé d'augmenter depuis 2002. On a ainsi assisté à une augmentation de 28 % en moyenne, beaucoup plus dans certaines régions – dans ma région, la Basse-Normandie, c'est 40 % de fréquentation supplémentaire entre 2004 et le premier semestre de 2009. Ce succès, c'est bien sûr le résultat d'un effort considérable pour renouveler les matériels – en Basse-Normandie, 97 % du matériel est récent –, pour mettre en place des tarifications attractives, adaptées et solidaires pour les demandeurs d'emploi, les salariés, les scolaires et les étudiants. C'est un véritable encouragement aux transports en commun que les régions ont ainsi mis en place. Ce succès, c'est encore la mise en place du cadencement en Rhône-Alpes, en Basse-Normandie, en Aquitaine et dans plusieurs autres régions.

Le succès, c'est aussi la capacité à instaurer un dialogue avec les usagers, à mettre en place des comités de ligne, à mieux prendre en charge les besoins de la population. Cet effort des régions en faveur du ferroviaire ne s'arrête pas là, puisqu'elles participent largement à la rénovation des gares.

M. Thierry Benoit. C'est un vrai meeting électoral!

M. Philippe Duron. Lors de la négociation des CPER, nombre d'entre elles ont accepté d'accompagner RFF dans la régénération des infrastructures ferroviaires. Elles sont même venues aider la SNCF à rénover les trains Corail. J'avais, lorsque je présidais le conseil régional de Basse-Normandie, signé avec Mme Idrac un accord aux termes duquel la région acceptait de cofinancer pour 22,5 millions d'euros la rénovation de 160 voitures Corail du Paris-Cherbourg. J'ai constaté dimanche dernier que des avaries étaient encore susceptibles de retarder ces trains qui mériteraient d'être remplacés.

Enfin, les régions apportent une contribution majeure au financement des LGV : 640 millions d'euros pour la région Bretagne, 600 millions d'euros pour l'Aquitaine – mais j'arrête là cette énumération de crainte de vous lasser.

M. Thierry Benoît. Le joli catalogue des élections régionales !

M. Philippe Duron. Au moment où notre assemblée suspend ses travaux pour que nous puissions mener campagne dans nos régions respectives, je crois que ce rappel permettra à nos concitoyens comme aux cheminots de faire la différence entre un État qui peine à assurer des transports ferroviaires efficaces, et des exécutifs régionaux qui ont fait la démonstration de leur engagement en faveur du transport ferroviaire et d'un service public performant, démocratique et solidaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. Thierry Benoît. Je crois que nous avons compris !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Candelier.

M. Jean-Jacques Candelier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je suis heureux de participer à ce débat sur le développement des transports ferroviaires publics, lancé à l'initiative du groupe GDR. Il y a urgence : nous pouvons témoigner de la réalité de la politique catastrophique mise en œuvre dans le fret ferroviaire.

La loi du Grenelle de l'environnement tablait sur une hausse de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici 2012. Mais un quotidien national a publié, le 29 janvier, le compte rendu d'un document interne à la SNCF. Celui-ci est édifiant : alors que la crise économique est mise en avant pour justifier le recul des volumes transportés, ce rapport démontre que le recul du fret n'est pas uniquement dû à la conjoncture, mais qu'il est largement voulu et organisé.

Ce document, baptisé « Démarche, flux, dessertes : un projet, une méthode, des résultats attendus et une équipe », décrit la stratégie que met en œuvre la direction de Fret SNCF, ses cibles et ses critères d'abandon de trafics, sa méthode pour faire accepter ses choix par les chargeurs, ainsi que les « précautions oratoires » à prendre, afin de limiter l'impact médiatique des restructurations en cours.

La crise a bon dos en matière de fret ferroviaire. En 2009, Fret SNCF aura transporté 616 000 wagons de moins qu'en 2008, soit un recul d'un tiers. Parmi ces pertes, 361 000 sont liées à la crise, à la concurrence des opérateurs privés ou du transport routier. Mais Fret SNCF prévoit surtout d'abandonner 255 000 wagons dont le transport a été jugé non rentable financièrement ; c'est souvent la filiale de transport routier de la SNCF, GEODIS, qui reprend les activités logistiques ! Un comble, monsieur le ministre !

On peut sérieusement se poser la question du bien-fondé de la campagne publicitaire qui laissait entendre que le rail pourrait nous débarrasser des camions – on y croyait ! Il s'agissait en réalité de poudre aux yeux destinée à mieux faire passer les annonces du Gouvernement ! Bien entendu, la direction s'est empressée de minimiser les effets de sa politique. Le directeur de la branche « transport et logistique » a déclaré qu'il s'agissait « d'un document de travail qui date de novembre 2009, qui n'était absolument pas validé par lui ni par Mme Sylvie Charles, la nouvelle directrice de Fret SNCF ».

Le document en question est pourtant bien daté du 4 janvier 2010 ! En fait, c'est toujours la même méthode : il n'y a aucune transparence, on nous mène en bateau en

permanence, que ce soit au niveau du Gouvernement ou au niveau de la direction de la SNCF. On nous dit que rien n'est finalisé, que rien n'est décidé, que tout va bien. La réalité est moins reluisante et bien loin des paroles lénifiantes : il s'agit de l'abandon des activités de trafic diffus, que l'on appelle aussi « wagons isolés ».

Il y avait eu la fermeture de 262 gares dédiées au fret de marchandises en 2007. Cette année, concrètement, nous allons assister à la fermeture de quasiment toutes les gares de triage de France ! Rien qu'en 2010, la SNCF devrait supprimer 3 600 postes, parmi lesquels pas moins de 1 400 pour le seul secteur du fret. J'ai expliqué hier la situation de la gare de triage de Somain, dans ma circonscription du Nord – vous connaissez bien le dossier, monsieur le ministre, puisque je vous ai interpellé à ce sujet à plusieurs reprises...

M. Thierry Benoît. Bien sûr qu'il connaît le dossier !

M. Daniel Paul. Mais il ne répond pas !

M. Jean-Jacques Candelier. ...mais vous m'avez répondu que vous n'aviez pas le temps de me recevoir avec les syndicalistes. Nous allons au désastre, malgré ce que promettait le cabinet du secrétaire d'État aux transports – le vôtre, monsieur Busserau – il y a quelques mois.

J'en tire la réflexion suivante : alors qu'en matière de ligne TGV, le Gouvernement mettrait son veto à toute suppression de dessertes – vous l'avez affirmé vous-même –, pourquoi ne pas faire preuve de la même fermeté concernant le trafic diffus ? L'opposition du Gouvernement aurait le mérite de bien séparer la recherche de profits de la défense de l'environnement – car il faut bien comprendre que les deux ne sont pas compatibles.

L'État doit donc absolument mettre son veto au plan de restructuration de Fret SNCF, ce qui passe par un moratoire sur son schéma directeur. Il doit financer le trafic diffus, certes déficitaire, mais tellement bénéfique d'un point de vue social si l'on intègre les coûts environnementaux et ceux liés à l'entretien des routes. Il faudrait aussi mettre en place une tarification des transports routiers intégrant la totalité de leurs coûts externes, baisser le coût des sillons et améliorer leur qualité, avec la prise en charge, là aussi par l'État, de la dette de RFF.

Le trafic diffus doit être déclaré d'utilité publique. C'est la proposition des députés communistes, républicains et du Parti de Gauche. Vous n'en voulez pas, et vous pouvez compter sur nous pour l'expliquer à la population ! Je conclurai en vous disant qu'il n'est pas trop tard pour bien faire, monsieur Bussereau ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le transport est l'une des activités humaines qui produisent le plus de gaz à effet de serre. L'activité du transport génère, dans les pays développés, entre 25 et 30 % des émissions de CO₂, émissions par ailleurs en forte augmentation.

M. Jean-Claude Sandrier. Jusque-là, nous sommes parfaitement d'accord !

M. Jean-Marie Sermier. Au cours des dernières années, les émissions de gaz à effet de serre ont évolué de façon différente selon les modes de transport. Les émissions routières se stabilisent en raison de la baisse des émissions unitaires des véhicules, de la stagnation de la circulation routière et des modifications des comportements des automobilistes, notamment la réduction de la vitesse.

Les émissions du transport maritime ont augmenté, mais ne représentent que 2 % des émissions totales. Les émissions du transport aérien, comme celles du transport maritime, sont largement sous-évaluées, parce qu'elles n'intègrent pas les émissions du transport international.

Dans la mesure où les émissions du rail sont quasi nulles du fait de l'utilisation de l'électricité comme source d'énergie – car la production française d'électricité, quand elle est issue de la filière nucléaire, éolienne, solaire ou de la géothermie, ne rejette pas de CO₂ –, le transport ferroviaire permet incontestablement de lutter contre les gaz à effet de serre : personne ne peut le nier. C'est pourquoi le Grenelle de l'environnement prévoit l'installation de 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici à 2020 et l'évaluation, la modernisation, l'amélioration des infrastructures existantes, la rénovation des réseaux RATP et SNCF franciliens.

Pour autant, ce ne sont pas les pouvoirs publics qui décident, mais les usagers, et si l'on veut que le rail soit une réelle alternative, encore faut-il qu'il réponde, comme le suggère l'énoncé de ce débat, aux besoins des populations et des territoires.

M. Thierry Benoit. C'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. Cela signifie qu'il nous faut travailler le réseau, construire de nouvelles lignes : des lignes à grande vitesse, certes, mais aussi des lignes secondaires et des interconnexions.

Le fer ne peut pas aller partout. Je le vois dans ce département de semi-montagne qui est le mien, le Jura.

M. Thierry Benoit. Joli département !

M. Jean-Marie Sermier. Il faut donc que le rail y soit relié aux autres modes de déplacement, ce qui passe par le développement de l'intermodalité, notamment au niveau des gares.

Avec le réseau, le développement de gares pratiques et fonctionnelles, y compris sur les grandes lignes, avec des arrêts alternés, est d'une importance vitale. Dans le cas du TGV de la branche sud, l'importance de deux gares, l'une à Dole, l'autre à Lons-le-Saunier, est vitale : à défaut, le TGV ne répond à aucun besoin des Jurassiens !

Répondre aux besoins des populations, c'est aussi cadencer régulièrement et plus fréquemment. Le résultat ne sera satisfaisant que lorsque tous les besoins seront pris en compte : voyager avec un vélo, avec un animal, ou avec des colis encombrants. La qualité d'accueil et la serviabilité sont indispensables pour rendre le transport ferroviaire agréable, pour faire, tout simplement, le transport ferroviaire.

Cela a évidemment un coût, facturé à l'utilisateur, dont la répercussion ne saurait toutefois être dissuasive. L'intervention publique doit venir en soutien et en promotion de ce mode de transport. Depuis trente ans, on ne cesse de détourner nos concitoyens du trafic ferroviaire : il faut aujourd'hui les ramener au fer ! Il faut faire évoluer les comportements, ce qui nécessite des efforts soutenus dans la durée, des efforts qui ne se traduiront pas par des résultats immédiats : il nous faudra être persévérants. Quand le transport ferroviaire répondra aux besoins des populations et des territoires, nos concitoyens reviendront naturellement à ce mode de transport respectant l'environnement. Dans ce sens, il convient que l'État s'engage fortement sur les nouvelles lignes TGV.

Je sais, monsieur le secrétaire d'État, que nous pouvons compter sur votre détermination,...

M. Thierry Benoit. C'est vrai : nous y croyons dur comme fer ! (*Sourires.*)

Mme Catherine Coutelle. Mais avez-vous de l'argent à nous donner ?

M. Jean-Marie Sermier. ...mais il faut également que l'ensemble des collectivités locales, que ce soient les départements ou les régions, s'associent clairement au financement de ces infrastructures. Tout à l'heure, notre collègue M. Duron rappelait que nous étions à l'heure de la campagne électorale, et qu'il s'agissait d'un moment où chacun devait se déterminer.

Il convient, bien évidemment, que, en cette période de débat démocratique, chaque camp puisse exprimer clairement sa position quant au financement des grandes infrastructures qui seront réalisées sur les différents territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Thierry Benoit. Voilà qui est dit !

Mme Catherine Coutelle. M. le secrétaire d'État semble y avoir été sensible !

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Line Reynaud. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme Marie-Line Reynaud. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nos amis du groupe GDR proposent cet après-midi à notre assemblée un débat sur le développement des transports ferroviaires publics. C'est un sujet souvent technique, mais qui a un impact fort au quotidien sur la vie de nos concitoyens, car il concerne leurs déplacements, qu'ils soient effectués à titre professionnel ou pour les loisirs.

Depuis les années quatre-vingt, notre pays a lancé une politique ambitieuse en faveur de la construction et de la mise en service de lignes ferroviaires à grande vitesse. À ce jour, il compte plus de 2 000 kilomètres de voies équipées pour la grande vitesse, permettant de relier Paris à certaines grandes villes de province – Lyon, Marseille, Lille – ou à des capitales européennes.

Avec l'adoption du projet de loi dit Grenelle I, il a été décidé de doubler d'ici à 2020 le nombre de kilomètres de lignes à grande vitesse. De plus, le Président de la République a annoncé lors de son discours sur le Grand Paris qu'il souhaitait que soit construite une ligne entre Paris et Le Havre qui permettrait de délester le trafic surchargé entre Paris et Londres.

Cette politique ambitieuse, qui permet de rapprocher de plus en plus toutes ces villes, est aussi un outil important dans notre lutte contre l'émission des gaz à effet de serre – sauf si l'on considère certaines formes de production d'électricité et l'utilisation du gasoil.

Monsieur le secrétaire d'État, dix ans à peine nous séparent de l'échéance annoncée pour le doublement des infrastructures déjà en place. Pouvez-vous nous assurer que ces délais seront tenus ? En effet, de telles constructions représentent des coûts financiers colossaux ; la part de ce financement qui sera assurée par l'État constituera une charge lourde pour le budget de la nation, que nous savons tous largement endettée après huit exercices budgétaires votés et mis en place par votre majorité.

Quelle part du financement l'État prendra-t-il à sa charge ? Serez-vous au rendez-vous du financement ? Les collectivités locales devront-elles assumer les coûts de plus en plus élevés de ces lourds investissements ?

De plus, certaines lignes, comme Paris-Lyon, sont au bord de la saturation, avec un trafic de passagers de plus en plus important et qui ne cessera d'augmenter avec le renforcement des liaisons vers l'Italie. Quelles mesures votre Gouvernement compte-t-il mettre en place pour anticiper l'engorgement des lignes les plus fréquentées ?

En outre, lorsque Réseau ferré de France a acté la construction de la future ligne Tours-Bordeaux, le coût des travaux était estimé à 6,4 milliards d'euros.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Certainement pas !

Mme Marie-Line Reynaud. Depuis, le prix des matières premières, en particulier celui de l'acier, a augmenté, conduisant à réviser à la hausse le coût réel des travaux. Quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre pour empêcher l'explosion de la facture finale de chacune des futures lignes ? Êtes-vous en mesure de m'indiquer, à l'heure où je vous parle, le coût de construction de la future ligne Tours-Bordeaux, qui traversera le sud de ma circonscription...

Mme Catherine Coutelle. Ainsi que la mienne !

Mme Marie-Line Reynaud. ...et plus globalement la région Poitou-Charentes ?

Cette ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux sera la première voie de chemin de fer de notre pays concédée à une entreprise privée. L'attribution de la concession de cette nouvelle ligne devrait être annoncée dans les prochains jours par Réseau ferré de France au profit d'une des sociétés candidates, à savoir Vinci, Eiffage ou Bouygues.

L'une des plus vives inquiétudes que nous avons porte sur les conséquences de l'attribution d'une concession remportée par une société privée. La qualité de service, mais surtout les prix proposés aux sociétés qui affréteront des trains sur ce parcours, seront des éléments déterminants dans l'attribution de la concession. Mais comment ne pas craindre la reproduction du schéma que nous connaissons déjà, à savoir l'admissible augmentation annuelle du prix des péages que chaque automobiliste acquitte, alors même que l'amortissement de nombreuses autoroutes est acquis depuis de nombreuses années ?

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous indiquer quelles mesures vous comptez mettre en place pour éviter de telles dérives économiques de la part du concessionnaire lauréat de cette nouvelle ligne ?

De plus – vous le savez car nous en avons parlé souvent dans cette assemblée –, je suis favorable à l'instauration d'une compensation financière destinée aux communes traversées par les lignes à grande vitesse. J'avais déposé un premier amendement en ce sens, lors de l'examen du projet de loi « Grenelle I », mais votre majorité n'a pas jugé bon de l'adopter.

Cette mesure est demandée par un grand nombre de maires des communes traversées, quelle que soit leur sensibilité politique, comme ils ont pu nous le rappeler lors d'une réunion organisée ici même le 27 janvier dernier. Cette imposition forfaitaire est la seule mesure à même de compenser la perte de recettes fiscales liée à la disparition de la taxe d'habitation et des taxes sur le foncier bâti et non bâti.

Je tiens à être claire, monsieur le secrétaire d'État : personne ne conteste le bien-fondé de telles infrastructures ferroviaires et tout le monde est demandeur en matière de LGV, mais celles-ci ne manqueront pas de créer de sérieux dégâts pour

l'environnement, avec en particulier des conséquences sur les paysages et des nuisances sonores. Il est normal que le concessionnaire privé indemnise les communes traversées.

Lors de l'examen du titre II du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, j'avais de nouveau déposé un amendement. Vous m'aviez alors indiqué en commission avoir « proposé au Premier ministre d'étudier le principe d'une taxe pérenne. Sont concernés les départements de l'Indre-et-Loire, de la Vienne, de la Charente, des Deux-Sèvres, de la Charente-Maritime, de la Gironde, mais également de la Sarthe, de la Mayenne, de l'Ille-et-Vilaine ainsi que du Maine-et-Loire. »

Je souhaiterais donc, monsieur le secrétaire d'État, que vous m'indiquiez le calendrier de travail de l'équipe gouvernementale sur ce sujet. Vous m'en aviez dit quelques mots, mais quand pensez-vous aboutir ? Est-ce que ce sera avant la mise en service de ces futures LGV ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Bien sûr !

Mme Marie-Line Reynaud. Les LGV ont aussi un impact direct sur l'environnement et sur la baisse des émanations polluantes, car elles réduisent considérablement le nombre de trajets effectués par ceux de nos concitoyens qui utilisent les modes de transports les plus polluants – l'automobile et l'avion.

La rentabilité des futures constructions sera liée principalement à la fréquentation des voyageurs. Y aura-t-il une politique tarifaire avantageuse pour ceux qui préféreront ce mode de transport, plutôt qu'une augmentation des bénéfices des concessionnaires ?

Notre collègue Hervé Mariton avait mis en évidence, dans un rapport d'information d'octobre 2008, l'opacité de la politique tarifaire de la SNCF. Ce rapport faisait état de la complexité de la grille tarifaire et de la mauvaise compréhension qu'en avaient les passagers.

Mme Catherine Coutelle et Mme Pascale Crozon. C'est vrai !

Mme Marie-Line Reynaud. Néanmoins, force est aujourd'hui de constater que rien – ou pas grand-chose – n'a été fait par la SNCF pour clarifier ses tarifs.

Mme Pascale Crozon. Cela aussi c'est vrai !

Mme Marie-Line Reynaud. Il est d'ailleurs très facile de s'en convaincre : il suffit de comparer les différents prix d'achat des billets en fonction des différents canaux de vente – téléphone, guichets, site internet ou bornes. C'est simple : plus personne n'y comprend rien ! (*Sourires.*)

Bien que la politique tarifaire de la SNCF soit libre, l'État, en sa qualité d'actionnaire unique, se doit d'intervenir auprès de la direction de l'entreprise publique afin d'exiger une totale transparence sur la politique tarifaire d'un des services publics les plus utilisés par les Français.

Cela amène une autre question : les futurs concessionnaires privés fixeront-ils librement les tarifs, sans aucun contrôle de l'État ? Monsieur le secrétaire d'État, certains avaient pensé, dans les années soixante, mettre fin au train et au transport ferroviaire. À l'époque, la voiture régnait sur les transports. Aujourd'hui, le rail est une chance pour notre pays car il permet de se déplacer d'une façon plus sûre et plus rapide. Il nous rapproche aussi de nos amis européens. C'est également, comme je l'ai déjà dit, un outil formidable pour réduire de façon significative les émanations polluantes. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour favoriser et renforcer les transports ferroviaires, mais dans une meilleure concertation

avec les collectivités locales et les citoyens, et sans casser le service public. Je tiens à remercier tous les cheminots qui y participent. Et, comme mon collègue M. Duron, je salue l'efficacité des TER de ma région,...

Mme Catherine Coutelle. C'est vrai !

Mme Marie-Line Reynaud. ...pour ce qui concerne tant le matériel que les tarifs et les cadences. Je prends d'ailleurs toutes les semaines le TER de Jarnac à Angoulême – comme vous, en effet, monsieur le secrétaire d'État ! (*Sourires*) –, pour rejoindre ensuite Paris en TGV afin de me rendre à l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est en effet une bonne initiative de discuter aujourd'hui des transports ferroviaires publics. Les transports en général jouent un rôle dans la structuration des territoires et ils sont partie prenante du modèle de société que nous souhaitons dessiner.

Mais les transports sont à la fois un facteur de prospérité et – cela est vrai notamment des transports terrestres non ferroviaires – l'une des principales sources de pollution et de destruction de la terre et de l'atmosphère. On se souvient à cet égard des choix politiques qui avaient été faits il y a une quarantaine d'années – et même, en réalité, avant cela –, consistant à favoriser le « tout-automobile » et le « tout-camion ». Par exemple, le président Pompidou disait qu'il fallait adapter la ville à la voiture et c'est à cette époque qu'il a fait les voies sur berges.

M. Philippe Duron. C'est vrai !

Mme Pascale Crozon. Mais à l'époque, c'était normal !

M. Yves Cochet. Par ailleurs, cela a encouragé un processus d'étalement des villes sur un vaste périmètre, ce dont nous souffrons actuellement, à la fois en termes d'énergie et de pollution.

Beaucoup de gens parlent du droit à la mobilité. Eh bien, en regard de ce droit, je souhaiterais évoquer la relocalisation. En effet, si je suis d'accord pour accompagner le développement des transports publics, notamment ferroviaires, je considère aussi qu'il faut relocaliser les activités économiques, de telle manière que les transports – notamment par camion, mais cela vaut aussi parfois pour le rail – ne se fassent pas au détriment de ce que j'appellerais la rationalité des échanges.

Aussi bien pour les approvisionnements alimentaires que pour les loisirs ou d'autres activités économiques, on voit des quantités de camions sur les autoroutes européennes qui permettent l'échange des produits – parfois même de produits frais –, par exemple entre la Hollande et l'Espagne. Cela n'est pas du tout raisonnable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Tout à fait !

M. Yves Cochet. Par conséquent, on peut certainement avoir un droit à la mobilité, mais il faudrait également propager ce que j'appelle, monsieur le secrétaire d'État, en utilisant un néologisme qui peut sembler curieux, le « locavotisme ». (*Sourires.*)

M. Thierry Benoit. Tant que ce n'est pas du « locavotisme »...

M. Yves Cochet. Cela veut dire que l'on essaye d'utiliser des produits alimentaires produits pas très loin de chez nous : quelques dizaines, voire centaines de kilomètres, mais il ne

s'agit pas, évidemment, d'acheter hors saison des produits exotiques qui viennent de Nouvelle-Zélande ou d'un autre pays situé de l'autre côté de la planète.

Mais, pour en revenir aux transports publics ferroviaires, je voudrais rappeler les exigences de maillage démocratique du territoire : il faudrait, à notre avis, entreprendre une réouverture des petites lignes ferroviaires transversales et secondaires. Il faut aussi, évidemment, rouvrir les petites gares et multiplier les horaires des TER, pour que le train redevienne un moyen de transport désirable et simple pour nos concitoyens. Ceux-ci ont perdu l'habitude du train car l'offre est à la fois désagréable, chère et trop restreinte.

Je veux par ailleurs évoquer rapidement le désengagement de l'État actionnaire. C'est un phénomène très inquiétant, puisque, si, comme je le souhaite évidemment, la SNCF demeure une entreprise publique, les lignes secondaires transversales doivent rester d'intérêt national. Or je constate que, depuis une quarantaine d'années, la politique de la SNCF est surtout orientée vers les lignes à grande vitesse, les LGV, avec comme conséquence l'abandon, ou en tout cas la déshérence du fret et des lignes régionales.

Le premier résultat de cette politique est l'explosion du coût de gestion du réseau, lié aux multiples transactions et contentieux entre la SNCF et RFF. Pour un billet de train d'une valeur de cent euros, les droits de péage versés par la SNCF à RFF représentent à peu près trente euros, ce qui explique en partie la hausse rapide des tarifs de la SNCF depuis 1997.

Je souhaiterais évoquer un dernier point avant de conclure. Je m'interroge en effet sur la stratégie de la SNCF après l'annonce de sa non-participation au projet européen Xrail, destiné à « améliorer et promouvoir les offres de transport international par wagon isolé ». L'an dernier, à Nîmes, nous avions reçu M. Blayau pour les journées d'été des écologistes. Il nous avait objecté que le wagon isolé coûtait très cher. Mais ce n'est pas uniquement une question de prix : c'est une question de volonté politique. Si l'on continue à dire qu'il faut transporter des marchandises par le rail – comme nous le pensons –, il faut y mettre les investissements nécessaires. De ce point de vue, s'agissant du rail européen, il faut que la SNCF contribue au projet Xrail. Je vous pose donc la question : le Gouvernement a-t-il, oui ou non, l'intention de contraindre la SNCF à participer à ce projet ?

En conclusion, on sait bien que l'entêtement à s'ouvrir à la concurrence entraîne l'agonie du fret ferroviaire, notamment au niveau européen. Par conséquent, le soutien au transport ferré est, à notre avis, indispensable en termes de stratégie de lutte contre le réchauffement climatique, comme l'a dit tout à l'heure l'un de nos collègues de la majorité, faute de quoi nous verrions exploser le transport routier. Nous ne voulons pas que la SNCF devienne un gigantesque opérateur de logistique routière. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Sandrier, dernier orateur inscrit.

M. Jean-Claude Sandrier. C'est le groupe GDR qui a demandé ce débat : nous pensons en effet que l'effort du Gouvernement en direction du rail n'est pas à la hauteur des défis économiques, environnementaux et sociaux auxquels est aujourd'hui confronté notre pays.

J'en veux pour preuve le fameux grand emprunt voté hier par l'Assemblée nationale dans lequel, sur 35 milliards d'euros, il n'y a rien, je dis bien rien, pour le développement du transport ferroviaire dans notre pays.

Vous allez me répondre, je le sais, que le plan de relance et le Grenelle de l'environnement ont prévu des efforts. Mais le ciblage trop restreint de ces efforts, le flou sur les sommes réellement allouées et les incertitudes sur la durée de mise en œuvre des projets, s'ils marquent un affichage, voire une intention, ne correspondent pas à une vraie et forte volonté politique d'accorder la priorité au transport par rail.

Or c'est une des questions majeures pour l'avenir – et l'avenir immédiat, que ce soit au plan du développement économique, au plan de la diminution des gaz à effet de serre ou au plan de la sécurité. Et le problème n'est pas d'opposer les lignes à grande vitesse aux lignes classiques, de refuser de moderniser les unes sous prétexte que l'on s'occupe des autres. Nous avons besoin d'un immense effort de modernisation des infrastructures, des matériels, du maillage territorial, de développement du fret sur l'ensemble de notre réseau ferré.

En ce sens, c'est bien une erreur de n'avoir pas prévu, dans le grand emprunt, d'investissement massif dans le ferroviaire.

Mme Catherine Coutelle. Oui, c'est dommage !

M. Jean-Claude Sandrier. Cet oubli, que j'avais indiqué au Premier ministre lors de la rencontre avec les présidents de groupe, n'a pas échappé à la sagacité du rapporteur général du budget de l'Assemblée nationale, qui a proposé hier de réserver une partie des 35 milliards d'euros au ferroviaire.

Monsieur le ministre, vous pouvez encore rattraper le coup, si j'ose dire, et d'abord en obtenant de Bercy une rallonge financière pour notre réseau ferré à l'occasion du Grenelle 2.

À ce propos, je veux vous soumettre deux propositions qui concernent ma région – mais pas seulement ma région.

Ma première proposition, pour laquelle j'ai déposé un amendement dans le cadre du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, est de se donner les moyens de moderniser la radiale Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur toute sa longueur, en investissant de façon plus importante dans les infrastructures et les matériels.

La France dispose de trois radiales ferroviaires ; elle a besoin des trois – pour des raisons de maillage territorial, mais pas seulement. Elle en a besoin aussi en raison de la saturation des deux autres radiales, vers Lyon et vers Bordeaux, qui seront de toute façon demain – ligne à grande vitesse ou pas – toujours saturées. Elle en a besoin, si cette volonté affirmée de développement du fret ferroviaire a un sens. Elle en a besoin pour la préservation de notre environnement sur un axe où 80 % du trafic logistique se fait par camions.

Cette proposition présente un autre intérêt, qui est loin d'être le moindre : la modernisation de cette ligne peut être immédiate, avec un coût sans comparaison avec celui d'une ligne à grande vitesse. Cela rend l'objectif de développement et de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse tout à fait crédible ; ce serait vraiment efficace, à court et moyen terme.

De plus, je tiens à rappeler que cette radiale comprend cinq carrefours ferroviaires, ce qui permet de desservir sept ports. Il est donc indispensable d'intégrer cette ligne dans la réflexion en cours sur une ligne à grande vitesse Paris-Centre-Auvergne, en prévoyant son interconnexion avec celle-ci.

Je viens de parler de carrefour ferroviaire, et je pense à celui de Vierzon pour aborder ma seconde proposition, qui concerne la transversale Nantes-Lyon.

De gros efforts ont été faits grâce à la région et l'État, avec l'électrification des lignes Tours-Vierzon et bientôt Bourges-Saincaize. Mais cette transversale – classée dans les voies à caractère européen – doit être plus fortement intégrée, notamment dans les efforts de développement du fret. Reliant la façade atlantique, avec le port de Nantes-Saint-Nazaire, à Lyon et au-delà à Turin, c'est une ligne stratégique pour l'Europe, et donc pour la France.

Il est urgent de la retenir comme quatrième autoroute ferroviaire nationale, et d'y favoriser le transport multimodal. Dans cette perspective, le site de Vierzon avec ses trois autoroutes et ses deux lignes ferroviaires, est un carrefour idéal pour la création d'un port sec.

Il convient d'accélérer les études et surtout de prendre des dispositions très concrètes pour financer un développement rapide de ces deux axes importants, non seulement pour les régions traversées, mais aussi pour toute l'économie du pays. Il en va de l'intérêt général.

Monsieur le ministre, vous êtes le mieux placé pour aider le Gouvernement à prendre pleinement conscience de la nécessité et de l'efficacité économique et écologique de l'effort à fournir pour faire franchir au mode de déplacement par fer un véritable bond qualitatif et quantitatif, sans oublier que les hommes et les femmes qui l'utilisent comme celles et ceux qui le font vivre doivent être placés au cœur de cette nouvelle avancée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Busseau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je commence par remercier ceux qui ont permis l'organisation de ce débat sur le développement des transports ferroviaires publics : ce mode de transport est en effet l'un des axes majeurs de la politique du Gouvernement en matière de développement durable. Vous m'avez souvent entendu citer cette phrase de Louis Armand : « S'il survit au XX^e siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du XXI^e siècle. »

Ce n'était pas gagné d'avance ! Je me souviens d'avoir, enfant, dans les années soixante, visité une exposition organisée par la DATAR, qui montrait la France parcourue par un réseau de monorails. Dans les années soixante-dix, la même DATAR avait organisé une autre exposition, consacrée à la France parcourue par l'aérotrain. Chacun se souvient de la définition de l'aérotrain donnée par M. Elgozy : « invention française de génie qui permet de relier à 450 kilomètres à l'heure un champ de blé à un champ de betteraves, au nord d'Orléans ». (*Sourires.*)

L'aérotrain a disparu, même si une autre technologie l'a partiellement repris en Allemagne.

Aujourd'hui, on voit le succès technologique et commercial du TGV, mais aussi du fret ferroviaire et des TER. Pourquoi le chemin de fer sera-t-il le mode de transport incontournable du XXI^e siècle ? Pourquoi des pays qui n'avaient quasiment pas de système ferroviaire – en Afrique, ou au Moyen-Orient, dans les Émirats arabes unis par exemple – sont-ils en train de construire un grand réseau ferroviaire ? Pourquoi les États-Unis et le Canada vont-ils construire des lignes à grande vitesse ? Pourquoi le Maroc construit-il en ce moment une ligne de TGV ? C'est sans doute à cause du défi climatique et énergétique, rappelé par M. Cochet.

À l'heure du réchauffement climatique et de la raréfaction des énergies fossiles, le ferroviaire est naturellement, par sa faible empreinte carbone, un moyen de transport d'avenir, et son développement s'inscrit dans les missions que vous avez votées dans le Grenelle de l'environnement.

Le chemin de fer a aussi besoin de grands espaces. Aux États-Unis, il y a trente ans, les compagnies de fret ferroviaire étaient quasiment en faillite ; aujourd'hui, avec le grand espace économique américain du Canada au Mexique, l'ALENA, les compagnies de fret ferroviaire font partie des entreprises américaines les plus profitables. En Europe, la construction d'un vaste espace – vingt-sept pays, de grandes distances – donne au transport ferroviaire toute sa pertinence ; nous réfléchissons d'ailleurs, avec nos amis allemands, à mettre en place des liaisons vers la Russie puis la Chine. Des expériences ont été faites.

Le TGV, depuis l'inauguration de sa première ligne en 1981, est devenu le moyen de transport européen par excellence : tout le monde a copié le modèle français. Le TGV est maintenant l'un des symboles de la construction européenne. Je me souviens qu'à La Rochelle, en 1992, le président Mitterrand et le chancelier Kohl avaient décidé de construire la ligne à grande vitesse Paris-Strasbourg. À l'époque, la SNCF aurait préféré que l'on privilégie la ligne Paris-Tours-Bordeaux, qui aurait été plus rapidement rentable. Mais cette décision était politique. Regardons aujourd'hui le maillage des capitales de l'Europe du Nord de Londres à Berlin, de Paris à Amsterdam, de Paris à Francfort et Stuttgart !

Quand il y a un événement terrible comme celui qu'ont connu nos amis belges la semaine dernière – et c'était un événement terrible non seulement pour la Belgique, mais pour nous tous –, on en voit les conséquences se propager à l'ensemble du système ferroviaire européen, notamment en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne.

Notre pays est un pays de transit : nous avons une responsabilité particulière – que nous rappellent très souvent nos amis espagnols, que nous rappelleront bientôt nos amis portugais, qui construisent un réseau de TGV et nos amis marocains qui veulent également relier leur système ferroviaire à l'Europe. Nous avons donc la responsabilité de relier, à travers la France, les pays méditerranéens au reste de l'Europe.

Le TGV Rhin-Rhône que vous avez cité, madame Branget, est particulièrement intéressant. C'est la première fois dans notre pays centralisé que l'on construit une ligne à grande vitesse qui ne part pas de Paris ; de plus, en tout cas sur sa deuxième partie, avec le contournement de l'agglomération lyonnaise, il pourra transporter du fret. Il reliera le nord et le sud – de l'Allemagne et de la région Rhône-Alpes à l'Italie à l'Espagne – et il reliera l'est et l'ouest, en améliorant la relation avec Zurich et la Suisse. C'est donc un projet pertinent.

Pour une région, aujourd'hui, renoncer au TGV, ce serait faire l'erreur qu'ont faite Tours, Orléans ou Amiens au XIX^e siècle, en refusant le passage du chemin de fer ; ces villes en ont ensuite longuement souffert, et en souffrent d'ailleurs toujours aujourd'hui.

Chacun veut aujourd'hui un TGV...

Mme Catherine Coutelle. Presque !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ...mais chacun veut aussi qu'il passe chez le voisin, une fois que la décision de construction est prise. C'est un autre sujet.

Le transport ferroviaire permet aussi l'organisation de nos territoires – territoires périurbains, ou ruraux plus éloignés – autour des métropoles régionales, comme l'ont dit M. Duron et d'autres orateurs. C'est le succès des TER, qui ont avantagéusement remplacé les omnibus décrépits des années quarante-vingt. Hubert Haenel rejoint aujourd'hui le Conseil constitutionnel : il faut lui rendre hommage, car c'est l'expérimentation voulue par le rapport Haenel, avec la volonté politique des gouvernements, toutes sensibilités confondues, et des régions, toutes sensibilités confondues, qui ont permis le succès des TER.

Les clients en ont bénéficié, grâce aux efforts de l'État et des régions, mais aussi de la SNCF, qui a su adapter son organisation. L'offre a crû de 10 %, le trafic de 26 %.

Nous avons donc récemment connu des augmentations importantes de l'offre et du trafic. Mais, je l'ai souvent dit, il faut faire attention : l'intérêt général, c'est aussi de laisser passer des trains de fret à certaines heures plutôt que des TGV vides.

Cet après-midi, un accident, assez grave, mais qui n'a heureusement pas fait de victimes, a eu lieu à la sortie du tunnel de Vierzy, dans l'Aisne – endroit où un accident avait fait 108 morts en 1972. C'était un TER de milieu de journée, et il n'y avait à bord que trente personnes : les TER de milieu de journée sont souvent peu remplis, et il nous faut certainement mieux organiser le partage des sillons entre le fret et les TER. Il peut parfois être plus intéressant, d'un point de vue environnemental, de faire, à certaines heures, circuler un car plutôt qu'un TER vide, qui occupe des sillons et empêche le passage des trains de fret.

M. Jean-Claude Sandrier. Ce n'est pas très bon !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est ce que beaucoup de régions ont compris qu'il fallait faire, pour permettre le passage du fret : fret et TER ne peuvent pas passer aux mêmes heures en milieu de journée.

M. Benoit l'a rappelé : nous avons besoin de l'intermodalité. Je prends l'exemple de la région dont Mmes Reynaud et Coutelle sont les élus : elle compte 81 gares, dans une région composée de quatre départements ; le département que je connais le moins mal compte 472 communes : on voit la différence entre le nombre de gares et le nombre de communes sur le territoire.

Il faut donc mettre en place des réseaux d'autocar – ce qui donne d'ailleurs aux départements, responsables des réseaux d'autocar, une nouvelle légitimité pour développer ce mode de transport, qui a eu tendance à diminuer ces dernières années. Il faut aussi développer le transport à la demande, les capacités de stationnement pour les automobilistes et les cyclistes, les titres uniques de transport – je connais un département où l'on a fait, depuis dix ans, le Pass'partout, d'après le nom d'un célèbre personnage de Fort Boyard : c'est un titre de transport unique pour les trains, cars, bus, bateaux, vélos, etc.

Des riches débats qui se déroulent actuellement dans nos régions surgiront certainement beaucoup d'idées, qui devront être analysées. Un bilan devra être dressé pour améliorer l'offre de transport dans nos régions. Je note d'ailleurs avec plaisir que, aujourd'hui, toutes les sensibilités politiques s'intéressent aux transports publics et que des propositions intéressantes émanent de partout, en provenance de listes très diverses sur le plan des philosophies politiques.

Quelle évolution envisager ? Il faut bien sûr continuer de densifier notre réseau de TGV et faire fructifier notre héritage. Cela a été rappelé, 2 000 kilomètres de lignes nouvelles devraient être lancés d'ici à 2020, ce qui représente un double-

ment du réseau, pour un coût évidemment important : près de 50 milliards d'euros aux conditions économiques d'il y a deux ans, c'est-à-dire certainement aux alentours de 70 milliards d'euros au moment de leur construction.

J'ajoute qu'un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres pour l'après 2020 a été prévu dans la loi Grenelle 1 que vous avez votée. Je ne m'étendrai pas sur la liste des projets, nous en reparlerons lorsque nous présenterons le schéma national des infrastructures.

Je n'oublie pas, monsieur Paul, qu'en plus de ce qui a été voté dans le Grenelle de l'environnement, le Président de la République a annoncé chez vous, le 29 avril de l'an passé, une ligne Paris - Le Havre, avec un premier objectif d'un trajet d'une heure, une heure et quart, et un second objectif, M. Duron le sait : que la Basse-Normandie en profite. Outre cette liaison intéressante entre Paris - Le Havre et la Basse-Normandie, nous avons évoqué la possibilité de prolonger cette ligne par une liaison nouvelle qui doublerait la liaison actuelle vers le tunnel sous la Manche par une sorte de voie ferrée littorale. Nous voyons bien que le tronçon Paris - Lille sera bientôt saturé et qu'il faudra envisager, à terme, comme on le fait sur les parcours Paris - Lyon, un deuxième accès au tunnel sous la Manche si les trafics se développent. Nous organiserons un débat public en 2011. Je précise que bien évidemment les travaux de maintenance sur la ligne actuelle Paris - Le Havre, comme sur Paris - Caen, ne sont pas remis en cause, tout comme les travaux de modernisation inscrits au contrat de projet État-régions.

Nous allons donc avoir des chantiers un peu partout en France. Cela suppose, comme Mme Reynaud et M. Duron l'ont dit, que les ressources de l'AFITF soient bien dimensionnées.

Mme Catherine Coutelle. En effet !

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État.* Des lignes ont bénéficié des crédits du plan de relance mais c'est surtout le partenariat qui nous permettra de mener ces projets de front.

Quant au grand emprunt qu'ont évoqué M. Duron, M. Sandrier et M. Benoit, il bénéficiera aux transports, plus particulièrement aux transports urbains et aux transports intelligents mais également à l'avion et au bateau du futur ainsi qu'au traitement du bruit ferroviaire.

Pour financer tout cela, l'AFITF sera mise à contribution ainsi que les collectivités. Ainsi, dans les projets Tours - Bordeaux ou Le Mans - Rennes, environ la moitié sera prise en charge par un concessionnaire à désigner, l'autre moitié étant financée par la puissance publique, c'est-à-dire l'État, les régions, les départements et, dans certains cas, les communautés d'agglomération ou les communautés de communes. M. Sermier et Mme Reynaud l'ont dit, un effort est demandé aux communes traversées. Je comprends ce que représente pour un maire rural la traversée de sa commune d'une ligne TGV, en termes de disponibilité, de réunions... Des associations de maires sont venues ici même à l'Assemblée nationale, invitées par un certain nombre d'entre vous. Nous les avons rencontrées pour voir comment les choses pouvaient évoluer.

Le Premier ministre a déjà décidé de généraliser le dispositif du fonds de solidarité territoriale qui avait été mis en place pour le projet Tours - Bordeaux. Ce dispositif, doté d'une enveloppe égale à 0,4 % du coût du projet - cela représente quand même 30 millions d'euros sur Tours - Bordeaux et 14 millions d'euros sur Bretagne - Pays de Loire - permettra de soutenir des projets portés par les communes.

La question se pose, comme le soulignait tout à l'heure Pierre Méhaignerie, d'un accompagnement plus pérenne. Serait-il possible de créer une taxe comme il en existe pour d'autres infrastructures, comme celles de la RTE ? Cette proposition aurait l'inconvénient de provoquer une augmentation mécanique de la contribution nécessaire au projet. Elle doit donc s'analyser en termes de péréquation entre l'État et les collectivités. Le Premier ministre recevra prochainement Pierre Méhaignerie et quelques parlementaires pour évoquer ce sujet.

Enfin, je vous rassure, monsieur Duron, il n'y aura pas de suppression de dessertes TGV. Nous l'avons clairement signifié à la SNCF, il n'est pas question de renoncer à ces liaisons qui sont nécessaires à l'aménagement du territoire.

J'en viens à la question des tarifs. Le succès du TGV est dû non seulement à une innovation technologique mais aussi à une nouvelle politique commerciale. La comparaison des tarifs de la SNCF sur les TGV avec ceux pratiqués par les pays européens qui nous entourent est largement en faveur de la SNCF : ses tarifs sont parmi les plus bas d'Europe, et même de très loin les plus bas pour les familles, les seniors et les moins de vingt-cinq ans.

La SNCF a mis en place une tarification qui a permis d'augmenter le nombre de voyageurs de 9 % en 2008 - l'année 2009 a été moins bonne à cause de la crise. Le taux d'occupation moyen des TGV est tout à fait remarquable puisqu'il est de l'ordre de 77 %.

Cela dit, les tarifs ne sont pas toujours très lisibles pour les clients, je le conçois, surtout si ceux-ci achètent leurs billets aux guichets des gares - sur Internet, c'est plus facile. J'ai demandé à la SNCF de rendre les tarifs plus accessibles, comme Mme Reynaud ou Mme Branget le souhaitent, de façon qu'on comprenne un peu ce que l'on paie.

Mais, madame Reynaud, ce n'est pas parce que les lignes nouvelles vont être construites pour moitié par des concessionnaires que ce sont ces concessionnaires qui vont exploiter les lignes. RFF paiera un droit de péage et vous trouverez sur ces lignes nouvelles non pas des trains Bouygues ou Eiffage, mais des trains de la SNCF. Vous pourrez également y trouver, parce que nous sommes maintenant dans une Europe ouverte, des trains de la RENFE venant d'Espagne et allant à Paris, ou encore des trains allemands allant à Madrid en passant par Angoulême, mais ce n'est pas parce que les lignes sont construites par des concessionnaires que ce sont les concessionnaires qui les exploiteront. Ce sont naturellement les opérateurs ferroviaires, au premier rang desquels l'opérateur français la SNCF.

Je voudrais dire quelques mots sur le fret ferroviaire. Mme Branget a souligné que la France ne pourra pas diviser ses émissions de gaz à effet de serre sans une réforme ambitieuse du trafic de fret. En effet, le bilan carbone du fret ferroviaire est presque dix fois meilleur que celui du transport routier. C'est la raison pour laquelle nous avons lancé, avec Jean-Louis Borloo, l'engagement national pour le fret ferroviaire. Il s'agit de faire passer la part des transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % en dix ans et de faire investir 7 milliards d'euros par l'État, plus 1 milliard d'euros de la part de la SNCF.

Nous allons d'abord essayer de développer les autoroutes ferroviaires. Elles sont actuellement au nombre de deux en France, une à l'est de Lyon, entre Aiton et Orbassano, que nous allons renforcer pour délester le tunnel du Mont-Cenis une fois que ces travaux seront terminés, et une seconde qui vient du Luxembourg, Bettembourg - Port-Bou, dont nous avons doublé la fréquence en ce début d'année. L'année

prochaine commencera une nouvelle autoroute ferroviaire entre le nord de la France, la région parisienne, la région Poitou - Charente, l'Aquitaine et l'Espagne.

Les opérateurs ferroviaires de proximité, cela marche. Le premier a été créé au grand port maritime de La Rochelle. Une quinzaine de projets, dont un en Auvergne, que M. Chassaigne connaît bien, vont commencer dans le courant de l'année 2011. Nous allons donc avoir beaucoup d'opérateurs ferroviaires de proximité, dans les ports, sur les territoires.

Je voudrais évoquer également le projet Carex, que porte votre collègue Yannick Paternotte et qui consiste à utiliser les lignes à grande vitesse la nuit pour faire du fret pour limiter l'usage des avions de type FedEx ou d'autres opérateurs.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Les choses avancent, en liaison d'ailleurs avec les grands opérateurs aériens qui ont compris qu'il était plus rentable de mettre des colis dans un TGV au départ de Roissy que de faire redémarrer pour Cologne ou Amsterdam un avion qui vient d'arriver de Memphis, une des grandes plateformes aériennes de ce genre de trafic aux États-Unis.

S'agissant de la desserte des ports, vous avez, monsieur Sandrier, évoqué, à propos de l'axe Nantes - Lyon, le projet très intéressant de port sec à Vierzon. C'est un vieux projet qui s'inscrit dans une logique de transports combinés – puisqu'arrivent dans les ports principalement, en dehors des ports qui sont spécialisés sur les céréales comme Rouen ou La Rochelle, des conteneurs – et la constitution d'un pôle puissant autour de Novatrans.

Cela étant, il faut des sillons pour faire passer des trains de fret. Nous devons supprimer des goulets d'étranglement et réfléchir à une meilleure organisation de la gestion de ces sillons, ce qui suppose un arbitrage entre le TER et le fret à certaines heures de la journée et donc des choix d'intérêt général à faire en liaison avec les conseils régionaux.

Le fret ferroviaire n'a pas progressé techniquement aussi bien que le TGV ou le TER. Un train de fret ferroviaire est souvent bruyant, le bruit étant provoqué par les essieux qui s'entrechoquent, les bogies, les attelages, le freinage. Le passage des autoroutes ferroviaires au cœur des villes ou sur la rive droite du Rhône entraînera peut-être des réactions de gens qui ne veulent plus de camions sur les routes mais qui ne voudront pas non plus de trains de fret la nuit.

M. Thierry Benoit. C'est vrai !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il faut que nous avancions sur la technologie des trains de fret. J'ai donc demandé à votre collègue Jean-Louis Léonard, qui préside le Predit, le programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, d'effectuer un travail rapide pour apporter des améliorations techniques à la technologie des trains de fret et des wagons de marchandises en particulier.

Enfin, je voudrais vous dire quelques mots de la concurrence.

Pour le fret, la concurrence est une réalité : 15 % du trafic en France sont assurés par des entreprises autres que la SNCF, pas forcément privées, cela peut-être aussi des filiales d'entreprises publiques européennes – la SNCF fait d'ailleurs de même dans les autres pays européens. L'autorité de régulation ferroviaire que vous avez créée et qui va être mise en place dans les jours à venir régulera tout le système. J'attends de la concurrence de meilleurs prix et une meilleure qualité de service.

La concurrence bloquera-t-elle, monsieur Paul, le développement du TER ? C'est une question judicieuse. Je prends souvent l'exemple de l'Allemagne, qui a donné à ses *Länder* il y a déjà presque dix ans la possibilité de choisir par appel d'offres leurs opérateurs ferroviaires. Cela a permis d'augmenter fortement le trafic, qui est passé, en termes de trains-kilomètres, de 502 millions à 633 millions. La *Deutsche Bahn* en a profité pour se développer. Les entreprises françaises sont d'ailleurs parmi les entreprises qui exploitent le plus de services en Allemagne, qu'il s'agisse de Veolia ou de Keolis, dont la SNCF est l'actionnaire majoritaire.

Mme Françoise Branget. Tout à fait !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Doit-on ouvrir le TER à la concurrence en France ? Cela pose beaucoup de problèmes pratiques, notamment pour les personnels, les matériels roulants, l'offre de services en gares. J'ai mis en place un comité, présidé par votre collègue sénateur, M. Grignon, qui rendra ses conclusions au printemps ; nous aurons l'occasion d'en débattre.

Enfin, je voudrais aborder les liaisons d'aménagement du territoire, dont M. Cochet a parlé. Vous avez évoqué, monsieur Sandrier, de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, la ligne POLT. On ne peut pas dire qu'on ne fait rien pour elle puisqu'on lui consacre 233 millions d'euros pour renouveler ses voies, supprimer des passages à niveau dans le département de l'Indre, et relever les vitesses à plus de 200 kilomètres-heure. Et nous allons continuer la rénovation du matériel roulant. Je vous rappelle par ailleurs qu'il existe deux projets de TGV qui enserrant la ligne POLT, un projet Poitiers - Limoges, que Mme Coutelle connaît bien, qui demandera de grands efforts en termes d'environnement, et le projet de nouvelle ligne Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon.

M. Jean-Claude Sandrier. Cela ne remplace pas la ligne POLT, nous avons besoin des trois lignes.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Si, cela remplace, parce que quand vous serez à Limoges, vous aurez deux possibilités pour aller à Paris, à Londres ou à Bruxelles : soit passer par Poitiers, soit passer par la nouvelle ligne. Brive, Châteauroux, Vierzon, Bourges en profiteront également puisque les TGV arriveront par ces troncs communs que je viens de citer.

M. Jean-Claude Sandrier. Nous avons besoin des trois lignes.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. On a le problème des lignes classiques, que M. Duron évoquait également, et des systèmes de péréquation. Il n'est pas question que l'on remette en cause ces systèmes et il faut que nous soyons extrêmement actifs sur le maintien des trains Corail et des futures rames qui remplaceront les trains Corail.

Mme Catherine Coutelle. Absolument ! Il faut les rénover.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Lorsque le Président de la République est venu dans la région Centre le 9 février dernier, madame Branget, il a plaidé pour un cadre adapté, qui permette à la SNCF d'exploiter ses liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire. Des propositions seront faites, le Président de la République nous ayant demandé, à Michel Mercier et moi, de lui remettre un rapport précis à la fin du premier semestre de cette année. (« *Très bien !* » sur les bancs des groupes UMP et NC.) Nous étudierons les moyens de maintenir les transversales et les liaisons autres que celles du TGV et du TER, telles la ligne 4, qui relie Paris à Belfort, ou la ligne POLT et la ligne Nantes-Lyon qu'évoquait M. Sandrier.

M. Robert Lecou. Et les liaisons avec l'Espagne!

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Un dernier mot sur le fret et l'évolution des wagons isolés. M. Candelier s'est fait l'écho de certaines questions que se posent les personnels de plateformes, comme celle de Somain. Le choix qui a été fait pour celle-ci est la modernisation; elle a bénéficié d'importants investissements pour ce faire.

Je ne sais si j'ai répondu aux questions des différents orateurs: M. Benoit, Mme Brangé, Mme Reynaud, M. Duron, M. Paul, M. Sandrier et M. Cochet. Mais en matière de ferroviaire, il faut, je pense, rester optimiste.

M. Thierry Benoit. Résolument!

M. Daniel Paul. C'est difficile de l'être!

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai bien connu, monsieur Paul, l'époque où M. Gayssot occupait mon ministère – j'étais alors député de l'opposition.

M. Daniel Paul. Un grand ministre!

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'était peut-être la grande époque pour vous, en effet; mais vous avez la mémoire « Frêche », comme on dit dans le Languedoc-Roussillon! (*Rires et exclamations.*)

M. Thierry Benoit. Le grand ministre, il est actuellement à la tribune!

M. Daniel Paul. Il a plutôt dilapidé l'héritage!

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes tous d'accord sur le développement du ferroviaire. Jamais un gouvernement n'a lancé autant de lignes nouvelles, jamais les régions n'ont été aussi demandeuses pour développer le TER, et l'État les accompagne dans cette voie. Nous avons des projets dans tous les domaines, et la carte ferroviaire française va profondément changer au cours des prochaines années. Je souhaite que le consensus le plus large se dégage au sein de votre assemblée pour soutenir le Gouvernement dans cette politique de développement durable et, tout simplement, de bon sens. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

Mme la présidente. Le débat est clos.

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, jeudi 25 février, à neuf heures trente:

Questions orales sans débat.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures trente.*)

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

CLAUDE AZÉMA



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	176,20
33	Questions 1 an	123,70
83	Table compte rendu 1 an	31,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	157,80
35	Questions 1 an	90,50
85	Table compte rendu 1 an	29,50
95	Table questions 1 an	19,70
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
07	Série ordinaire 1 an	1166,20
	DOCUMENTS DU SÉNAT	
09	Un an	974,60

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 19 novembre 2009 publié au *Journal officiel* du 21 novembre 2009

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-58-77-57

Prix du numéro : 2,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)

