

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Séances du jeudi 3 février 2011

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 741

2^e séance 773

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

112^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 3 février 2011

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE BALLIGAND

1. Questions orales sans débat (p. 744)

CONSÉQUENCES DES RÉDUCTIONS D'EFFECTIFS DANS
L'ÉDUCATION NATIONALE (p. 744)

Mme Marietta Karamanli, Mme Jeannette Bougrab, secrétaire
d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative,
Mme Marietta Karamanli.

APPLICATION DU TRAITÉ INTERNATIONAL SUR LES
RESSOURCES PHYTOGÉNÉTIQUES POUR L'ALIMENTATION
ET L'AGRICULTURE (p. 745)

M. Pierre Forgues, Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État
chargée de la jeunesse et de la vie associative, M. Pierre
Forgues.

CONSÉQUENCES DE LA SÉCHERESSE À LA RÉUNION
(p. 746)

M. Patrick Lebreton, Mme Jeannette Bougrab, M. Patrick
Lebreton.

ADRESSE POSTALE DU CAMPUS PARIS-SACLAY (p. 747)

M. Guy Malherbe, Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État
chargée de la jeunesse et de la vie associative, M. Guy
Malherbe.

NUISANCES SONORES DE L'AÉROPORT DE TOUSSUS-LE-
NOBLE (p. 748)

M. Yves Vandewalle, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Yves Vandewalle.

PRODUCTION D'EAU À BELLE-ÎLE-EN-MER (p. 748)

M. Michel Grall, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé
des transports, M. Michel Grall.

MAINTIEN DU FRET FERROVIAIRE DANS LA RÉGION DE LA
SAMBRE (p. 749)

M. Christian Bataille, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Christian Bataille.

MOYENS ALLOUÉS AUX ORGANISMES HLM (p. 750)

M. Jean-Claude Perez, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Jean-Claude Perez.

INTRODUCTION D'ALIMENTS BIOLOGIQUES DANS LES
RESTAURANTS SCOLAIRES (p. 751)

Mme Marie-Hélène Amiable, M. Thierry Mariani, secrétaire
d'État chargé des transports, Mme Marie-Hélène Amiable.

TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES YVELINES (p. 752)

Mme Anny Poursinoff, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, Mme Anny Poursinoff.

DESSERTE FERROVIAIRE DE LA PLATEFORME
AÉROPORTUAIRE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES
(p. 753)

M. Michel Hunault, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Michel Hunault.

ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BÂLE
(p. 754)

M. Jean-Claude Mathis, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Jean-Claude Mathis.

CONTOURNEMENT ROUTIER EST DE ROUEN (p. 755)

M. Franck Gilard, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Franck Gilard.

DESSERTE FERROVIAIRE DE L'ALLIER (p. 756)

M. Jean Mallot, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé
des transports, M. Jean Mallot.

AMÉNAGEMENT DE LA RN10 ENTRE CHARTRES ET
TOURS (p. 756)

M. Pascal Brindeau, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, M. Pascal Brindeau.

APPLICATION DU PROGRAMME NATIONAL DE
MOBILISATION DU FONCIER PUBLIC DANS
L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE (p. 757)

Mme Sandrine Mazetier, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports, Mme Sandrine Mazetier.

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX (p. 758)

M. Patrick Braouezec, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports.

AVENIR DE LA LIGNE SNCF CARCASSONNE-QUILLAN
(p. 759)

M. Jean-Paul Dupré, M. Thierry Mariani, secrétaire d'État
chargé des transports.

MISE EN PLACE DES NOUVEAUX COMPTEURS
ÉLECTRIQUES PAR ERDF (p. 760)

Mme Béatrice Pavy, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État
chargé du commerce extérieur.

PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À DUNKERQUE
(p. 761)

M. Jean-Pierre Decool, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État
chargé du commerce extérieur, M. Jean-Pierre Decool.

AIDE AU FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION D'UNE
CENTRALE DE PRODUCTION ÉLECTRIQUE BASÉE SUR UNE
CHAUDIÈRE BOIS EN ARIÈGE (p. 761)

Mme Frédérique Massat, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État
chargé du commerce extérieur, Mme Frédérique Massat.

MISE EN CONFORMITÉ DES ÉTABLISSEMENTS DE
CINQUIÈME CATÉGORIE (p. 762)

M. Jean-Luc Reitzer, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État
chargé du commerce extérieur, M. Jean-Luc Reitzer.

EXÉCUTION DES SANCTIONS APPLICABLES AUX MINEURS
DÉLINQUANTS EN NOUVELLE-CALÉDONIE (p. 763)

M. Gaël Yanno, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé
du commerce extérieur, M. Gaël Yanno.

ATTRIBUTION DU MARCHÉ DU PORTEUR POLYVALENT
TERRESTRE (p. 764)

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Pierre Lellouche,
secrétaire d'État chargé du commerce extérieur,
Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.

FINANCEMENT DES SERVICES D'ÉTAT CIVIL DE
COMMUNES ACCUEILLANT UN HÔPITAL
INTERCOMMUNAL (p. 765)

M. Marc Joulaud, Mme Marie-Luce Penchard, ministre
chargée de l'outre-mer.

MISE EN ŒUVRE DU PLAN SANTÉ OUTRE-MER (p. 765)

Mme Christiane Taubira, Mme Marie-Luce Penchard,
ministre chargée de l'outre-mer, Mme Christiane Taubira.

COUVERTURE SOCIALE DE SALARIÉS DE L'EX-GROUPE
GIAT INDUSTRIES (p. 766)

M. François Rochebloine, Mme Marie-Luce Penchard,
ministre chargée de l'outre-mer, M. François Rochebloine.

ACTIVITÉ DE CHIRURGIE INTERVENTIONNELLE DE
L'HÔPITAL ROBERT-BALLANGER À AULNAY-SOUS-BOIS
(p. 767)

M. Gérard Gaudron, Mme Marie-Luce Penchard, ministre
chargée de l'outre-mer, M. Gérard Gaudron.

CONSTRUCTION DU FUTUR HÔPITAL DE SAINT-
LAURENT-DU-MARONI (p. 768)

Mme Chantal Berthelot, Mme Marie-Luce Penchard, ministre
chargée de l'outre-mer, Mme Chantal Berthelot.

PROFANATION DES CIMETIÈRES (p. 769)

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

CONTRÔLE DE L'ASSUJETTISSEMENT À LA TAXE LOCALE
SUR LA PUBLICITÉ EXTÉRIEURE (p. 770)

Mme Claude Darciaux, Mme Marie-Luce Penchard, ministre
chargée de l'outre-mer, Mme Claude Darciaux.

AVENIR DE L'ASSEMBLÉE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ ET
DE DÉFENSE (p. 770)

Mme Françoise Hostalier, Mme Marie-Luce Penchard,
ministre chargée de l'outre-mer, Mme Françoise Hostalier.

2. Modification de l'ordre du jour (p. 771)

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 771)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE BALLIGAND,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

CONSÉQUENCES DES RÉDUCTIONS D'EFFECTIFS DANS L'ÉDUCATION NATIONALE

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 1288, relative aux conséquences des réductions d'effectifs dans l'éducation nationale.

Mme Marietta Karamanli. Madame la secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale, la Sarthe devrait perdre à la rentrée prochaine, trente enseignants et classes du premier degré pour 150 élèves en moins, et cinq enseignants du second degré pour 150 élèves en plus.

Tous les postes dits surnuméraires, qui contribuent par leur action à la qualité de l'enseignement, sont supprimés.

Seraient également supprimés, de façon indistincte, les moyens permettant un encadrement renforcé et les moyens transversaux de soutien, comme l'aide au passage du primaire au secondaire en zone d'éducation prioritaire.

En primaire, le département perd autant d'enseignants que les deux départements limitrophes réunis, Mayenne et Maine-et-Loire, alors que la diminution du nombre d'élèves dans la Sarthe est deux fois moindre que celle enregistrée au total dans ces deux autres départements.

Pour arriver à cette réorganisation, la direction départementale de l'éducation nationale a abaissé le seuil de fermeture et augmenté le seuil d'ouverture. Sans cette mesure, dix-sept emplois auraient été maintenus.

Par ailleurs, dans plusieurs écoles, le ministère ne traite plus à part les classes d'inclusion scolaire qui permettent de soutenir les enfants en difficulté. La fermeture d'une classe dans ces écoles remettra en cause la possibilité d'accompagner ces enfants.

En milieu rural, les regroupements pédagogiques intercommunaux sont touchés. L'offre d'éducation publique de qualité va diminuer et les élus devront demain payer si les parents vont à proximité dans une école confessionnelle.

Des fusions sont proposées entre écoles maternelles et primaires, fragilisant l'école maternelle. D'ores et déjà, dans le département, seuls 10 % des enfants de deux ans sont scolarisés, contre 40 % en 2000. Allons-nous connaître la situation de certains départements où l'école ne scolarise plus que les enfants ayant trois ans à la date de la rentrée scolaire ? C'est une véritable régression.

On voit bien qu'il s'agit de remplir l'objectif exclusivement comptable de non-remplacement d'un maître ou professeur sur deux, et non d'améliorer la réussite des enfants.

En 2004, la commission du débat national sur l'avenir de l'école avait souligné la nécessité d'allouer des moyens nettement accrus aux écoles et établissements confrontés à de réels problèmes tenant à leur environnement, et rappelé l'utilité d'affecter une part des moyens en tenant compte des caractéristiques des élèves et des projets des écoles et établissements.

Sept ans après, cette ambition d'améliorer l'efficacité de l'école paraît bien abandonnée, et les gestionnaires sont sommés de réaliser des économies budgétaires.

Madame la secrétaire d'État, le Gouvernement pense-t-il améliorer de cette façon la réussite des jeunes dans le département de la Sarthe ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative.

Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative. Madame la députée, je vous prie d'excuser mon collègue Luc Chatel, ministre de l'éducation nationale.

Forte d'un budget dépassant les 60 milliards d'euros, soit le quart du budget de l'État, l'éducation nationale demeure une priorité absolue du Gouvernement, avec un objectif : la réussite de chaque élève.

C'est cet objectif qui a prévalu dans la préparation de la rentrée 2011 dans votre département, la Sarthe.

Pour cela, les besoins y ont été identifiés et des orientations précises définies, au niveau des classes comme des écoles.

Au niveau des classes, avec la diffusion de pratiques pédagogiques performantes, avec le soin apporté à la formation continue, avec l'implantation de maîtres formateurs dans les écoles des réseaux « ambition réussite », enfin avec le respect d'un principe de bon sens : « Pas de débutant en cours préparatoire ».

Au niveau des écoles, ensuite, afin de mettre en place une meilleure organisation et une plus grande coordination, avec un travail sur le projet d'établissement associant écoles et collège de secteur, avec l'engagement dans des contrats d'objectifs, avec le regroupement de certaines écoles de façon à combattre le risque d'isolement qui guettait certains enseignants.

Sur le plan quantitatif, qui constitue le cœur de votre question, le ministre tient à vous rassurer. En 2011, le département de la Sarthe sera doté de 2 618 postes d'enseignants du

premier degré. Malgré la baisse du nombre d'élèves, cette dotation garantit à la Sarthe le meilleur rapport « professeurs pour cent élèves » de l'académie de Nantes, soit 5,16.

Le ministère de l'éducation nationale a en effet demandé à ses services départementaux d'assurer une égalité des chances effective vis-à-vis des écoles rurales, qui constituent l'une des caractéristiques fortes de votre département, où la taille moyenne des écoles est de cinq classes.

Cette ambition concerne également la moyenne départementale d'élèves par classe qui, en toute objectivité, demeurera inchangée puisqu'elle passera de 23,3 à 23,4 élèves par classe.

Concernant la scolarisation des élèves handicapés, à laquelle Luc Chatel attache une attention vigilante, le réseau des classes d'inclusion scolaire a été renforcé en 2010. Le département compte, pour 384 élèves, trente-quatre CLIS – classes pour l'inclusion scolaire. La préparation de la carte scolaire 2011 ne remet aucunement en cause cette scolarisation, indispensable au nom du principe d'égalité.

C'est également au nom de l'égalité que la rentrée 2011 se fera sans changer la politique éducative des écoles maternelles en direction des enfants de deux ans, dans les réseaux de réussite scolaire et les réseaux « ambition réussite ».

Quant aux autres classes maternelles, l'inscription s'y fait en fonction des conditions matérielles d'accueil par l'école et des places restées disponibles. Vous le savez, cette règle explicite n'est pas nouvelle.

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli. La réponse de Luc Chatel ne me donne qu'une moyenne d'encadrement.

Paul Krugman fait observer que, quand Bill Gates entre dans un bar, la richesse moyenne de la clientèle monte immédiatement en flèche, mais que ceux qui étaient dans le bar quand il est entré ne sont pas plus riches qu'auparavant. (*Sourires.*)

M. Pierre Forgues. Très juste !

Mme Marietta Karamanli. Je crois que la métaphore s'applique ici. Ce n'est pas parce qu'il y a plus que la moyenne à certains endroits que – les effectifs d'élèves augmentant et le nombre d'enseignants diminuant – le niveau d'encadrement y est bon et adapté ! La dernière enquête PISA montre que les écarts se creusent entre les bons et les moins bons élèves dans notre pays, du fait, en particulier, des inégalités sociales.

APPLICATION DU TRAITÉ INTERNATIONAL SUR LES RESSOURCES PHYTOGÉNÉTIQUES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE

M. le président. La parole est à M. Pierre Forgues, pour exposer sa question, n° 1282, relative à l'application du traité international sur les ressources phytogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture.

M. Pierre Forgues. Monsieur le président, ma question ne s'adresse pas à la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative, mais au ministre de l'agriculture, et je trouve particulièrement désinvolte de la part de celui-ci de ne pas être là pour répondre à une question technique qui intéresse l'ensemble des agriculteurs et consommateurs de notre pays.

Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur l'importance de l'application du traité international sur les ressources phytogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture – dit traité TIRPAA – qui reconnaît l'apport des agriculteurs à la conservation de la biodiversité.

La diversité des semences et des plants agricoles a en effet des conséquences directes sur la biodiversité cultivée et un impact indirect sur la biodiversité sauvage. Cette diversité rend possible une alimentation saine et variée, garantit une meilleure adaptation aux changements climatiques et permet de lutter contre l'uniformisation des cultures et l'appauvrissement de la faune, de la flore et des micro-organismes associés.

Or, la biodiversité cultivée se réduit de plus en plus. Le traité a été signé par la France en 2002 et n'a été que partiellement transcrit en droit français en 2005, ce qui a pour conséquence que les droits qu'il définit ne s'appliquent pas en France, y sont limités, voire annulés par les droits des semenciers et les règlements de commercialisation des semences, généralement arrêtés par les semenciers eux-mêmes.

Il faut que les agriculteurs et les jardiniers aient le droit de conserver, d'utiliser, d'échanger et de vendre les semences sur leur territoire, sans obligation de respect de critères d'homogénéité ou de stabilité des semences. Il est nécessaire de conserver ce patrimoine local grâce à la culture *in situ* de ses variétés.

Quelles mesures seront prises pour mettre le droit français en conformité avec le traité TIRPAA, en particulier avec ses articles 5, 6 et 9, afin que les droits collectifs des agriculteurs d'user de leurs semences priment les droits de propriété intellectuelle des semenciers et que soient interdits tous droits de propriété intellectuelle sur les gènes et organismes vivants ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative.

Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative. Monsieur le député, je vous prie d'excuser mon collègue Bruno Le Maire, actuellement en déplacement en Saône-et-Loire.

Vous l'interrogez sur les obligations découlant pour la France du traité international sur les ressources phytogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture, concernant notamment l'utilisation des semences et le droit de propriété intellectuelle en matière végétale, ainsi que sur les démarches engagées par le Gouvernement pour en assurer l'effectivité.

Ce traité, ratifié par la France le 29 juin 2004, vise deux objectifs : la conservation et l'usage durable des ressources génétiques végétales importantes pour l'alimentation et l'agriculture.

L'article 9 reconnaît l'apport considérable des agriculteurs à la réalisation de ces objectifs ainsi que la possibilité d'utiliser, d'échanger et de vendre des semences de ferme en fonction de la législation nationale.

La sélection génétique, en raison de son degré de complexité, mobilise aujourd'hui des capitaux et des moyens techniques importants. De ce fait, il est vital que l'activité de sélection soit justement rémunérée afin d'assurer la pérennité de l'effort de recherche. C'est l'intérêt même de nos agriculteurs, qui attendent que des solutions soient apportées aux défis sanitaires et environnementaux auxquels ils sont confrontés.

Le résultat de ces recherches entre dans le périmètre de la protection de la propriété intellectuelle. En matière végétale, cette protection repose en France sur un système de certificat, dit certificat d'obtention végétale, qui la limite aux usages commerciaux de la variété et de ses fruits.

Son utilisation à des fins de recherche, y compris pour la création de nouvelles variétés, ou à des fins non lucratives, reste possible.

Par contre, en l'état actuel du droit, un agriculteur ayant acheté des semences de variétés protégées n'a pas le droit de ressemer les graines récoltées. Il est dans l'obligation de racheter des semences, à l'exception du cas du blé tendre, pour lequel existe un accord interprofessionnel.

Compte tenu de la spécificité de cette problématique, notamment au regard du droit de propriété intellectuelle, il est apparu que la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche ne constituait pas le véhicule législatif adéquat pour la traiter.

Bruno Le Maire s'est cependant déclaré prêt à soutenir, dans le cadre de l'examen de cette loi, toute initiative législative de nature à garantir le droit des agriculteurs à disposer de leurs propres semences, sous certaines conditions.

C'est l'objet de deux propositions de loi actuellement déposées sur le bureau des assemblées, une dans chaque chambre, dont Bruno Le Maire soutient l'examen dans les meilleurs délais.

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

M. Pierre Forgues. Je ne vous demandais pas, madame la secrétaire d'État, de me décrire le contenu du traité, car je le connais. Je souhaitais une réponse sur le respect de ce traité par notre pays.

Bruno Le Maire, dites-vous, soutient les initiatives parlementaires. Très bien, mais je lui demande d'agir car, pour l'instant, les agriculteurs et les consommateurs français ne sont pas protégés par le traité, que nous aurions tout de même pu trouver le temps, depuis 2005, de transposer !

La réponse qui vient de nous être donnée par les services du ministère de l'agriculture montre la désinvolture du ministre à notre égard.

CONSÉQUENCES DE LA SÉCHERESSE À LA RÉUNION

M. le président. La parole est à M. Patrick Lebreton, pour exposer sa question, n° 1294, relative aux conséquences de la sécheresse à La Réunion.

M. Patrick Lebreton. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et porte sur les conséquences, pour les exploitations agricoles de l'île de La Réunion, de la sécheresse sans précédent que ce département connaît depuis plusieurs mois, particulièrement au sud. Il faut en effet remonter à 1956 pour se rappeler un tel désastre.

Si ces derniers jours ont été marqués par de fortes pluies dans le nord, l'est et ouest de l'île, causant des inondations dont les médias nationaux ont fait état, le manque d'eau produit toujours des effets désastreux pour les exploitations situées au sud. Selon les différents relevés de Météo France, le déficit de pluviométrie par rapport à la normale s'est accru progressivement pour atteindre le niveau record de moins 80 % pour le seul mois de décembre 2010.

Les conséquences de cette sécheresse sur l'activité des exploitations agricoles sont donc exceptionnellement violentes. Pour la seule canne à sucre et dans le seul secteur sud, les pertes sont à ce jour estimées à 160 000 tonnes, soit 9,7 millions d'euros. La production fruitière est également en péril : les pertes sont estimées à 40 % pour les bananes, 25 % pour les ananas, 30 % pour les agrumes ; au total, la filière fruit estime ses pertes à hauteur de 2,2 millions d'euros. Enfin, les pertes de la production maraîchère, très conséquentes, vont de 60 % à 70 % dans l'est du département et de 30 % à 40 % dans le sud. C'est quasiment la totalité de la filière agricole qui a été frappée par cet épisode de sécheresse, c'est toute l'agriculture du sud de La Réunion qui est en danger.

Dès lors je suis très inquiet des effets sur l'approvisionnement alimentaire mais surtout sur les prix qui seront nécessairement impactés par ces catastrophes naturelles. Vous connaissez en effet le contexte social très difficile de La Réunion : taux de chômage de 40 %, 52 % de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté. Les Réunionnais ne pourront pas supporter une diminution supplémentaire de leur pouvoir d'achat.

Afin de compenser les pertes, le conseil général a déjà débloqué un train d'aides à destination de la filière agricole. Néanmoins, les principaux leviers qui pourront permettre d'atténuer les conséquences de cette crise climatique sont du ressort du ministère de l'agriculture.

Aussi demandé-je au ministre de l'agriculture de prendre d'ores et déjà toutes les mesures nécessaires, à savoir la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou de l'état de calamité agricole, et le déblocage d'aides d'urgence, pour limiter autant que possible les effets de cette sécheresse sur les agriculteurs, mais également sur l'ensemble des Réunionnais.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative.

Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative. Monsieur le député, j'ai évidemment une pensée pour les familles réunionnaises qui sont confrontées aux événements de ces derniers jours, notamment la famille qui a perdu un de ses membres.

Je vous prie à nouveau d'excuser Bruno Le Maire, qui, comme vous le savez, est en déplacement en Saône-et-Loire.

M. Pierre Forgues. Non, on ne l'excuse pas !

Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État. Vous avez appelé son attention sur les difficultés rencontrées par les exploitations agricoles de La Réunion, suite à l'épisode de sécheresse exceptionnel que l'île subit depuis le dernier trimestre 2010 ; et les très fortes pluies enregistrées ces dix derniers jours ont évidemment été catastrophiques.

Pour faire face aux événements de cette nature dans les départements d'outre-mer, différents dispositifs d'intervention existent, faisant intervenir conjointement les administrations locales et centrales des ministères de l'agriculture et de l'outre-mer.

Concernant l'épisode de sécheresse que vous évoquez, les services de l'État se sont mobilisés dès le 11 janvier. L'ensemble des organisations professionnelles agricoles ont été réunies afin de dresser un premier état des lieux et de préparer les travaux du comité « sécheresse » qui s'est tenu le lendemain. Diverses mesures à prendre d'urgence ont été identifiées : il s'agit notamment du versement anticipé du solde de l'aide à la production de canne, qui interviendra

dès le début de la semaine prochaine, soit avant le 15 février, comme le Gouvernement s'y était engagé; d'autres mesures seront examinées prochainement, en particulier en direction des éleveurs.

Par ailleurs, lors de son intervention à l'Assemblée nationale, le 1^{er} février, la ministre en charge de l'outre-mer a confirmé la possibilité de mobiliser le fonds de secours pour l'outre-mer. Ce fonds aide financièrement les sinistrés se trouvant dans une situation économique et sociale fragile et ayant subi d'importants dommages en raison d'une catastrophe naturelle. Il est prévu que les exploitants agricoles ultramarins puissent également bénéficier de ce dispositif pour leurs pertes de fonds et de récoltes, car le régime de calamités agricoles ne s'applique pas en outre-mer. L'instruction des dossiers individuels de demande d'aides sera réalisée au plan local par la direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt, puis, au plan national, par la délégation générale de l'outre-mer, ce qui permettra de préparer les travaux du comité interministériel du fonds de secours, qui décide *in fine* de l'attribution des aides.

Vous pouvez être assuré que les services du ministre de l'agriculture, ceux de la ministre de l'outre-mer ainsi que l'ensemble du Gouvernement apporteront leur soutien à l'île de La Réunion pour faire face à cette catastrophe.

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

M. Patrick Lebreton. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, mais nous avons déjà été informés de son contenu. Il me reste à souhaiter que l'on emploie l'huile de coude et qu'on presse sur l'accélérateur pour examiner les dossiers afin que la population n'attende pas longtemps car, très certainement, dès avant juillet ou août, on entendra parler des difficultés rencontrées par la culture de la canne à sucre.

ADRESSE POSTALE DU CAMPUS PARIS-SACLAY

M. le président. La parole est à M. Guy Malherbe, pour exposer sa question, n° 1296, relative à l'adresse postale du campus Paris-Saclay.

M. Guy Malherbe. Ma question s'adresse à M. le ministre de la ville, mais j'accepterai avec beaucoup de plaisir que Mme la secrétaire d'État y réponde. (*Sourires.*)

Le Président de la République a lancé l'aménagement du campus Paris-Saclay le 24 septembre dernier. Il a déclaré: « Nous voulons faire de Saclay un ensemble de classe mondiale dans le domaine scientifique et technologique. »

Le projet de Paris-Saclay a pour objet de réunir sur un même territoire un écosystème rassemblant chercheurs, universitaire et entrepreneurs, sur le modèle de la *Silicon Valley*. Depuis soixante ans maintenant, des institutions prestigieuses sont présentes sur le plateau de Saclay: Frédéric Joliot-Curie y a installé, en 1946, le premier laboratoire du CNRS, il a ensuite fait acheter les terrains où s'est installé le CEA; puis s'y sont implantés l'ONERA, une partie de la faculté des sciences transférée par l'université de Paris, l'institut d'optique et, dans les années 1970, l'École polytechnique. Ces institutions ont développé de véritables joyaux sur ce territoire. Aujourd'hui, ce sont les entreprises – Thomson, Thalès, Danone, EDF – qui viennent s'y installer.

Ce campus sera donc en prise direct sur le reste du monde. Sur ce territoire se joue aujourd'hui l'avenir de la recherche scientifique et universitaire française. C'est pourquoi, afin de donner une visibilité et une lisibilité mondiale au campus, il conviendrait, comme cela a été fait, avec un grand succès,

pour le quartier d'affaires de La Défense, de lui donner une adresse postale unique. Celle-ci pourrait être « Paris-Saclay », quelle que soit la commune d'implantation de l'établissement scientifique ou universitaire, et sur un territoire qui reste bien sûr à déterminer. Ainsi, du monde entier, on adresserait sa correspondance à « Paris-Saclay », et cette appellation deviendrait une référence mondiale dans le monde de la recherche et des scientifiques comme l'est « Paris-La-Défense » pour le monde des affaires.

« Paris-Saclay » est déjà une appellation consacrée, entrée dans le langage commun puisque l'institution qui gère ce territoire s'appelle « Établissement public Paris-Saclay ». Il s'agit maintenant de l'officialiser en créant cette adresse postale qui ancrerait le site dans les institutions et le patrimoine mondial de la recherche scientifique et universitaire.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative.

Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative. Monsieur le député, je vous prie d'excuser l'absence de mon collègue Maurice Leroy, qui est en déplacement avec le Président de la République, et qui m'a chargée de vous répondre.

La création d'un identifiant postal unique participerait, vous l'avez souligné à juste titre, de la création d'une identité forte du plateau de Saclay, que le ministre de la ville appelle de ses vœux, à l'instar de ce qui a été fait pour le secteur de La Défense. Ses services, en liaison avec ceux de La Poste, ont donc examiné cette possibilité.

Malheureusement, s'orienter vers l'adoption d'un code postal unique est juridiquement complexe et pourrait nuire à la qualité de la distribution du courrier sur l'ensemble du territoire concerné. En effet, la norme AFNOR précise que la ligne de l'adresse postale comprend le nom de la commune de destination ainsi que le code postal associé. Ne peuvent y figurer que des communes nommées et reconnues par le ministère de l'intérieur, inscrites au code officiel des communes publié par l'INSEE.

Par ailleurs, la législation européenne invite à adopter des spécifications précises et homogènes en matière de données géographiques, spécifications dont l'adresse fait explicitement partie. Il est donc délicat pour La Poste de créer un code spécifique pour des quartiers ou des zones d'activité s'étendant sur plusieurs communes.

En outre, l'établissement public s'est engagé depuis plusieurs décennies à figer les codes postaux sur l'ensemble du territoire car cette stabilité répond aux attentes des collectivités et des entreprises, les changements de code engendrant un nombre élevé de plis non distribuables. Les conséquences d'un changement de code postal sur la qualité de la distribution et d'autres services rendus à la population se sont bien souvent révélées plus défavorables pour les communes et pour leurs habitants que les avantages espérés.

Toutefois, Maurice Leroy a demandé à La Poste d'approfondir l'analyse de l'éventuelle création d'un code postal unique en cherchant à concilier les différentes contraintes et les souhaits exprimés par les élus, les entreprises et la population.

D'ores et déjà, faire figurer la mention « Paris-Saclay » sur la ligne de l'adresse, celle qui précède le code postal et l'indication de la commune et permet l'inscription d'un lieu-dit ou d'une mention spéciale, est possible. Cette solution permettrait de répondre au souhait de visibilité de l'établissement

public tout en préservant l'identification des quelque cinquante communes de l'Essonne et des Yvelines couvertes par Paris-Saclay.

M. le président. La parole est à M. Guy Malherbe.

M. Guy Malherbe. Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État. Il est vrai que rien n'est simple dans notre pays, où tout est bien souvent assez complexe. Mais je pense que ma proposition est réaliste. Ainsi, certaines adresses des établissements installés à La Défense, y compris un établissement prestigieux comme AREVA, comportent, à côté du reste de l'adresse, « Paris-La-Défense ». Je ne vois donc pas pourquoi on ne pourrait pas faire de même sur celui de Paris-Saclay. Je demande un petit effort de réflexion à l'administration. Cela en vaut la peine car ce site le mérite.

NUISANCES SONORES DE L'AÉROPORT DE TOUSSUS-LE-NOBLE

M. le président. La parole est à M. Yves Vandewalle, pour exposer sa question, n°1295, relative aux nuisances sonores de l'aéroport de Toussus-Le-Noble.

M. Yves Vandewalle. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et elle concerne les nuisances engendrées par l'aéroport de Toussus-le-Noble.

En effet, les populations riveraines de cet aéroport, soutenues par les élus locaux, non seulement ceux des Yvelines mais jusque dans l'Essonne, n'acceptent plus les nuisances sonores qu'elles subissent. Elles considèrent que les mesures adoptées par les pouvoirs publics à la suite des travaux de la commission consultative de l'environnement, notamment la mise en place de plages de moindre bruit et la modification du tour de piste, n'apportent quasiment aucune amélioration.

Désormais l'alternative est simple : ou bien les pouvoirs publics mettent en oeuvre des mesures drastiques pour réduire efficacement ces nuisances, ou bien il faudra envisager la fermeture de l'aéroport. Dans la mesure où le réseau de métro automatique du Grand Paris lui ferait perdre son intérêt en tant qu'aéroport d'affaires, cela paraît concevable.

En conséquence, je demande ce que le Gouvernement entend faire pour améliorer le sort des riverains de l'aéroport de Toussus-le-Noble.

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, l'aéroport de Toussus-le-Noble accueille une importante activité d'écoles de pilotage et de maintenance aéronautique qu'il n'est pas envisageable de faire disparaître, mais qui doit se développer en parfaite harmonie avec les riverains. Je sais que ce dossier, sur lequel vous êtes à plusieurs reprises intervenu, vous tient à cœur. Les préoccupations des riverains relatives aux nuisances générées par cette plateforme sont régulièrement examinées au sein de la commission consultative de l'environnement et ont déjà abouti à plusieurs mesures restreignant l'exploitation de l'aéroport. Force est de constater qu'elles n'ont visiblement pas à ce jour répondu à toutes les attentes, et je pense que, dans le cas contraire, vous n'auriez pas posé cette question.

M. Yves Vandewalle. C'est exact !

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État. C'est pourquoi Mme Nathalie Kosciusko-Morizet a demandé aux services de la direction générale de l'aviation civile de mieux vérifier l'application des mesures réglementaires déjà prises – plages

horaires de moindre bruit et modification du tour de piste. Ces mesures doivent être respectées par tous les pilotes. Il n'est pas acceptable que certains usagers de l'aéroport ne les appliquent pas et gâchent l'effort de tous les autres pour diminuer les nuisances sonores. Les services de l'aviation civile vont augmenter les contrôles et veiller à leur efficacité.

S'agissant des améliorations encore possibles, il est vrai que l'urbanisation croissante des alentours de l'aéroport ne permet plus d'espérer des gains importants par la seule optimisation des trajectoires. Aussi faudra-t-il peut-être envisager d'autres mesures plus sévères, telle l'extension des plages de moindre bruit, voire de silence total, tout en veillant à préserver la situation économique des entreprises concernées. Ces mesures seront à examiner par la commission consultative de l'environnement de l'aéroport, qui regroupe toutes les parties prenantes,

Au-delà du cas précis de l'aéroport de Toussus-le-Noble, nos services sont conscients de la difficulté de mettre en place des mesures d'atténuation adaptées aux nuisances sonores causées par l'aviation générale. En la matière, les plaintes des riverains concernent plus les tours de piste que les décollages et les atterrissages. Or, si les normes internationales de certification acoustique des avions se fondent entre autres sur le bruit causé par le décollage et l'atterrissage, elles ne prennent pas en considération celui occasionné par le tour de piste.

De ce fait, les mesures de restriction fondées sur la certification acoustique internationale sont mal adaptées au cas particulier des nuisances causées par l'aviation légère, que vous avez à de multiples reprises dénoncées.

C'est pourquoi mes services développent actuellement une classification acoustique spécifique à l'aviation légère, fondée sur le bruit généré pendant les tours de pistes. Elle permettra de définir des mesures de restriction plus en rapport avec les nuisances réelles subies par les populations riveraines et donc plus efficaces.

Je vous sais particulièrement sensibilisé sur ce dossier. En attendant une amélioration ultérieure de certains équipements, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même sommes à votre disposition pour chercher les solutions possibles, au cas par cas, à chaque fois que vous serez alerté par des riverains.

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

M. Yves Vandewalle. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de ces ouvertures qui augurent de progrès très concrets lors de ma prochaine rencontre avec les services de la DGAC.

PRODUCTION D'EAU À BELLE-ÎLE-EN-MER

M. le président. La parole est à M. Michel Grall, pour exposer sa question, n°1302, relative à la production d'eau à Belle-Île-en-Mer.

M. Michel Grall. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, vous savez que plusieurs îles de notre pays doivent faire face à de multiples contraintes concernant leur approvisionnement en eau.

La communauté de communes de Belle-Île, dans le Morbihan, veut se doter d'une unité de production d'eau potable, incluant à la fois le traitement d'eaux douces et le dessalement d'eau de mer. Cette nouvelle usine permettrait d'augmenter la capacité de production et de ravitaillement en eau potable de l'île et d'éviter une nouvelle situation de pénurie.

Ce projet de construction vient de faire l'objet d'un avis négatif de la part des services de l'État, motivé par l'application de loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. En effet, il ne répondrait pas aux exigences de l'article L. 146-4-1 du code de l'urbanisme, applicable sur l'ensemble du territoire des communes littorales, et qui dispose qu'une « extension d'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

Dans le cas présent, le projet ne se situe pas en continuité avec un village ou une agglomération. Son site d'implantation est une zone non destinée à l'urbanisation mais adéquate pour l'installation d'un tel équipement public. Il est toutefois à noter que l'article L. 146-4-8 du code de l'urbanisme permet des dérogations à cet article L. 146-4-1 pour certains équipements publics.

Monsieur le secrétaire d'État, dans un cas comme celui-ci, où une île a besoin d'augmenter sa capacité de production d'eau potable, une dérogation à la loi est-elle envisageable ? Le Gouvernement accepterait-il, sur proposition du Parlement, d'ajouter les usines de production d'eau, au sens large, aux dérogations prévues à l'article L. 146-4-8 ?

Je vous remercie.

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, vous avez appelé l'attention de Nathalie Kosciusko-Morizet sur le projet de construction, par la communauté de communes de Belle-Île-en-Mer, d'une nouvelle usine de traitement de l'eau brute, au sein de laquelle est intégrée une unité de dessalement.

Ce projet a pour objectif de sécuriser l'alimentation en eau de Belle-Île qui s'est trouvée en situation de pénurie en 2005, des actions de maîtrise des consommations et d'amélioration du rendement des réseaux étant menées en parallèle.

Le dossier a été déposé par la communauté de communes et n'a pas encore fait l'objet d'un refus formel de la part des services de l'État, mais simplement d'un avis consultatif au titre de la loi sur l'eau. Si l'avis est négatif pour des raisons liées à la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, le principe de réalisation d'une telle usine de traitement n'est pas remis en cause.

En effet, les services locaux de l'État et les élus ont travaillé tout localement sur autre solution qui permettrait de trouver une réclamation conforme à la loi « littoral », à laquelle on ne peut déroger en dehors des cas prévus par les textes.

Soyez assuré que les services de l'État accompagneront la collectivité afin de trouver rapidement une solution dans le respect tant des principes de la loi que des intérêts de la communauté de communes.

Je suis tout à fait conscient que la situation de Belle-Île-en-Mer n'est pas celle d'une commune de Vaucluse. De tels équipements imposent forcément des contraintes qui ne sont pas toujours faciles à respecter dans un espace à la fois protégé et restreint comme celui de Belle-Île-en-Mer.

Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même veillerons tout particulièrement à ce que l'on trouve une solution pratique. Selon les services du ministère, une modification de la loi ne serait pas nécessaire. Nous ferons le nécessaire pour trouver une solution qui permette à la fois de respecter la loi « littoral » et de tenir compte de la spécificité de Belle-Île-en-Mer.

Vous avez alerté plusieurs fois nos services sur ce dossier auquel vous êtes très attentif. Nous veillerons à trouver une solution rapide dans l'intérêt commun.

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

M. Michel Grall. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre engagement personnel, de celui de Mme Kosciusko-Morizet et des services du ministère sur ce projet.

Sachez que nous sommes néanmoins prêts à travailler avec vos services sur la qualification des équipements publics au sens de l'article L. 146-4-8.

MAINTIEN DU FRET FERROVIAIRE DANS LA RÉGION DE LA SAMBRE

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour exposer sa question, n° 1286, relative au maintien du fret ferroviaire dans la région de la Sambre.

M. Christian Bataille. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la région de la Sambre fait partie des territoires abandonnés par la République en matière de liaisons routières et ferroviaires.

Nous avons déjà constaté les lenteurs quant à l'aménagement en voie rapide de la RN 2, essentielle pour le territoire. Par ailleurs, votre prédécesseur, interrogé sur l'avenir de la liaison Corail Intercités entre Maubeuge, Aulnoye et Paris a laissé entières les menaces de suppression à terme. Ces perspectives funestes viennent hélas d'être confirmées publiquement par le directeur régional de la SNCF.

Nous déplorons le désengagement actuel de la SNCF en matière de fret, particulièrement en gare d'Aulnoye. Enfermée dans une logique de profit, la SNCF abandonne de fait l'activité du fret ferroviaire, un moyen pourtant indispensable au transport des marchandises et à l'activité industrielle.

Dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, l'arrêt de cette activité a provoqué la suppression de soixante-dix emplois à la gare d'Aulnoye-Aymeries. De plus, des entreprises industrielles, notamment Akers à Berlaimont, se trouvaient menacées dans leur avenir.

Dans un territoire déjà durement touché par la crise et la disparition progressive des services publics, l'argument d'une bonne gestion ne peut suffire. L'entreprise Akers et d'autres ont pu trouver une solution auprès d'une filiale de la société nationale des chemins de fers belges, dans des conditions financières équivalentes. On peut s'interroger sur les prétendus calculs de rentabilité de la SNCF, prétextés pour abandonner le transport des marchandises et l'arrêt du wagon isolé. Ce qui ne serait pas rentable pour la SNCF l'est pour les chemins de fer belges.

Ce désengagement de la SNCF est contraire à une politique équilibrée des transports. En voulant centrer son activité uniquement sur les transports rentables, en réduisant à sa plus simple expression l'offre de wagons isolés, en rejetant sur la route des trafics encombrants, la SNCF n'assume plus sa mission de service public. Elle va à l'encontre des affirmations du Grenelle de l'environnement en privilégiant les transports routiers à travers sa filiale GEODIS.

L'État étant actionnaire décisionnel de la SNCF, pouvez-vous indiquer à la représentation nationale si le Gouvernement envisage de rappeler à cette grande entreprise son obligation d'assurer un service public de qualité, privilégiant la solidarité avec le monde du travail et avec les régions en crise comme celle de la Sambre ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, la convention entre l'État et la SNCF relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, que j'ai signée le 13 décembre dernier avec le président de la SNCF, intègre dans son périmètre deux services ferroviaires desservant la région Nord-Pas-de-Calais : la ligne reliant Paris, Amiens et Boulogne-sur-Mer ; la ligne reliant Paris, Saint-Quentin, Maubeuge et Cambrai.

Si la suppression de la desserte de certaines gares a pu être étudiée par la SNCF, la convention signée garantit désormais la pérennité de ces lignes pendant la période 2011-2013. Les gares de Maubeuge et d'Aulnoye seront donc toujours desservies par la ligne d'équilibre du territoire qui relie Paris, Saint-Quentin, Maubeuge et Cambrai. La convention relative aux trains d'équilibre, signée pour une durée de trois ans assure – avec l'aide de l'État – la pérennité de 360 dessertes dont celles-ci, je le répète.

S'agissant du fret, le Gouvernement a présenté, le 16 septembre 2009, l'engagement national pour le fret ferroviaire. Il s'agit d'investir dès aujourd'hui dans des solutions innovantes de transport de marchandises, telles que les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les opérations de logistique urbaine. Il convient également de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité.

L'activité « wagons isolés » fait l'objet d'une nouvelle organisation offrant des services spécifiques pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux et des trains d'axes composés de groupes de wagons « multilots-multiclients » acheminés entre deux plates-formes.

La nouvelle organisation de l'activité de fret de la SNCF dans le nord de la France repose sur la création de l'entité « charbon-acier » à Lille et sur le maintien de la plate-forme de Somain, qui reprend l'activité « wagons isolés » du Nord-Pas-de-Calais, hors littoral.

L'ensemble des dessertes terminales pour le Nord-Pas-de-Calais va ainsi être opéré au départ de Somain et générer des évolutions sur le site d'Aulnoye-Aymeries. Ces évolutions portent sur une réduction de moins d'une trentaine de postes, principalement sédentaires, en exploitation et logistique, et non pas sur 70 postes.

La SNCF conduit parallèlement une politique active de reclassement des agents concernés au niveau régional. Les conducteurs de train rattachés au site d'Aulnoye-Aymeries seront moins affectés, du fait du maintien des circulations à réaliser dans le cadre de la nouvelle organisation de l'activité de conduite.

S'agissant en particulier de la desserte ferroviaire de la société Akers à Berlaimont, celle-ci a opté, dans un contexte concurrentiel, pour une offre ferroviaire alternative.

Nous sommes convaincus de la pertinence du mode ferroviaire pour le transport de produits sidérurgiques. L'État demeure particulièrement attaché au maintien et au développement du fret ferroviaire sur les créneaux qui sont les siens, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement en faveur de ce mode de transport.

Depuis mon arrivée dans ce ministère, le 14 novembre dernier, j'ai multiplié les contacts sur le sujet. Je partage votre opinion : l'abandon du wagon isolé par la SNCF pose problème. La SNCF est soumise à la concurrence et à des exigences de rentabilité, nous le savons, mais elle a aussi un devoir en matière d'aménagement du territoire.

Surtout, elle doit faire en sorte que certaines entreprises de taille moyenne, qui ne sont pas en mesure d'affréter des trains complets, puissent néanmoins continuer à être desservies sans avoir à se reporter sur le transport routier – un paradoxe que je dénonce comme vous.

Je suis conscient que cette stratégie d'abandon du wagon isolé menée par la SNCF pose problème. Je m'en suis déjà entretenu avec Guillaume Pépy. C'est un dossier que je veux suivre, car je ne voudrais pas que l'on tombe dans le travers que vous dénoncez et qui constitue un réel risque.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je remercie M. le secrétaire d'État de sa réponse très complète et lui conseille de dire aux directeurs régionaux de la SNCF de ne pas alerter l'opinion lorsqu'il n'y a pas lieu de le faire. La liaison ferroviaire vers Cambrai et Maubeuge étant prolongée pour encore trois ans...

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État. Au moins !

M. Christian Bataille. ...nous sommes rassurés temporairement, mais il faut dissuader les directeurs régionaux de déclarer dans la presse des choses qui alarment indûment l'opinion.

MOYENS ALLOUÉS AUX ORGANISMES HLM

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Perez, pour exposer sa question, n° 1292, relative aux moyens alloués aux organismes HLM.

M. Jean-Claude Perez. Monsieur le secrétaire d'État, il apparaît clairement, dans la loi de finances pour 2011, que l'État va prélever sur les bailleurs sociaux 245 millions d'euros, soit un montant correspondant à 2 % du produit des loyers, afin notamment de financer une partie du programme de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine.

Le Gouvernement a donc fait le choix délibéré de ponctionner les organismes HLM, dont les ressources proviennent pour l'essentiel des locataires modestes, et de menacer directement, ce faisant, la pérennité de leurs fonds propres. Cette manœuvre entraînera en toute logique une augmentation des loyers, pénalisant une fois de plus les familles les plus démunies. C'est la première fois dans l'histoire de notre pays que l'État décide de faire financer par les personnes les plus modestes des travaux qui leur sont destinés.

De plus, le dispositif adopté permettra à l'État de se servir assez librement dans les fonds de la Caisse de garantie du logement locatif social, au mépris du caractère paritaire de cet organisme et au risque de lui faire perdre son rôle d'outil de garantie du secteur HLM.

Alors que la France vient de fêter, le 13 décembre dernier, les dix ans de la loi relative à la solidarité et renouvellement urbains, comment le Gouvernement va-t-il expliquer aux 1 200 000 personnes en attente d'un logement social que la diminution drastique des aides de l'État va les maintenir dans cette situation de précarité, voire pire ? Tout simplement en leur avouant qu'il se désengage depuis huit ans de la politique du logement et qu'elle ne représente plus une priorité gouvernementale !

J'en veux pour preuve les chiffres publiés par la Fondation Abbé Pierre dans son seizième rapport sur le mal-logement en France, présenté en début de semaine. Ils parlent d'eux-mêmes : 3,6 millions de personnes mal-logées en France ; 900 000 logements manquants ; 46 % du patrimoine immobilier détenu par les 10 % de ménages les plus riches,

contre 7 % détenu par les 50 % les plus modestes. Ces chiffres, émanant de l'INSEE, montrent une fois de plus la situation catastrophique dans laquelle se trouve la France.

Dans la première circonscription de l'Aude, les effets de ce hold-up gouvernemental sur le logement vont affecter les familles les plus fragiles, en attente d'un logement adapté ou tout simplement d'un toit.

La ponction de l'État et la diminution des aides à la pierre rendront plus difficile aux organismes HLM audois de construire comme de réhabiliter des logements à loyer modéré.

Il faut, dès à présent, des actes qui améliorent les conditions de vie et le pouvoir d'achat de nos concitoyens, qui attendent une politique gouvernementale crédible, efficace et durable en matière de logements.

En espérant ne pas recevoir une réponse tronquée par des chiffres farfelus, je souhaite savoir si le Gouvernement envisage le retrait pur et simple de cette mesure injuste, qui aura pour effet d'accroître le nombre des citoyens vivant dans la précarité, et s'il compte renforcer les moyens alloués aux organismes HLM afin de satisfaire une demande pressante ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, avant de vous répondre sur le système de péréquation qui vient d'être mis en place, et qui ne peut être qualifié de hold-up, je voudrais revenir sur quelques chiffres essentiels, chiffres publics dont on ne peut dire en aucun cas qu'ils sont tronqués.

Le financement de la politique du logement est une priorité du gouvernement de François Fillon. En 2009, l'ensemble des aides directes et indirectes dont a bénéficié le secteur HLM s'est élevé à près de 4 milliards d'euros : 700 millions au titre de l'exonération d'impôt sur les sociétés, 850 millions au titre de la TVA à taux réduit, 800 millions au titre de l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties, 400 millions au titre des exonérations de contribution sur les revenus locatifs. Ce secteur a également bénéficié de prêts bonifiés de la Caisse des dépôts et consignation, représentant une aide de 1,2 milliard d'euros.

Or, la situation financière du secteur HLM est globalement bonne, tant en termes de fonds propres que de rentabilité économique : une partie du parc est maintenant amortie et dégage des excédents insuffisamment employés. Le cumul de la trésorerie des HLM est proche de 10 milliards d'euros.

L'État souhaite qu'une partie de cette richesse produite et accumulée par les HLM soit redistribuée en leur sein et bénéficie en priorité au financement de la construction de nouveaux logements sociaux en zone tendue et de la rénovation urbaine.

Si, à l'origine, le projet reposait sur un prélèvement de 340 millions d'euros assis sur les loyers, le Gouvernement et les parlementaires ont conçu, lors de l'examen du budget 2011, un équilibre différent, qui améliore sensiblement le dispositif. Le montant de la péréquation s'élèvera à 245 millions d'euros par an de 2011 à 2013, soit près de 100 millions de moins que dans le projet initial.

Le dispositif, validé dans son principe et ses modalités par le Conseil constitutionnel, est conçu pour ne décourager ni les ventes de logements HLM, ni la production de logements sociaux, qui répondent à des priorités du Gouvernement.

Le mécanisme ne remet pas non plus en cause les montants alloués aux missions de la Caisse de garantie du logement locatif social, puisque le prélèvement sera collecté *via* un fonds spécifique.

Pour que ce dispositif mobilise les ressources des organismes et non celles des locataires, le Parlement a limité pour trois ans la hausse des loyers HLM à l'indice de référence des loyers, sauf cas particulier apprécié localement.

L'engagement du monde HLM dans l'effort de production de logements est indispensable à l'État dans la conduite de sa politique de financement du logement social. En 2010, il aura permis le financement de plus de 130 000 logements nouveaux, dont plus de 26 000 par des prêts locatifs aidés d'intégration – PLAI – destinés aux plus modestes.

En 2011, cet effort sera poursuivi, l'objectif étant de financer 120 000 nouveaux logements sociaux, ce qui est sans précédent.

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

M. Jean-Claude Perez. Je ferai simplement observer au Gouvernement que prélever sur les personnes les plus modestes pour financer des travaux qui leur sont destinés ne peut être une bonne politique.

INTRODUCTION D'ALIMENTS BIOLOGIQUES DANS LES RESTAURANTS SCOLAIRES

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Amiable, pour exposer sa question, n° 1277, relative à l'introduction d'aliments biologiques dans les restaurants scolaires.

Mme Marie-Hélène Amiable. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Dans le rapport « Pour une politique de consommation durable en France » que vient de remettre le Centre d'analyse stratégique, celui-ci préconise d'encourager l'État et les collectivités territoriales à adopter des politiques de consommation et de commande publique durables, de soutenir les expérimentations locales et d'intégrer les bases de la consommation durable dans l'enseignement dès le plus jeune âge. Il suggère ainsi, rejoignant en cela une proposition du Conseil national de l'alimentation, de débiter l'éducation nutritionnelle dès l'école maternelle, avec le repas pris à la cantine comme support pédagogique en intégrant le bio.

Or, contrairement à l'État qui, selon la circulaire du 2 mai 2008, se devra de proposer, à l'horizon 2012, 20 % d'aliments biologiques dans ses restaurants collectifs, seul un fort engagement conduit actuellement certaines collectivités exemplaires à proposer ce type d'alimentation.

Ainsi, en relançant, avec la FCPE et la Ligue de l'enseignement, sa campagne « Oui au bio dans ma cantine », le WWF vient de déplorer qu'il y ait moins de 2 % de bio dans les écoles.

En fait, le volontarisme dont doivent faire preuve les collectivités, volontarisme qui est encore plus aléatoire quand la restauration collective a été déléguée au secteur privé, est limité par le surcoût qu'induit généralement l'achat de ces aliments. La décision de consommer local et de réduire l'empreinte carbone se heurte parfois, non seulement aux codes des marchés publics, mais surtout au manque d'aides, notamment pour les communes les plus en difficulté, et à la faiblesse de la production : en Île-de-France, par exemple,

seulement 0,9 % de la surface agricole était consacrée au bio en 2009, alors que le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif national de 6 % pour 2012.

En pleine campagne présidentielle, Nicolas Sarkozy s'était engagé en signant le Pacte écologique, reconnaissant par là même que les pouvoirs publics doivent favoriser le développement massif de l'agriculture biologique et de l'agriculture raisonnée et s'engager à approvisionner les restaurations collectives avec ces produits.

Le Pacte proposait en effet le transfert d'une part des subventions, en particulier de la politique agricole commune, aux agriculteurs les plus respectueux de l'environnement. Il s'agissait précisément de plafonner le montant des subventions aux agriculteurs les plus aisés et d'utiliser les fonds ainsi dégagés pour la vente sous contrat de qualité et de proximité à la restauration collective, en commençant par les écoles primaires.

Quatre ans après, qu'en est-il de cet engagement ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Madame la députée, vous avez bien voulu interroger Mme Nathalie Kosciusko-Morizet sur les modalités d'introduction des produits biologiques en restauration collective, et plus particulièrement sur les aides disponibles et l'application des plans annoncés.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit, comme vous l'avez indiqué, le développement de l'introduction des produits biologiques dans la restauration collective d'État, celui-ci se devant de donner l'exemple. Cette catégorie regroupe les restaurants ministériels et les services déconcentrés de l'État, ainsi que les établissements publics.

S'agissant de l'extension de l'engagement du Grenelle de l'environnement à d'autres secteurs, il convient d'avancer progressivement, afin d'éviter de déstabiliser les filières bio : en effet, si l'on note une progression de l'offre agricole de ces filières, celle-ci s'effectue dans un contexte de déséquilibre entre l'offre et la demande, que vous avez souligné en rappelant la situation de l'agriculture biologique en région parisienne.

Les moyens mis en place par les pouvoirs publics sont, de manière générale, portés par l'Agence Bio, groupement d'intérêt public associant les acteurs de la filière aux pouvoirs publics, et qui met notamment en œuvre le fonds Avenir Bio, un fonds de structuration des filières doté de 3 millions d'euros par an et fonctionnant sous forme d'appels à projets.

Ce fonds a pour mission de déclencher et de soutenir des initiatives afin de développer une offre de produits biologiques en vue de satisfaire les demandes des consommateurs, exprimées dans tous les circuits de distribution ainsi que dans l'ensemble de la restauration collective.

Dans ce cadre, des projets associant les différents maillons de la chaîne de distribution jusqu'à l'étape ultime de la restauration peuvent être proposés au financement du fonds. Je vous signale à ce propos que le sixième appel à projets est lancé. Le hasard fait qu'il le soit aujourd'hui même, 3 février. Comme vous le voyez, la politique qui avait été annoncée continue.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Amiable.

Mme Marie-Hélène Amiable. Des actes politiques plus forts sont nécessaires en la matière. Les collectivités locales sont prêtes à s'engager pour introduire le bio dans la restauration collective, et beaucoup le font. Mais elles se heurtent à des difficultés particulières, liées d'une part au gel des dotations aux collectivités, qui ampute leurs possibilités, d'autre part au manque de producteurs bio, notamment en région parisienne. Pour diminuer l'empreinte carbone, nous avons besoin de producteurs bio proches de nos territoires. Ce n'est pas le cas aujourd'hui en région parisienne. Un soutien plus affirmé est donc nécessaire en faveur des agriculteurs qui souhaitent s'engager dans ces filières.

TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES YVELINES

M. le président. La parole est à Mme Anny Poursinoff, pour exposer sa question, n° 1278, relative aux transports en commun dans les Yvelines.

Mme Anny Poursinoff. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

La situation des transports en commun dans les Yvelines est particulièrement préoccupante.

La dégradation du service sur la ligne TER Le Mans-Chartres-Rambouillet-Paris est insupportable pour bon nombre de nos concitoyens. Les retards sont de plus en plus fréquents. Les trains, trop courts pour accueillir les passagers à Rambouillet, provoquent des tensions entre les voyageurs et le personnel. Des trains sont supprimés. La desserte de Rambouillet est insuffisante, du fait de l'augmentation importante du nombre de voyageurs.

Bien que la ligne Le Mans-Paris ait été identifiée par la SNCF comme l'une des douze lignes « malades », aucune amélioration n'est envisagée avant deux ans. Face à cette inertie, les usagers et usagères en colère font grève. Je me suis d'ailleurs associée à ce mouvement.

Le Grenelle de l'environnement a contribué à la prise de conscience de la nécessité, pour diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, de renoncer autant que possible à l'usage de la voiture individuelle, ce qui implique de favoriser et de développer l'offre de transports en commun.

Le volet transports du contrat de projets État-région est disproportionné. La région Île-de-France apporte près de 70 % des financements, alors que l'État ne tient pas ses engagements.

Il est impératif que l'ensemble des acteurs travaillent de concert et de façon constructive. Des solutions concrètes doivent être apportées dans les plus brefs délais. Une coopération interrégionale renforcée doit être organisée. Les associations d'usagers, les organisations syndicales et les élus locaux doivent également participer à ces discussions. Il est temps d'écouter les citoyens et les citoyennes.

Investir pour les transports publics franciliens est devenu extrêmement urgent. Favoriser la mise en place d'un réseau de banlieue à banlieue est impératif. C'est un aménagement durable de l'Île-de-France qu'il convient de construire en réduisant les temps de trajet entre domicile et lieu de travail. Or, c'est exactement l'inverse que le Gouvernement propose par son projet du Grand Paris, qui prévoit la desserte des pôles dits d'excellence, au lieu d'un maillage fin du territoire.

J'aimerais savoir quelles actions le Gouvernement entend entreprendre afin que les usagers des transports en commun du sud des Yvelines voient la qualité de service et de l'offre s'améliorer rapidement ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Madame la députée, la ligne TER Le Mans-Paris *via* Rambouillet fait partie, comme vous l'avez dit, des douze lignes pour lesquelles la SNCF a annoncé la mise en œuvre, à compter de mars 2011, d'un plan visant à améliorer la qualité de service d'ici à deux ans. Au-delà de la progression de la régularité, la réussite de chaque plan se mesurera également à la satisfaction des clients, par l'instauration d'un outil de suivi.

Par ailleurs, cette ligne relève de la responsabilité de la région Centre. Si le syndicat des transports d'Île-de-France et la région Centre souhaitent renforcer spécifiquement la desserte du territoire francilien, il leur appartient d'en discuter ensemble les modalités pour cette partie de territoire.

L'État, pour sa part, est attentif à la nécessaire amélioration de l'offre et de la qualité du service offert aux usagers. Il participe ainsi, en partenariat avec la région Île-de-France, au financement des infrastructures selon des modalités définies conjointement.

À la suite du discours du 29 avril 2009 du président de la République sur le Grand Paris, le Gouvernement et le président du conseil régional d'Île-de-France ont conclu, le 26 janvier 2011, un accord concernant les transports de la région capitale : au total, ce sont 32,4 milliards d'euros qui vont être investis dès 2011, et ce jusqu'à 2025.

S'agissant de la réalisation d'un métro automatique de rocade autour de Paris, l'État et la région ont présenté une contribution conjointe reprenant et complétant les éléments communs des projets Arc Express et Réseau de transport du Grand Paris. Concernant les Yvelines, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée dans un premier temps par la ligne U du Transilien ; à terme, des solutions techniques permettant d'améliorer cette liaison seront étudiées.

Pour la desserte du sud des Yvelines, l'État et la région ont pris acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du plateau de Saclay.

Pour les autres opérations d'investissement de transports collectifs, j'ai annoncé la mobilisation de plus d'un milliard d'euros d'ici à 2013, afin notamment d'accélérer la réalisation d'opérations structurantes pour les Yvelines prévues au contrat de projets 2007-2013 entre l'État et la région. Il s'agit notamment du schéma directeur du RER C, du prolongement d'Eole à l'ouest, qui permettra de relier la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par le secteur de La Défense et de remédier à la saturation de la ligne A du RER. J'ai confié au préfet de région un mandat pour négocier rapidement avec la région un contrat particulier à ce sujet.

Ces opérations viennent renforcer les actions déjà prévues dans le cadre du contrat de projets, de la dynamique « Espoir banlieues » et des contrats particuliers passés entre la région et les départements, qui amélioreront à court terme l'accessibilité du département des Yvelines : la réalisation d'ici à 2015 du tramway reliant Châtillon à Viroflay, lancée en juillet 2010, qui favorisera l'accessibilité inter-banlieues de grands pôles régionaux et améliorera la desserte locale des communes des départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines, le réaménagement du pôle d'échanges de Versailles-Chantiers, et le

prolongement de la tangentielle Ouest – les travaux de la section entre Saint-Germain et Saint-Cyr devraient débiter en 2013, pour une mise en service à l'horizon 2016.

Au-delà de l'effort financier consenti par l'État, les entreprises responsables des transports collectifs en Île-de-France ont lancé des programmes de modernisation du matériel roulant et de l'infrastructure. Par exemple, entre 2011 et 2013, la RATP met en place soixante rames à deux niveaux sur la ligne A du RER, afin de répondre à la saturation. De son côté, la SNCF rénove les rames à deux niveaux des lignes C et D du RER et les trains du RER B. En outre, ces deux entreprises ont supprimé l'interconnexion de la ligne B du RER.

M. le président. La parole est à Mme Anny Poursinoff.

Mme Anny Poursinoff. J'ai l'impression que M. le secrétaire d'État n'a pas répondu à ma question.

M. Michel Hunault. Il y a parfaitement répondu !

Mme Anny Poursinoff. En dehors de ce qu'il a dit du pôle d'échanges de Versailles, où, en effet, un problème se pose depuis très longtemps, il n'a parlé que du sud des Yvelines, alors que ma question concernait le nord.

Monsieur le secrétaire d'État, vous évoquez les enquêtes de satisfaction de la clientèle. Si l'on veut nous mettre en rage, il faut poursuivre ces enquêtes. Satisfaits, nous ne le sommes pas : inutile de nous le demander tous les quinze jours ! Ce que nous voulons, c'est qu'il soit fait diligence, et que la concertation s'engage avec la région Centre : et vous nous répondez en parlant du nord des Yvelines ! J'en suis désolée, même si je suis sensible aux améliorations qui peuvent être apportées aux déplacements de nos concitoyens du nord du département.

DESSERTE FERROVIAIRE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 1280, relative à la desserte ferroviaire de la plateforme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes.

M. Michel Hunault. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, mes chers collègues, ma question concerne en effet la desserte du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Le sujet est difficile et les interrogations, bien légitimes, sont nombreuses. Les collectivités locales ont créé un syndicat mixte aux côtés de l'État, pour travailler à la réalisation du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes. Une exigence a été formulée à plusieurs reprises dans cet hémicycle, et j'ai encore interrogé M. Borloo à ce sujet le 30 juin : il m'a certifié qu'il n'y aurait pas d'aéroport sans desserte ferroviaire.

Le 30 décembre dernier, monsieur le secrétaire d'État, vous avez signé avec Vinci un contrat de concession pour ce futur aéroport. Je vous demande de bien vouloir confirmer que la réalisation de la plate-forme est subordonnée à celle d'une desserte ferroviaire. Ce serait d'autant plus facile que, dans le cadre du projet exemplaire qui est soutenu par l'ensemble des collectivités sous l'autorité de l'État – ce dont je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État –, la réouverture de la ligne de tramway Nantes-Châteaubriant permettrait, pour un coût assez peu élevé, de desservir l'aéroport dès son ouverture. Dans un second temps, on pourrait envisager la création d'une liaison Intercités entre Nantes et Rennes, dans le cadre du schéma national des infrastructures.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous confirmer que l'État n'a pas renoncé à l'exigence de subordonner la réalisation et l'ouverture de la plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes à l'existence d'une desserte ferroviaire ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Je sais, monsieur le député, que vous êtes particulièrement attentif à cette question, que vous avez interrogé le Gouvernement à de nombreuses reprises et que vous suivez le problème de près.

Le financement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a fait l'objet d'un protocole d'accord signé le 15 juillet 2010. Ce document constituait une étape dans l'élaboration de la convention de financement, qui a été soumise aux exécutifs des différentes collectivités partenaires dans le courant de l'automne et signée le 3 décembre 2010.

Le cahier des charges de la concession de l'aéroport a été approuvé par décret en Conseil d'État et publié le 31 décembre 2010. Le cahier des charges et les annexes, dont la convention de financement, sont consultables auprès de la direction générale de l'aviation civile ou de la direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique.

Depuis le début des études sur le projet, les collectivités locales et l'État ont exprimé leur volonté que l'aéroport bénéficie, à terme, d'une desserte terrestre de transport public ferroviaire. Je vous confirme donc les propos tenus par Jean-Louis Borloo dans ce même hémicycle.

Le projet de tram-train entre Nantes et l'aéroport, connecté au projet de tram-train Nantes-Châteaubriant en cours de réalisation, a fait l'objet, il y a plusieurs années, d'études qui doivent être approfondies, notamment en ce qui concerne les questions de coût et d'exploitation.

Ce projet n'exclut pas celui de l'interconnexion ferroviaire de l'aéroport vers Nantes et Rennes, qui figure parmi les projets inscrits à l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport, pour optimiser l'utilisation du transport aérien et le recentrer sur son domaine de pertinence. Ce projet de ligne nouvelle entre Nantes et Rennes est pour sa part susceptible de s'inscrire dans le projet de barreau Est-Ouest inscrit par la loi Grenelle 1 au sein du programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de lignes à grande vitesse, dont la réalisation est à lancer après 2020.

Des crédits d'études ont été réservés au budget 2011 pour approfondir les questions d'ordre juridique, technique et financier relatives à ces deux options de desserte. Ces options doivent pouvoir être discutées par les partenaires concernés, au regard de ces différentes problématiques. C'est la raison pour laquelle il a été demandé au préfet de la région Pays-de-la-Loire d'engager rapidement la concertation avec les élus locaux pour échanger sur le projet de desserte qu'il convient de privilégier.

Je confirme donc que l'engagement qui a été pris reste une priorité et je sais que, si nous l'oublions, vous seriez là pour nous le rappeler.

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

M. Michel Hunault. Je voudrais remercier M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je n'ai jamais douté de la détermination conjointe de l'État et des collectivités locales de réaliser ces dessertes ferroviaires. J'espère que, sur ce dossier, nous pourrons compter sur sa vigilance.

ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BÂLE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mathis, pour exposer sa question, n° 1299, relative à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle.

M. Jean-Claude Mathis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, mes chers collègues, je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle par Troyes.

Le niveau de service de cette ligne, qui dessert le sud de la région Champagne-Ardenne, notamment le département de l'Aube, n'est objectivement pas à la hauteur des attentes des habitants et des entreprises du sud de la région.

Les Aubois sont impatients de voir avancer le projet d'électrification de cette ligne ferroviaire, qui figure expressément, depuis 2000, dans deux contrats successifs de projets État-région. L'enjeu n'est pas seulement de gagner quelques minutes de trajet, mais de disposer de matériels fiables et, surtout, de pouvoir se raccorder au réseau à grande vitesse. Partant de l'Aube, cela permettrait d'accéder, sans passer par Paris, aux lignes à grande vitesse vers Nantes, Bordeaux, Lille, Lyon, ou d'arriver directement à la gare de Lyon à Paris.

En visite à Troyes le 4 novembre 2010, le Président de la République s'est fermement engagé sur l'électrification de la ligne SNCF Paris-Troyes. Pourtant, la SNCF a communiqué, le 20 janvier dernier, une liste de douze liaisons ferroviaires en difficulté qui vont pouvoir bénéficier d'un plan d'aide d'urgence destiné à améliorer la qualité de service. La ligne Paris-Bâle n'y figure pas, alors qu'elle est en attente de mesures rapides pour améliorer le service à court terme.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de bien vouloir faire le point sur l'avancement de ce dossier et, en particulier, de préciser le calendrier envisagé pour l'électrification de cette ligne ferroviaire.

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, cher Jean-Claude Mathis, l'électrification de la section Gretz-Troyes de la ligne ferroviaire Paris-Bâle a été inscrite aux contrats de projets État-région tant en Champagne-Ardenne qu'en Île-de-France. Vous l'avez rappelé, lors d'un récent déplacement, le Président de la République s'est fortement et clairement engagé sur cette question.

Par ailleurs, dans le cadre de la convention de financement de la seconde phase de la LGV Est du 1^{er} septembre 2009, l'État s'est engagé à lancer dès 2009 les études permettant de préciser les conditions de réalisation des travaux.

Aujourd'hui, l'ensemble des financements sont enfin réunis en Champagne-Ardenne, tandis que, en Île-de-France, le préfet vient d'être missionné afin de déterminer avec le président du conseil régional, sur la base d'un partage à parité, le niveau du reste à financer au-delà des engagements pris dans le cadre du contrat de projets.

Lors du dernier comité de pilotage de l'opération, qui s'est tenu le 21 janvier 2010 à Troyes, en présence de François Baroin, Réseau ferré de France a pu confirmer le calendrier du projet : après la mise à jour des études d'avant-projet attendue pour la mi-2011, RFF sera en mesure de lancer les études opérationnelles et, ainsi, de tenir l'objectif de démarrer les travaux d'électrification d'ici à la fin des contrats de projets. Le calendrier sera respecté.

J'ajoute que le plan de modernisation de douze lignes qu'a annoncé la SNCF ne remet pas en cause les engagements pris auparavant. Il s'agit de lignes sur lesquelles les retards sont les plus fréquents et où les passagers rencontrent des problèmes réels, significatifs et inacceptables. Soyez rassuré : cela s'ajoute aux engagements antérieurs, et ne les annule pas. Je sais que vous êtes particulièrement attentif à ce dossier : si l'État ou RFF ne respectait pas son calendrier, vous sauriez me le rappeler.

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

M. Jean-Claude Mathis. Je voudrais remercier M. le secrétaire d'État pour sa réponse précise, que j'ai écoutée avec une grande attention. Il me semble que, ainsi, le dossier est sur de bons rails. *(Sourires.)*

CONTOURNEMENT ROUTIER EST DE ROUEN

M. le président. La parole est à M. Franck Gilard, pour exposer sa question, n° 1304, relative au contournement routier est de Rouen.

M. Franck Gilard. Monsieur le président, mes chers collègues, j'attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet de contournement est de Rouen, programmé depuis trop longtemps – les discussions durent en effet depuis trente ans. Je souhaite associer à cette question mon ami et collègue Alfred Trassy-Paillogues, député de Seine-Maritime.

Cette liaison routière permettra de désengorger les différentes voies d'accès à Rouen et de réduire la pollution du centre-ville. Il faut savoir que Rouen est l'une des seules métropoles françaises à ne pas avoir de boulevard de contournement. Cette réalisation permettra également de stimuler les investissements économiques dans le département de l'Eure, et plus particulièrement dans le Vexin et la vallée de l'Andelle, qui souffre d'un enclavement particulier. Des entreprises en difficulté, tel l'équipementier Sealynx, qui emploie 700 personnes et qui est en redressement judiciaire, sont lourdement pénalisées par la situation actuelle.

Or, aujourd'hui ce projet est retardé notamment en raison des débats relatifs au Grenelle de l'environnement. Par ailleurs, des investissements routiers connexes doivent être mis en œuvre dans certaines communes, sans qu'il soit possible de réfléchir à la cohérence d'un projet global tenant compte notamment du barreau de liaison entre l'A 28 et l'A 13.

Je souhaite donc connaître la position du Gouvernement sur ce projet et sur le calendrier de réalisation.

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, le projet de contournement est de Rouen vise à assurer la continuité du réseau autoroutier au droit de Rouen en reliant l'autoroute A 28, au nord, à l'autoroute A 13, au sud-est. Cette continuité autoroutière est en effet nécessaire au bon fonctionnement du réseau structurant dans le secteur. Elle doit singulièrement permettre de désengorger les quais de Rouen, en permettant aux nombreux camions roulant sur l'axe nord-sud d'éviter l'agglomération.

L'État est aujourd'hui attaché à une concrétisation rapide, dans de bonnes conditions, d'un projet qui, je le sais, vous est cher. Cet attachement a été réaffirmé par l'inscription de cette opération dans la version consolidée de l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport diffusée le 26 janvier dernier.

Aujourd'hui, les études préalables à la déclaration d'utilité publique sont menées avec diligence par les services déconcentrés du ministère chargé des transports. Elles sont réalisées avec le double souci de faire progresser ce dossier sans retard et de satisfaire aux exigences de transparence et de justification des choix qui permettront d'obtenir, dans des conditions de sécurité juridique aussi bonnes que possibles, les autorisations nécessaires à la réalisation de l'opération.

Le degré d'avancement des études permet aujourd'hui d'envisager un lancement de l'enquête publique à la fin de l'année 2013, sous réserve toutefois qu'un accord puisse être trouvé sur la question du barreau est-ouest de raccordement de la liaison A28-A13 à la voirie de l'agglomération. Sans nier l'intérêt d'un tel barreau, l'État considère en effet qu'il est essentiellement local et que l'opération doit donc être portée par les collectivités concernées. Au demeurant, cela ne constitue nullement un obstacle ni à une réalisation, le moment venu, de ce barreau concomitante avec la liaison A28-A13 ni à la mise au point d'un plan de financement d'ensemble. Comme vous l'avez dit, c'est, pour l'essentiel, un projet très ancien ; en votre qualité de député, vous le suivez de manière particulièrement active.

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

M. Franck Gilard. Je citerai Tristan Bernard : « Jusqu'à présent, nous vivions dans l'angoisse. Désormais, nous vivons dans l'espoir. »

DESSERTE FERROVIAIRE DE L'ALLIER

M. le président. La parole est à M. Jean Mallot, pour exposer sa question, n° 1289, relative à la desserte ferroviaire de l'Allier.

M. Jean Mallot. Le débat public sur la mise en concession de la route Centre Europe Atlantique s'achève demain. Nous en ressortons – du moins, j'en ressors – avec plus de questions que nous n'en avions au début, et l'État laisse entendre que l'autre route nationale qui traverse notre département, la RN7, serait également concédée, entre Moulins et Roanne. La mise à deux fois deux voies de ces axes devrait ainsi être confiée au privé et leur utilisation soumise à péage. Le désengagement de l'État s'accentuerait donc, ce qui n'est pas acceptable.

Cependant, je veux surtout évoquer la situation des transports ferroviaires.

L'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport ne prévoit toujours pas de liaison à grande vitesse entre Paris et Clermont-Ferrand avant 2020. Le débat public sur la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon devrait être lancé en 2011. Il est impératif que son tracé permette une véritable irrigation du Massif central et que les trois principales villes de l'Allier bénéficient chacune, grâce à cette ligne, d'une réelle et substantielle amélioration du service à destination de Paris et de Lyon.

Pour le moment, force est de constater que les liaisons grandes lignes actuelles sont dans un état déplorable. Il ne s'écoule pas un jour sans que la presse régionale se fasse l'écho de retards, de suppressions de trains, etc., alors que, de son côté, le conseil régional finance en-dehors de ses compétences un plan rail pour un montant de 70 millions d'euros, palliant ainsi le désengagement de l'État, et vient d'achever le renouvellement complet du matériel roulant pour les TER.

Le maintien des trains directs Paris-Montluçon se fait au détriment de la qualité du service, et la nouvelle organisation proposée suscite le mécontentement tant des usagers que des

cheminots. Il faudra bien, monsieur le secrétaire d'État, en passer par l'achèvement de l'électrification du tronçon Montluçon-Vierzon. Sur la ligne Clermont-Paris *via* Vichy et Moulins, les trains connaissent des retards importants et fréquents et la qualité du transport est très dégradée, malgré une fréquentation croissante. Cette ligne a d'ailleurs été repérée par la SNCF comme l'une des douze lignes dites « à problèmes ».

Les habitants de l'Allier se demandent vraiment ce qu'ils ont fait de mal pour être punis de la sorte. Il y a une dizaine d'années, les TEOZ ont remplacé les trains Corail, mais c'étaient les mêmes voitures, déjà vieilles de vingt-cinq ou trente ans, restructurées et intérieurement réaménagées. Simplement, on y était davantage secoué et la réservation obligatoire rendait le voyage plus onéreux sans que l'on gagne une seule seconde sur le temps de parcours. Aujourd'hui, ces voitures TEOZ – comprenez-le – tombent littéralement en ruine sous le poids des ans.

En outre, pendant les travaux de la gare de Lyon, les trains en provenance de l'Auvergne arrivent désormais à la gare de Paris-Bercy. En résulte, avec moins de taxis, moins de métros, une dégradation supplémentaire du service pour l'usager. Espérons d'ailleurs que ce transfert ne soit que momentané. Certes, c'est ce qui était annoncé, mais tout le monde s'inquiète.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, pensez-vous vraiment que c'est ainsi que vous allez développer le transport ferroviaire? Je souhaite connaître les mesures prévues pour remédier à cette situation dans les meilleurs délais.

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, vous évoquez la question de la qualité de la desserte ferroviaire du département de l'Allier, qui, visiblement, pose problème.

S'agissant des trains grandes lignes actuels, je tiens à vous apporter les éléments de réponse suivants.

Les trains Paris-Montluçon et Paris-Clermont font bien partie du périmètre de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire conclue par le secrétariat d'État et la SNCF le 13 décembre 2010. En tant qu'autorité organisatrice de ces lignes, l'État veillera tout particulièrement à l'amélioration de leur qualité de service. Non seulement la convention garantit ces lignes pour une période de trois ans grâce à une participation de l'État, mais la SNCF est soumise à une obligation de régularité depuis le 1^{er} janvier dernier, de même qu'à une obligation de qualité de service, qui sera contrôlée et dont l'insuffisant respect pourra être sanctionné par une amende. Attendons tout de même un tout petit peu avant de juger un dispositif qui n'a qu'un mois et trois jours!

Je vous confirme que les deux liaisons quotidiennes directes entre Paris et Montluçon *via* Saint-Amand-Montrond seront maintenues. Pour sa part, la ligne Paris-Clermont est intégrée aux douze lignes sensibles concernées par le plan de renforcement de la qualité de service de la SNCF. Ce plan s'appuiera sur un diagnostic de la production pour se traduire par une démarche d'amélioration industrielle continue sur 18 ou 24 mois. Pour établir ce diagnostic, l'autorité organisatrice et la SNCF sont convenues qu'un audit externe sera diligenté en priorité sur les lignes d'équilibre du territoire figurant parmi les lignes sensibles.

Plus généralement, cette démarche a pour objectif une amélioration continue de la qualité de service selon quatre axes majeurs : la fiabilisation durable et progressive du

matériel roulant, l'amélioration des conditions d'exploitation, la limitation de l'impact sur la régularité des causes externes à l'entreprise et enfin un effort important sur l'information des voyageurs en cas de situation perturbée.

À plus long terme, il est essentiel que les territoires du Grand Centre, dont – bien sûr – le département de l'Allier, puissent bénéficier directement de la grande vitesse ferroviaire. C'est le sens du projet de ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a été inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur de l'avancée de ce grand projet. La commission nationale du débat public a déjà été saisie, le 17 janvier dernier, par Réseau ferré de France sur la base de quatre scénarios contrastés qui permettent tous d'améliorer considérablement la desserte ferroviaire de l'Allier. Le débat public, qui se tiendra à l'automne 2011 si la CNDP en confirme l'opportunité, sera l'occasion pour les acteurs d'exprimer leur point de vue et leur avis sur les suites à apporter à ce grand projet, préalablement à toute décision.

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

M. Jean Mallot. Monsieur le secrétaire d'État, sans doute avez-vous besoin de vous appuyer sur cet audit externe dont vous venez de parler, mais je peux vous assurer qu'il est extrêmement simple à réaliser : le matériel est complètement à bout de souffle et les usagers ne voient pas de perspective d'amélioration. Il faut donc aller vite.

À propos de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon et des quatre scénarios qui vont être soumis au débat public, nous estimons que, si le critère du coût doit être pris en compte, c'est l'aménagement du territoire, dont la responsabilité incombe à l'État, qui est primordial.

AMÉNAGEMENT DE LA RN10 ENTRE CHARTRES ET TOURS

M. le président. La parole est à M. Pascal Brindeau, pour exposer sa question, n° 1279, relative à l'aménagement de la RN10 entre Chartres et Tours.

M. Pascal Brindeau. Monsieur le secrétaire d'État, la route nationale 10 est un axe majeur de circulation entre le nord et le sud de la France et, au-delà, dans les échanges européens nord-sud. Elle est vitale pour l'économie et le tourisme des régions qu'elle traverse, singulièrement dans sa partie entre Chartres et Tours, puisqu'elle constitue l'unique liaison entre ces deux pôles régionaux.

Cependant, son inadaptation à un trafic en constante augmentation – plus de 15 000 véhicules par jour – et en particulier à celui des poids lourds, représente un véritable frein au développement de territoires ruraux comme le Vendômois, qui ne bénéficient par ailleurs pas de la proximité d'un axe autoroutier ou d'une sortie autoroutière qui viendrait remédier à cette situation.

Depuis de nombreuses années, l'association RN10 priorité présidée par Jean Izembard – à qui je veux ici rendre hommage –, qui représente les riverains et élus locaux des 124 communes traversées par cet axe européen dans les départements d'Eure-et-Loir, de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire, milite pour la sécurisation et la mise à deux fois deux voies d'une route dont 25 % du trafic est constitué par celui de poids lourds en transit, notamment vers l'Espagne et le Portugal ou le nord de l'Europe.

L'inadaptation de ses aménagements, entre Vendôme et Tours notamment, où elle demeure pour l'essentiel à voie unique dans chaque sens, comptant qui plus est de nombreuses intersections avec des voies départementales ou communales et affectée par les problèmes indéniables de visibilité et de lisibilité d'un tracé compliqué, en fait une route extrêmement dangereuse. En 2010, nous avons encore eu à déplorer plusieurs accidents, dont un mortel.

Ainsi vos services ont-ils classé, monsieur le secrétaire d'État, cette portion de la RN10 comme « particulièrement accidentogène » à l'issue d'un diagnostic réalisé en 2009. En 2010, la direction interdépartementale des routes nord-ouest était missionnée afin d'effectuer des études d'aménagement et de résorption de ces points noirs.

Ces aménagements pourraient notamment se traduire par la réalisation d'une mise à deux fois deux voies de la RN10 au sud de Vendôme, en direction de Tours, du carrefour de Villerable au pont SNCF situé sur la commune de Huisseau-en-Beauce, avec également l'aménagement de la section située en amont, du carrefour dit de Moquebary au carrefour de Villerable.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous m'indiquer l'état d'avancement de ces études ainsi qu'un éventuel calendrier de programmation et de réalisation de ces travaux indispensables pour l'avenir du Vendômois et très attendus par ses habitants ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, l'État est attaché à ce que la RN10 assure entre l'Île-de-France et l'aire ligérienne sa mission d'irrigation du territoire dans de bonnes conditions de sécurité, en complément du rôle joué par les liaisons autoroutières A11 et A10.

La direction interdépartementale des routes nord et ouest met actuellement en œuvre une démarche nationale de renforcement de la sécurité. Cette démarche, baptisée SURE – sécurité des usagers sur les routes existantes – repose sur l'analyse des accidents qui se sont produits et la réalisation, si nécessaire, de travaux d'adaptation. Ne sont toutefois concernés que de petits aménagements, tel le renforcement du marquage et de la signalisation verticale. Les travaux plus importants – dénivellement de carrefours, séparation de voies, etc. – relèvent des programmes de modernisation des itinéraires routiers.

La démarche SURE a permis de faire ressortir que la RN10 présentait effectivement, comme vous l'avez dit vous-même, des enjeux de sécurité évidents. Elle a également permis d'identifier les éléments d'infrastructure méritant d'être améliorés à court terme. En 2011, la direction interdépartementale des routes nord et ouest va ainsi réaliser des travaux de sécurisation de plusieurs intersections entre la RN10 et des routes secondaires. Une dotation de 600 000 euros lui a été octroyée à cet effet.

S'agissant de la réalisation d'aménagements plus conséquents, les contraintes budgétaires régissant l'exercice des PDMI et les difficultés à obtenir des cofinancements de la part des collectivités territoriales concernées ont rendu délicate l'élaboration du PDMI de la région Centre. Des arbitrages difficiles ont dû être rendus, notamment le renvoi de la prise en compte de nombreuses demandes d'aménagement à la prochaine génération de PDMI.

Pour autant, l'État continue d'être attentif à la RN10. Afin de s'assurer d'une bonne prise en compte de cet axe dans la prochaine génération de PDMI, il a été décidé d'engager dès cette année une étude visant à identifier les aménagements qu'il conviendrait de réaliser en priorité compte tenu des besoins d'écoulement du trafic, des enjeux de sécurité routière et des attentes des populations et territoires concernés, au premier rang desquels figure le Vendômois, que vous évoquiez. C'est dans cet esprit que 100 000 euros ont été programmés au budget 2011. L'ambition est de disposer rapidement de la liste des aménagements prioritaires de manière à pouvoir engager pour ces aménagements les études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Avec, d'une part, 600 000 euros engagés dès cette année 2011 pour un certain nombre de travaux pour la RN10 et, d'autre part, des études de programmation pour le prochain PDMI, je pense que l'on répond à votre attente vis-à-vis des difficultés de cette région, que je sais grandes.

M. le président. La parole est à M. Pascal Brindeau.

M. Pascal Brindeau. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de votre réponse, très précise.

Certains travaux de sécurisation sont effectivement déjà engagés, notamment les marquages au sol. J'insiste néanmoins sur la nécessité de considérer que la RN10 ne fait pas l'objet, entre Chartres et Tours, d'un doublement par un barreau autoroutier, qu'il s'agisse d'un barreau de l'A10 ou d'un barreau de l'A11. Il s'agit donc vraiment d'un enjeu d'aménagement du territoire pour le Vendômois.

APPLICATION DU PROGRAMME NATIONAL DE MOBILISATION DU FONCIER PUBLIC DANS L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier, pour exposer sa question, n° 1293, relative à l'application du programme national de mobilisation du foncier public dans l'agglomération parisienne.

Mme Sandrine Mazetier. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, ma question s'adresse à votre collègue Benoist Apparu qui, en ce moment, fait des claquettes sur France Inter !

Il y a deux jours, la Fondation Abbé Pierre présentait son seizième rapport sur la situation du mal-logement dans notre pays. En effet, 10 millions de nos concitoyens sont en difficulté et la situation ne s'arrange pas.

À Paris, nous sommes, en matière de logement, au maximum de la zone tendue. Les loyers ont plus que doublé en dix ans et le prix d'achat au mètre carré a flambé. La mobilisation de tous est nécessaire, car nos concitoyens souffrent. Le quart du budget des foyers franciliens est consacré au logement et, à Paris, cela représente plus du tiers.

Il y a quelques semaines, le maire de Paris a adressé au Premier ministre une lettre dans laquelle il faisait trois propositions précises.

La première, c'est que l'État maintienne son effort d'investissement à Paris. La ville de Paris consacrant chaque année 450 millions d'euros au logement social, il serait incompréhensible que l'État ne maintienne pas son effort de 120 millions d'euros.

La deuxième proposition est d'encadrer les loyers. On a pu, par le passé, faire cette proposition. Les outils existent, les décrets existent ; il ne tient qu'au Gouvernement de prendre le

décret encadrant les loyers non seulement à la location, mais aussi à la relocation et au moment où des logements neufs sont mis sur le marché.

La troisième proposition concerne une des responsabilités de l'État à laquelle le ministre en charge du logement ne peut échapper, je veux parler de la mobilisation du foncier de l'État. Il existe un programme national de mobilisation du foncier public 2008-2012 dans lequel 6 200 logements étaient prévus à Paris en 2008.

Dans ma circonscription, il y a, à la caserne de Reuilly, dans le 12^e arrondissement, un potentiel de 800 à 850 logements. Depuis 2003, la ville de Paris fait des propositions à l'État qui traîne à réaliser cette opération, alors que les besoins sont criants : nos concitoyens sont de plus en plus en difficulté, les catégories populaires ont de plus en plus de mal à payer leur loyer et à rester dans leur logement et les catégories moyennes ont de plus en plus de mal à rester à Paris et dans la petite couronne.

Le Gouvernement a les moyens de le faire, il a des leviers d'action. Qu'en est-il, monsieur le secrétaire d'État ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Madame la députée, je suis désolé que Benoist Apparu ne puisse vous répondre. Comme vous, il suit cette question de près et il m'a chargé de vous transmettre la réponse suivante.

En mars 2008, le Premier ministre François Fillon a instauré le programme national de mobilisation du foncier public en faveur du logement et de l'aménagement durable pour la période 2008-2012. Ce programme illustre l'importance, pour le Gouvernement, que représente la mobilisation du foncier public, qu'il appartienne à l'État ou aux collectivités locales, pour la production de logements. C'est un enjeu majeur de notre politique, qui participe à la fois à la bonne gestion patrimoniale de l'État et à l'exemplarité dont il doit faire preuve pour contribuer à accroître l'offre foncière indispensable dans les territoires à forte tension immobilière, Paris se situant au premier rang.

En ce qui concerne les terrains de l'État et de ses établissements publics, ce programme de mobilisation porte sur un objectif de 70 000 logements mis en chantier sur la France entière, déterminé en fonction du potentiel des sites identifiés. Pour la ville de Paris, l'objectif de production est de 6 100 logements d'ici à 2012.

À ce jour, à Paris, environ 2 200 logements sont déjà réalisés – livrés ou en chantier, et 3 800 sont programmés pour une mise en chantier d'ici à 2012. C'est un très bon avancement quantitatif du programme, malgré les difficultés rencontrées par la ville de Paris pour la mise en chantier de certaines opérations de logement sur du foncier public déjà cédé du fait, notamment, de contentieux multiples – je pense, par exemple, à la gare d'Auteuil.

L'État et les opérateurs ferroviaires disposent encore à Paris d'un potentiel de foncier public non cédé qui représente une capacité non négligeable de production de logements. Ces sites devront faire l'objet d'un examen attentif quant à leur devenir afin de favoriser leur mobilisation pour la production de logements au-delà de l'année 2012.

J'ai bien noté dans votre question, madame Mazetier, votre attachement particulier au potentiel foncier que représente dans votre arrondissement la caserne de Reuilly. En général, une caserne ne relève pas du ministère des transports, mais je

veux bien me faire le relais auprès de mon collègue concerné par cette question afin de trouver, s'agissant de la caserne de Reuilly, une solution satisfaisante.

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse.

Compte tenu de l'évolution dramatique des loyers en Île-de-France et particulièrement à Paris, je suis extrêmement surprise que, par deux fois, récemment, le Gouvernement ait refusé d'encadrer les loyers et rejeté des amendements présentés par moi-même et d'autres parlementaires parisiens ou franciliens. Cela a encore été le cas il y a seulement quelques heures, à l'occasion de la loi sur la simplification du droit : le Gouvernement a une fois de plus refusé d'encadrer les loyers à Paris. Pourtant, il y a six mois, Benoist Apparu déclarait dans la presse qu'il donnait six mois aux professionnels avant de légiférer et d'encadrer les loyers. Nous avons rendez-vous aujourd'hui, mais je constate que M. Benoist Apparu n'est pas là.

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

M. le président. La parole est à M. Patrick Braouezec, pour exposer sa question, n° 1276, relative à la construction de logements sociaux.

M. Patrick Braouezec. Ma question complétera celle que vient de poser Sandrine Mazetier.

Chacun a pu prendre connaissance d'un nouveau rapport de la Fondation Abbé Pierre et de la situation dramatique du logement en France, plus particulièrement en Île-de-France et dans les grandes métropoles urbaines. Je ne vous surprendrai pas en vous donnant quelques chiffres cités par ce rapport qui illustrent la situation au plan local, s'agissant notamment du logement à Saint-Denis.

Saint-Denis, qui a une forte tradition ouvrière, est une ville d'accueil, mais aujourd'hui, peu d'offres – pour reprendre un champ lexical cher au Gouvernement – sont susceptibles de répondre à la demande de logements. Selon les chiffres de 2009, 6 338 dossiers étaient en attente au sein des services en charge du logement. Parmi ces demandes, la plupart répondent à tous les critères d'attribution.

La situation présente est telle qu'il est impossible de fournir un logement à tous, le taux de rotation n'étant que de 4 % au sein du parc HLM. C'est l'un des plus faibles d'Île-de-France, et ce, bien que Saint-Denis soit la ville qui construise le plus de logements, notamment sociaux.

Comme le souligne le rapport de la Fondation Abbé Pierre, nombre de ces demandeurs résident dans des conditions particulièrement difficiles, dans des logements insalubres, voire indignes. Comme nombre d'entre nous sur ces bancs, je reçois des familles entières qui vivent dans cette situation. Il est très difficile d'accepter qu'une famille qui vit dans des conditions d'insalubrité ou d'indignité ne trouve pas de solution à son problème de logement.

Une ville telle que Saint-Denis est arrivée à saturation et, comme beaucoup d'autres villes, il ne lui est pas possible de garantir le droit au logement à tous et de répondre à toutes les urgences. Il est donc nécessaire, impérieux même de répartir l'effort sur l'ensemble du territoire national et sur le territoire francilien. Je ne vous apprendrai rien en vous disant que la loi SRU a été votée il y a un peu plus de dix ans. Ce texte avait suscité pas mal d'espoir à l'époque, et beaucoup y ont cru. Il mettait en place une sanction financière représentant *grosso modo* 20 % du potentiel fiscal d'une commune, si celle-ci ne

respectait pas l'objectif de logements sociaux qui lui avait été fixé. Or avec le recul, nous constatons que nombre de communes préfèrent s'acquitter d'une sanction financière plutôt que de promouvoir le logement social et la mixité sociale sur leur territoire.

En 2009, sur les 931 communes soumises à la loi SRU, 351, soit plus d'un tiers, n'ont construit aucune HLM. À y regarder de plus près, certaines le font d'une manière très mesurée, voire homéopathique. Il y a en France un manque de volonté politique en matière de logements sociaux et de mixité sociale. Bien souvent, les considérations électorales passent avant le traitement digne des personnes.

Nous ne demandons pas à toutes les villes de faire comme Saint-Denis, pas plus qu'à l'ensemble des villes qui composent Plaine Commune. J'ai la fierté de présider cette communauté d'agglomération qui construit beaucoup : 2 600 logements sont prévus, dont 40 % de logements sociaux, tous les ans jusqu'à l'horizon 2020. Cela étant, je souhaite que la loi SRU, qui pourrait être un formidable outil de la promotion de la diversité, cesse d'être pervertie et que toutes les villes assument leur part de solidarité. J'avais déjà interpellé le ministre sur ce sujet en décembre dernier. Aujourd'hui, je souhaite entendre le Gouvernement s'engager de vive voix, car ce thème me tient à cœur et c'est surtout une préoccupation majeure des Franciliens.

Monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement compte-t-il augmenter substantiellement la sanction financière prévue par la loi SRU afin de contraindre davantage toutes les municipalités à construire des logements sociaux sur leur territoire ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député, vous interrogez Benoist Apparu sur les mesures que le Gouvernement souhaite mettre en œuvre pour obliger les communes récalcitrantes à jouer le jeu de l'accueil des personnes les plus fragiles. Je vous prie d'excuser l'absence de Benoist Apparu. Il m'a demandé de le représenter, car il est actuellement retenu par d'autres obligations ministérielles.

Mme Sandrine Mazetier. Sur France Inter ! Ce ne sont pas des obligations ministérielles, que je sache !

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État. Pour commencer, je tiens à rappeler le bilan de l'application de la loi SRU.

Sur la période 2005-2007, 95 000 logements ont été réalisés pour un objectif de 61 700, soit un objectif atteint, et même dépassé de plus de moitié, ce qui reflète un bilan positif, lequel résulte de dispositions législatives efficaces, même si leurs effets sont progressifs et, je le reconnais, hétérogènes selon les communes.

Certaines communes, en effet, ne respectent pas leurs objectifs triennaux de rattrapage définis par la loi, mais l'État dispose d'outils afin d'imposer les obligations de la loi aux communes. Ainsi, le préfet peut prononcer la carence de ces communes, après réalisation d'un bilan contradictoire pour chacune d'entre elles et après avis du comité régional de l'habitat. Il y avait 110 communes en constat de carence en 2006 et 234 en 2010.

La carence peut avoir des répercussions importantes pour une commune puisqu'elle permet au préfet de majorer le prélèvement prévu à l'article L. 302-7 du code de la construction et de l'habitation sur une période d'une à trois années. La majoration prévue par le préfet peut encore être doublée par la commission départementale chargée d'examiner la situation de toutes les communes n'atteignant pas leur objectif. Ainsi,

sur les 239 arrêtés de carence pris au cours de la deuxième période triennale, 165, soit plus des deux tiers, ont été assortis de la majoration maximale et seize ont entraîné un taux de majoration doublé par la commission départementale.

La carence peut également avoir des incidences sur l'exercice du droit de préemption urbain. En effet, celui-ci peut être transféré au préfet pendant toute la durée d'application de l'arrêté de carence pour toutes les opérations affectées au logement ou destinées à l'être. Ainsi, les outils existent pour inciter les communes à participer à l'effort de rattrapage en matière d'offre locative sociale et les préfets sont invités à les appliquer dès lors que la situation d'une commune le justifie.

Il est encore trop tôt pour parler du bilan de la troisième période triennale 2008-2010 auquel les services de l'État vont procéder à la fin du premier semestre 2011. Le Gouvernement tirera alors les conclusions de ce bilan pour examiner le niveau de recours à ces différents outils et les dispositions complémentaires qui pourraient, le cas échéant, être envisagées pour rendre le dispositif plus efficace.

Monsieur le député, vous pouvez constater, au regard des chiffres que j'ai cités, que les sanctions prévues par la loi ont été lourdement appliquées dans plus de la moitié des communes.

AVENIR DE LA LIGNE SNCF CARCASSONNE-QUILLAN

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dupré, pour exposer sa question, n° 1283, relative à l'avenir de la ligne SNCF Carcassonne-Quillan.

M. Jean-Paul Dupré. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, ma question est relative au devenir de la ligne Carcassonne-Quillan. Cet axe ferroviaire, qui relie le chef-lieu audois au cœur de la haute vallée de l'Aude, est depuis la fin du XIX^e siècle un élément structurant pour toute cette région. Il a contribué pour une large part au désenclavement et à l'essor économique de la haute vallée de l'Aude jusqu'à la fin du XX^e siècle, qui a vu le déclin des activités industrielles traditionnelles.

Grâce à la volonté de ses acteurs économiques et politiques, la haute vallée a su surmonter cette étape douloureuse et est aujourd'hui résolument tournée vers l'avenir à travers, notamment, le développement du tourisme, des services, du commerce et de l'artisanat, et de nombreuses PME dynamiques et innovantes. Ce développement s'accompagne d'un nouvel essor démographique qui, sans être spectaculaire, n'en est pas moins réel, avec une progression souvent supérieure à la moyenne nationale. On observe en outre que le trafic TER, qui avait connu une inquiétante phase de déclin dans les années 1990, connaît une nouvelle reprise depuis une dizaine d'années.

À l'heure où RFF annonce son intention d'abandonner nombre de petites lignes, des inquiétudes se font jour parmi la population et en premier lieu parmi les élus qui la représentent, sur le devenir de la ligne TER Carcassonne-Quillan et plus particulièrement du segment Limoux-Quillan ; inquiétude d'autant plus légitime au moment où l'on assiste à un recul inquiétant des services publics sur l'ensemble du territoire et dans notre département en particulier. L'abandon de tout ou partie de cette ligne ferroviaire constituerait une erreur majeure : il porterait un préjudice certain à tous les efforts de reconversion engagés depuis une bonne dizaine d'années dans le domaine économique et notamment dans le domaine touristique – il n'est qu'à voir l'essor du train touristique Axat-Rivelaltes.

Outre ses effets désastreux sur l'économie, cet abandon impacterait gravement le réseau routier. Les usagers du TER n'auraient plus d'autre choix que de venir grossir le flot déjà fort important du trafic sur le CD 618 qui relie Carcassonne à Quillan. Tout cela serait contre-productif et irait à l'encontre du nécessaire développement des transports collectifs, nécessité du reste affirmée par la région Languedoc-Roussillon à travers son projet de mise en place du billet TER à 1 euro à compter du 1^{er} janvier 2012.

Pour ces différentes raisons, élus et population de la haute vallée de l'Aude sont aujourd'hui fortement mobilisés pour exiger le maintien de la ligne TER Carcassonne-Quillan en insistant sur la nécessaire modernisation de l'infrastructure et l'organisation d'une exploitation avec des horaires adaptés à l'attente des utilisateurs.

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous donner l'assurance de votre soutien et de celui du Gouvernement pour faire entendre raison à RFF ?

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

M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le député Jean-Paul Dupré, je sais l'intérêt que vous portez à l'avenir de la ligne qui relie Quillan, dans la haute vallée de l'Aude, à Carcassonne : vous avez à plusieurs reprises, saisi mon ministère sur cette question.

Cette ligne ferroviaire, vous le savez, ne supporte plus qu'un très faible trafic : cinq allers-retours par jour entre Carcassonne et Limoux et deux allers-retours entre Limoux et Quillan. À ces services ferroviaires s'ajoutent des services TER par autocar : deux allers-retours entre Carcassonne et Limoux et quatre entre Limoux et Quillan. Mais en dépit de ce faible trafic, cette ligne se révèle tout à fait nécessaire pour l'aménagement du territoire. Tous ces services sont organisés par la région dans le cadre de ses compétences ; il appartient donc au conseil régional de se prononcer sur leur évolution. Je note d'ailleurs que la décision de la région de mettre en place, en 2012, sur cette ligne un tarif TER à 1 euro témoigne de sa volonté de renforcer l'attractivité de ces services. Si, dans les négociations de contrats de plan avec la SNCF, la région continue à inscrire cette ligne dans ses priorités, il n'y a aucune raison de ne pas en tenir compte.

Pour ce qui concerne la modernisation de l'infrastructure, l'état actuel de la ligne, même s'il est dégradé sur certaines sections, ne met pas en cause la continuité des circulations. Je peux comprendre que l'on souhaite une évolution du niveau de service qui permettrait une augmentation substantielle du trafic. Dans une telle perspective, je veux souligner que les travaux de remise à niveau de la ligne nécessiteraient une intervention des collectivités concernées, Réseau ferré de France ne pouvant être, à l'évidence, le seul vecteur de financement.

Je sais tout l'intérêt que revêt cette ligne pour cette région, car cela touche à une réalité de l'aménagement du territoire. Si la région en est d'accord, je suis disposé à étudier concrètement avec vous comment participer au maintien et à l'amélioration de la desserte de cette zone.

MISE EN PLACE DES NOUVEAUX COMPTEURS ÉLECTRIQUES PAR ERDF

M. le président. La parole est à Mme Béatrice Pavy, pour exposer sa question, n° 1301, relative à la mise en place des nouveaux compteurs électriques par ERDF.

Mme Béatrice Pavy. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, une directive européenne de 2006 impose à la France d'équiper au moins 80 % des foyers de compteurs dits « intelligents » à l'horizon 2020. L'installation de ces compteurs communicants vise trois objectifs : la possibilité pour le client d'accéder aux informations le concernant, tout en lui permettant de contrôler, donc de mieux maîtriser sa consommation ; la facturation sur la consommation réelle, alors qu'elle s'établit, aujourd'hui, à partir d'estimations avec une régularisation en fin d'année ; enfin, la performance de dépannage.

L'expérimentation sur 300 000 compteurs a été confiée à ERDF qui propose les compteurs Linky dans deux zones : la première urbaine, à Lyon, la seconde plus rurale, dans le département d'Indre-et-Loire.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'une campagne de désinformation a lieu depuis plusieurs mois, laissant croire qu'ERDF n'atteint pas les objectifs fixés tant en quantité qu'en qualité de compteurs installés. Qui plus est, de nombreux messages sur internet incitent la population à refuser l'installation de ces compteurs et à ne signer aucun document, sous prétexte qu'une somme de 230, voire 300 euros, leur serait facturée par ERDF. Vous comprendrez donc le désarroi dans lequel se trouve la population face à ces messages inquiétants. Il me paraît donc indispensable de la rassurer tout en apportant des informations complémentaires.

C'est pourquoi je me permets de vous poser quelques questions, puisque l'expérimentation doit se terminer dans le courant du premier semestre 2011. Quelles sont les motivations réelles de ces changements ? Quel est le retour sur expérience d'ERDF dans les deux régions précitées et le taux de satisfaction de la population ? Quel est le calendrier de mise en œuvre de la généralisation sur le territoire national, si, toutefois, les 35 millions de compteurs sont à changer d'ici à 2020 ? Enfin, comment est envisagé le financement d'un tel dispositif et quel en sera le coût pour l'utilisateur ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Madame la députée Béatrice Pavy, je vous remercie de votre question : elle me permettra d'apporter une clarification après cette campagne d'information erronée dont vous venez de vous faire l'écho.

De nouveaux compteurs communicants sont en effet actuellement testés dans le cadre de l'expérimentation « Linky ». Les principales fonctionnalités de ces compteurs évolués consistent à transmettre des relevés réguliers de consommation et à effectuer des opérations à distance sans déplacement physique de l'exploitant du réseau. Le déploiement de ces compteurs permettra de réaliser des gains de productivité aux gestionnaires de réseaux et servira de support à l'émergence de services qui permettront à l'utilisateur de réaliser des économies d'énergie, notamment grâce à une gestion plus fine des consommations de pointe.

Toute expérimentation rencontre, par nature, on le sait, des difficultés techniques qu'elle vise précisément à résoudre. Le calendrier du déploiement est aujourd'hui maîtrisé : au 31 décembre 2010, plus de 210 000 compteurs ont été installés. Par ailleurs, les dysfonctionnements constatés, à ce jour, ont été correctement diagnostiqués et des solutions ont été apportées ou sont sur le point de l'être.

L'investissement nécessaire au déploiement des compteurs, de l'ordre de 3 milliards d'euros, sera assuré par les gestionnaires de réseau de distribution, dont les charges sont

couvertes par les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité, ou « TURPE », payés par tous les usagers des réseaux. Le consommateur, j'insiste sur ce point, n'aura donc pas à payer le compteur lors de son installation. Ce montant d'investissement, tout à fait proportionné au programme d'investissement habituel d'ERDF, sera étalé sur huit ans. Les gains que permettra de réaliser le nouveau compteur dans l'exploitation des réseaux seront, par ailleurs, reflétés *in fine* sur la facture du consommateur.

Comme Éric Besson l'a déjà annoncé, la décision de généralisation de ces compteurs ne sera prise qu'à l'issue de la phase d'expérimentation et sur la base de ses enseignements qui feront, bien sûr, l'objet d'une concertation regroupant l'ensemble des parties prenantes.

PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À DUNKERQUE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Decool, pour exposer sa question, n° 1303, relative au projet de terminal méthanier à Dunkerque.

M. Jean-Pierre Decool. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, je souhaite appeler votre attention sur la nécessité de mettre en œuvre rapidement la réindustrialisation du bassin d'emploi dunkerquois, suite aux suppressions de postes, voire aux fermetures de plusieurs grandes entreprises du secteur, telles que Betafence, Rexam, Coramy ou, plus récemment, Total.

Le projet de terminal méthanier sur le littoral maritime, en discussion depuis de nombreuses années, prend ainsi tout son sens dans ce contexte économique délicat. Néanmoins, le groupe EDF a indiqué, le 30 décembre 2010, qu'il n'avait toujours pas pris de décision d'investissement concernant la construction de ce terminal. Pourtant, il avait affirmé au prédécesseur de M. Éric Besson, en charge de l'industrie, le 29 juin dernier, qu'une décision serait prise avant la fin de l'année 2010 sur ce sujet.

Le nouveau report du projet de terminal méthanier, présenté à l'époque par le Gouvernement comme une compensation à la fermeture de la raffinerie Total, a donc été accueilli avec fatalisme et amertume dans l'arrondissement.

Il faut rappeler l'importance de ce projet. Il renforcerait, ainsi, la sécurité d'approvisionnement en gaz de la France, voire de l'Europe. En outre, il permettrait de développer la concurrence. Le terminal méthanier répondrait à plus de 20 % de la demande gazière française. Il créerait enfin 1 200 emplois directs et indirects pendant la phase de construction du terminal, puis quatre-vingts emplois directs et environ 150 emplois indirects lors de la phase de stabilisation.

Le 8 mars 2010, le groupe Total annonçait sa participation à hauteur de 10 % au projet de terminal. En contrepartie, la lettre d'intention signée précisait que les emplois directs créés seraient réservés, de préférence, aux salariés de la raffinerie des Flandres.

Au-delà du projet de terminal méthanier, les acteurs économiques, salariés et élus locaux attendent toujours du groupe Total les solutions de réindustrialisation du bassin d'emploi dunkerquois, notamment les efforts en direction des sous-traitants de la raffinerie des Flandres, ainsi que les compensations attendues par le port, confronté à la diminution du trafic, et par les services portuaires associés.

Afin de répondre aux différentes promesses consécutives à la fermeture de la raffinerie des Flandres, je souhaiterais connaître les actions que M. le ministre de l'énergie et le

Gouvernement entendent prendre pour faire avancer le projet de terminal méthanier. Ce projet, primordial pour le Nord-Pas-de-Calais et l'économie nationale, contribuera à un mouvement indispensable de réindustrialisation du Dunkerquois.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Monsieur le député Jean-Pierre Decool, dès l'annonce par le groupe Total de son intention de cesser son activité de raffinage à Dunkerque, le Gouvernement a indiqué très clairement qu'il demanderait au groupe Total un engagement exemplaire, tant pour ses salariés que pour la revitalisation du territoire.

Trois exigences ont été posées : en premier lieu, la création d'un véritable projet industriel et un nouvel emploi proposé à chacun des 340 salariés du site de Dunkerque, le groupe Total a fait des premières propositions qu'il doit encore compléter ; en deuxième lieu, la prise en compte de l'impact de l'arrêt de l'activité de raffinage sur les nombreux sous-traitants du site de Dunkerque ; en troisième lieu enfin, la prise en compte de l'impact sur le port de Dunkerque qui souffrira évidemment aussi de l'arrêt de l'activité de raffinage.

Sur ces trois points, les échanges se poursuivent avec le groupe Total pour aboutir à un projet satisfaisant. Le Gouvernement sera particulièrement attentif à ce que le groupe Total contribue à la revitalisation du territoire à la hauteur des moyens financiers qui sont les siens.

Concernant le projet de terminal méthanier porté par EDF, les conditions économiques relatives au marché du gaz ont, comme vous le savez, sensiblement évolué depuis deux ans et demi, avec notamment une abondance de gaz sur les marchés, un ralentissement de la croissance de la demande européenne du fait de la crise économique et une nette dépréciation sur le marché « spot » par rapport à la période antérieure. Il en résulte donc une morosité générale dans les investissements gaziers qui s'observe également à l'étranger : il n'est qu'à voir l'abandon du projet de terminal méthanier de regazéification LionGas aux Pays-Bas, les multiples reports de la mise en service du gazoduc Medgaz entre l'Algérie et l'Espagne, les résultats décevants des appels au marché. Telle est la situation économique actuelle du marché. Dans ce contexte, si le projet de terminal gazier reste d'actualité, la direction d'EDF n'a pas, à ce stade, finalisé les analyses lui permettant de prendre une décision définitive.

Je puis cependant vous assurer que les pouvoirs publics rappellent régulièrement à EDF le caractère évidemment stratégique de ce projet.

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

M. Jean-Pierre Decool. Vous comprendrez facilement, monsieur le secrétaire d'État, que cette réponse ne peut me satisfaire. Les forces vives du littoral dunkerquois attendaient que les promesses soient tenues. Je compte sur votre sagacité et votre pugnacité pour que ce projet puisse aboutir.

AIDE AU FINANCEMENT DE LA CONSTRUCTION D'UNE CENTRALE DE PRODUCTION ÉLECTRIQUE BASÉE SUR UNE CHAUDIÈRE BOIS EN ARIÈGE

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Massat, pour exposer sa question, n° 1287, relative à l'aide au financement de la construction d'une centrale de production électrique basée sur une chaudière bois en Ariège.

Mme Frédérique Massat. Ma question, monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, s'adresse à M. le ministre chargé de l'industrie et de l'énergie, que je souhaitais interpellier sur le projet de la société Ariège Biomasse Cogénération de construction d'une centrale de production électrique basée sur une chaudière bois alimentant un turbo-alternateur.

Un appel d'offres de niveau européen a été lancé en 2009 par le ministère de l'environnement pour autoriser quelques entreprises performantes à produire à partir de la biomasse des énergies renouvelables avec des équipements de cogénération.

Après examen du dossier par la commission de régulation de l'énergie, qui l'a labellisé, la société ariégeoise ABC a été la seule autorisée, par arrêté ministériel du 25 février 2010, à exploiter l'ensemble du massif ariégeois étendu aux gisements forestiers de la région Languedoc-Roussillon pour produire électricité et chaleur.

Cette opération est fondée sur trois éléments : réalisation d'un ensemble comprenant une chaufferie et un turbo-alternateur financés par la société ABC ; signature d'une convention sur vingt ans entre ABC et EDF ; création d'un réseau de chaleur assurant une mission de service public et présentant un caractère d'intérêt général.

Or ce projet créateur d'emplois est remis en cause par l'ADEME, qui contredit et conteste, neuf mois après les conclusions techniques des services de l'État, les termes du directeur de l'énergie. Celui-ci avait considéré dans une lettre que ce projet avait « obtenu l'une des meilleures évaluations sur la base des critères qui étaient fixés par le cahier des charges ».

Le refus de l'ADEME de subventionner le volet réseau de chaleur, porté par une personne publique, lequel assurera une mission d'intérêt général au profit de bâtiments publics sur trois communes, dont Foix, la ville préfectorale, et des HLM, est en contradiction avec les ambitions du Grenelle de l'environnement.

Ainsi, on peut se demander si l'ADEME a pour mission d'avoir un contrôle *a posteriori* sur les conclusions techniques des services du ministère de l'énergie, en contradiction avec les articles 78 et 13 du décret du 4 décembre 2002 fondant l'appel d'offres.

Ce projet labellisé par la CRE et soutenu par les collectivités locales ne pourra pas aboutir si l'État n'accompagne pas financièrement le réseau de chaleur. En conséquence, je demande au ministre chargé de l'énergie de tout mettre en œuvre afin que le projet de la société ABC retenu par le ministère de l'énergie par arrêté du 25 février 2010 puisse être mené à terme.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Madame la députée, un appel d'offres pour les installations de production d'électricité à partir de biomasse d'une puissance de 250 mégawatts a en effet été lancé en janvier 2009. Cet appel d'offres visait à atteindre les objectifs de la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité, ainsi que ceux du plan national de développement des énergies renouvelables.

La procédure d'appel d'offres prévoit une analyse des candidatures par la commission de régulation de l'énergie, la CRE, et le classement des offres au regard des critères fixés par cahier des charges. Elle garantit un traitement objectif et impartial de toutes les offres soumises. Le projet que vous évoquez a ainsi été retenu selon cette procédure.

En parallèle de sa démarche, le porteur de ce projet a sollicité les services de l'ADEME pour obtenir, dans le cadre du fonds chaleur, une participation au financement du projet de réseau de chaleur de la ville de Saint-Paul-de-Jarrat, alimenté par l'unité de cogénération biomasse.

Par courrier en date du 23 novembre 2010, l'ADEME a estimé en première analyse que l'attribution d'une aide publique, qui viendrait en complément de la garantie offerte par les tarifs de rachat prévus à l'appel d'offres, risquait dans ce type de cas de fausser la concurrence avec les autres projets. Le système d'aides aux énergies renouvelables de l'ADEME doit en effet s'appliquer en cohérence avec les autres dispositifs de maîtrise de l'énergie mis en place par l'État et les collectivités locales, et avec le souci de l'égalité de traitement entre les candidats.

La CRE a été saisie le mois dernier afin qu'elle se prononce sur l'acceptabilité de l'attribution d'une aide publique à la création d'un débouché de chaleur au regard de la procédure d'appel d'offres.

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Massat.

Mme Frédérique Massat. J'entends bien vos propos, monsieur le secrétaire d'État. Il est indéniable que ce réseau de chaleur est complémentaire du projet de cogénération. Le fait qu'il ne puisse se réaliser, alors même qu'il est porté par un acteur public, remettrait en cause le projet, ce qui, quelque part, est en contradiction avec les ambitions du Grenelle. J'espère donc que le ministère de l'industrie va aider ce territoire à le faire aboutir.

MISE EN CONFORMITÉ DES ÉTABLISSEMENTS DE CINQUIÈME CATÉGORIE

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Reitzer, pour exposer sa question, n° 1300, relative à la mise en conformité des établissements de cinquième catégorie.

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, je souhaiterais à travers vous interpellier le secrétaire d'État chargé notamment du tourisme, du commerce et de l'artisanat, M. Frédéric Lefebvre, sur la mise en conformité des établissements hôteliers de cinquième catégorie, c'est-à-dire les hôtels accueillant moins de cent personnes et comptant moins de trente chambres.

Pour la sécurité incendie, ces établissements ont jusqu'au 4 août 2011 pour se mettre en conformité. Pour l'accès aux personnes handicapées, ils ont jusqu'au 1^{er} janvier 2015.

L'Union des métiers de l'hôtellerie et de la restauration souhaite ardemment que l'échéance relative à la sécurité incendie soit reportée à la date prévue pour l'accessibilité, dans un souci, au demeurant tout à fait logique, de cohérence et de bonne gestion des investissements.

Il s'agit d'investissements lourds, et qui concernent surtout de petits établissements. Sans bien sûr remettre en cause le principe même de la mise aux normes, L'Union des métiers de l'hôtellerie explique que, si la réglementation n'était pas assouplie, 3 000 à 4 000 hôtels risqueraient de cesser leur activité, ce qui entraînerait la suppression de quelque 10 000 emplois.

Ma question est donc très simple : comment le Gouvernement compte-t-il répondre à cette sollicitation des hôteliers restaurateurs ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État chargé du commerce extérieur*. Vous l'avez rappelé, monsieur le député, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ainsi que l'arrêté du 24 juillet 2006 renforcent les règles de sécurité incendie applicables aux établissements relevant du public et crée des obligations d'aménagement qui concernent l'ensemble du parc hôtelier français.

Un récent rapport du Contrôle général économique et financier consacré à l'applicabilité des réglementations nouvelles visant l'hôtellerie en France a effectivement dressé des perspectives préoccupantes, soulignant le risque de fermeture de 3 500 établissements sur 17 000, particulièrement sur les territoires les plus fragiles. C'est un risque pour l'emploi, pour l'activité économique dans le secteur hôtelier et pour nos territoires.

Le ministère chargé de l'économie accompagne le secteur de la petite hôtellerie par une campagne de diagnostic, et les outils financiers mis en place avec le concours D'OSÉO peuvent être mobilisés pour réaliser les travaux d'adaptation nécessaires.

Le risque est cependant réel que des établissements ne soient pas en mesure de réaliser les travaux de mise en conformité et diffèrent tout investissement de modernisation. Il s'ensuivrait un affaiblissement du niveau général de qualité et une réduction de l'offre par cessation d'activité.

C'est pourquoi le Premier ministre a demandé que soit conduite une mission d'évaluation sur l'application des règles de sécurité à l'hôtellerie, à laquelle participent les ministères de l'économie, de l'écologie et du logement, ainsi que le ministère de l'intérieur.

Cette mission devra notamment se prononcer sur l'opportunité d'harmoniser les calendriers de mise aux normes de sécurité incendie et d'accessibilité afin que les établissements n'aient pas à envisager deux séries de travaux, tout en assurant le meilleur niveau de sécurité pour nos concitoyens.

Le rapport sera rendu dans les toutes prochaines semaines et ses conclusions seront naturellement partagées avec l'ensemble des élus et des organisations professionnelles, dont fait partie l'UMIH.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

M. Jean-Luc Reitzer. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Votre réponse intéressera les professionnels et surtout les petits hôteliers qui, la plupart du temps, sont implantés dans des zones particulièrement fragiles.

J'espère que la mission d'information ira dans le sens voulu et apportera les apaisements nécessaires à la profession. Nous attendons donc avec impatience les conclusions de ce rapport et nous espérons que le Gouvernement aura la sagesse de prendre la décision qui s'impose en la matière. Je vous salue en tout cas pour cette réponse particulièrement claire et intéressante.

EXÉCUTION DES SANCTIONS APPLICABLES AUX MINEURS DÉLINQUANTS EN NOUVELLE-CALÉDONIE

M. le président. La parole est à M. Gaël Yanno, pour exposer sa question, n° 1306, relative à l'exécution des sanctions applicables aux mineurs délinquants en Nouvelle-Calédonie.

M. Gaël Yanno. Ma question, monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, s'adresse à M. le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés.

La Nouvelle-Calédonie a enregistré en 2010 une augmentation particulièrement inquiétante de la délinquance. Cette situation est encore plus préoccupante dans le grand Nouméa où les auteurs de ces actes de délinquance sont de plus en plus jeunes. Or la réponse pénale apportée à la délinquance des mineurs connaît de réels dysfonctionnements.

Il est depuis longtemps acquis qu'une sanction pénale, pour être pédagogique, doit être mise à exécution peu de temps après la commission de l'infraction. Il apparaît donc regrettable que la mise à exécution des jugements des mineurs délinquants en Nouvelle-Calédonie enregistre de grands retards. Deux chiffres en offrent une illustration inquiétante : les mineurs délinquants, sauf cas exceptionnel des multirécidivistes, sont jugés en moyenne deux ans après la commission de leur infraction ; leur jugement leur est signifié un an après son rendu. Quand on sait que, sur l'année 2010, les cambriolages opérés sur Nouméa ont connu une hausse de près de 14 %, et même si tous ces vols n'ont pas été commis par des mineurs, on peut s'inquiéter des lenteurs de la justice des mineurs en Nouvelle-Calédonie.

C'est donc une réaction urgente qui est attendue de la part de l'État, d'autant plus que l'origine de ces dysfonctionnements est connue : la principale cause reste le déficit de fonctionnaires de greffes. Le nombre insuffisant de greffiers rend impossible la tenue d'audiences supplémentaires et génère un allongement des délais pour dactylographier les dossiers. Le rendu et la mise à exécution des jugements des mineurs appréhendés s'en trouvent considérablement retardés.

Je souhaiterais donc connaître les mesures qu'entend prendre le Gouvernement pour rétablir la pédagogie et l'efficacité de la sanction pénale apportée à la délinquance des mineurs en Nouvelle-Calédonie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État chargé du commerce extérieur*. Monsieur le député, vous avez attiré l'attention du garde des sceaux sur les dysfonctionnements existant dans la réponse pénale apportée à la délinquance des mineurs en Nouvelle-Calédonie et souligné notamment les retards dans la mise à exécution du jugement après le rendu de la décision. Le garde des sceaux m'a demandé de vous répondre. Avant toute chose, je tiens à rappeler l'attention particulière qu'il porte au fonctionnement de la justice dans les territoires ultramarins et particulièrement en Nouvelle-Calédonie.

Actuellement, le ressort de la cour d'appel de Nouméa recense 101 fonctionnaires, dont sept greffiers en chef, trente et un greffiers, trois secrétaires administratifs, cinquante-deux adjoints administratifs, trois adjoints techniques, deux cadres territoriaux, un journalier et deux contractuels techniciens en informatique.

L'objectif de la chancellerie est de renforcer ces effectifs en dépit des départs à la retraite et des fins de séjour des personnels métropolitains.

Ainsi, à la suite des différentes commissions administratives paritaires tenues en novembre 2010, deux greffiers, dont un en remplacement d'un départ à la retraite le 5 février 2011, et un adjoint administratif ont été nommés au sein de ce ressort. Ces agents prendront leurs fonctions le 1^{er} mars 2011, ce qui portera à 103 le nombre des fonctionnaires. Ces arrivées prochaines devraient dès lors permettre d'assurer un traite-

ment plus rapide des dossiers de mineurs délinquants. Deux autres départs à la retraite de greffiers sont prévus au cours du premier semestre. Ces emplois seront publiés pour la prochaine commission administrative paritaire qui se réunit le 30 juin.

Par ailleurs, les personnels affectés sur le ressort de la cour d'appel de Nouméa venant de métropole effectuent un séjour de deux ans renouvelable une seule fois. Plusieurs agents sont en fin de séjour. Leurs emplois seront remplacés à l'identique au cours du premier semestre 2011.

Enfin, le garde des sceaux a demandé à ses services un état de lieux complet sur cette juridiction afin de mieux prendre en compte les délais de traitement des dossiers.

M. le président. La parole est à M. Gaël Yanno.

M. Gaël Yanno. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de votre réponse.

Vous l'avez compris, la préoccupation première des Calédoniens et notamment des Nouméens est aujourd'hui l'insécurité. Les délits commis sont pour la quasi-totalité élucidés par la police ou la gendarmerie : les auteurs sont donc pour la plupart connus. C'est bien au niveau de la rapidité et de la réactivité de la réponse pénale qu'il faut mobiliser nos efforts. C'est pourquoi je demande instamment au Gouvernement d'apporter une réponse énergique à la lenteur inacceptable des jugements des mineurs en Nouvelle-Calédonie. Cette actualité est confortée par les évènements qui se sont produites il y a quelques jours au centre pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie : la justice est, une nouvelle fois, sous les projecteurs en Nouvelle-Calédonie.

ATTRIBUTION DU MARCHÉ DU PORTEUR POLYVALENT TERRESTRE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, pour exposer sa question, n° 1285, relative à l'attribution du marché du porteur polyvalent terrestre.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la défense et des anciens combattants.

Le marché du porteur polyvalent terrestre vient d'être attribué par la direction générale de l'armement au constructeur italien Iveco. Portant sur la fabrication de 2 400 camions, ce contrat a vu deux groupements d'entreprises, Iveco et Renault Trucks Défense, présenter des offres de qualité, qualifiées de « recevables » par M. Besson dans la réponse qu'il a apportée en décembre dernier à mon collègue haut-viennois, Alain Rodet.

Il est fort à craindre qu'en privilégiant une offre spéculative, l'État n'hypothèque l'avenir de l'industrie française et de la mobilité terrestre dans l'activité de défense.

Je pense notamment à Renault Trucks Défense et à ses sous-traitants, situés en Haute-Vienne mais également dans quatre autres départements français, que cette attribution à Iveco va fragiliser – entre 200 et 300 emplois seraient ainsi menacés d'ici à huit ans –, alors même que ces entreprises détiennent un appréciable savoir-faire et réalisent sans cesse des investissements en vue de satisfaire les besoins opérationnels de l'armée française.

Cette décision est d'autant plus choquante que des pays comme l'Italie ou l'Allemagne, de leur côté, ne font pas appel à des procédures d'appel d'offres européen pour leur propre marché de défense.

Dans un contexte de crise économique qui perdure – les récents chiffres du chômage le confirment hélas ! – je souhaite savoir si, comme c'est le cas dans de nombreux pays, le Gouvernement envisage d'adopter des mesures visant à soutenir et à préserver l'emploi de notre industrie de défense, qui a déjà payé un lourd tribut.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Madame la députée, M. le ministre d'État, ministre de la défense et des anciens combattants, qui ne pouvait être présent ce matin, vous prie de bien vouloir l'excuser. Il m'a chargé de répondre à votre question, dans laquelle vous appelez son attention sur le marché des porteurs polyvalents terrestres.

L'examen de ce dossier a retenu toute son attention : il a d'ailleurs répondu à une question hier après-midi ici même. L'ensemble des facettes de ce dossier, notamment celles relatives à l'emploi, ont été examinées avec la plus grande vigilance par le ministère de la défense.

Deux offres étaient en concurrence : l'une présentée par Renault Trucks, filiale, je le signale au passage, du groupe suédois Volvo ; l'autre établie en partenariat de coentreprise entre Iveco, filiale du groupe italien Fiat, et Lohr, société familiale implantée en Alsace.

Les deux offres étaient de grande qualité et possédaient beaucoup d'atouts.

Après une analyse détaillée, il a été conclu que l'offre présentée par les sociétés Iveco et Lohr était la mieux-disante au regard des critères de sélection établis dans l'appel d'offres.

Dans ce contexte, cette offre a été retenue et une commande de 200 camions a été notifiée fin décembre 2010 à Iveco et Lohr. Les orientations issues de la révision du livre blanc et de la loi de programmation militaire pour 2013-2018 permettront de préciser les éventuelles quantités additionnelles à commander ultérieurement.

S'agissant des conséquences de cette décision sur l'emploi en France, je vous précise, madame la députée, que l'offre retenue présente un retour industriel français significatif puisque, pour les 200 camions achetés, la part exécutée en France est estimée à près des deux tiers. Ceci correspond à des prestations réalisées directement par le groupe alsacien familial Lohr, qui se trouve ainsi conforté par cette commande, mais aussi à des prestations réalisées en sous-traitance par d'autres sociétés françaises.

Enfin, il convient de préciser que les emplois concernés par ce contrat ne mettent pas en jeu de technologies critiques de défense.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Je prends acte de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, mais je suis obligée de dire qu'elle n'est pas de nature à me satisfaire, pas plus que celle apportée hier par M. Juppé dans cet hémicycle.

Vous omettez en effet de dire qu'Iveco représente en la matière un seul site d'emploi en France, en Alsace, alors que Renault Trucks représente quatre implantations en différents points du territoire français. En termes d'équité territoriale et d'emplois, à l'évidence le compte n'y est pas.

Vous omettez également de préciser qu'Iveco vient être d'être mis en vente par le groupe Fiat et que nous ne savons pas qui sera le repreneur d'Iveco, ce qui laisse planer les plus lourdes inquiétudes quant à l'avenir.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, comment ne pas être choqué par le fait que Renault Trucks qui, lui, a respecté scrupuleusement le cahier des charges, selon les termes mêmes de M. le ministre de la défense, ait été évincé de ce marché ? Comment, sans être protectionniste, ne pas être choqué également par le fait que ce marché ait été accordé à un constructeur italien alors même que l'Italie ne fait pas appel au marché européen ? J'espère qu'à l'avenir, le ministère sera plus attentif sur les procédures d'appel d'offres.

FINANCEMENT DES SERVICES D'ÉTAT CIVIL DE COMMUNES ACCUEILLANT UN HÔPITAL INTERCOMMUNAL

M. le président. La parole est à M. Marc Joulaud, pour exposer sa question, n° 1305, relative au financement des services d'état civil de communes accueillant un hôpital intercommunal.

M. Marc Joulaud. Je souhaitais appeler l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sur les difficultés rencontrées par les communes sièges de regroupement d'hôpitaux pour le financement de leur service d'état civil.

Dans le département de la Sarthe, pour prendre cet exemple, la fusion des hôpitaux de la ville de La Flèche, un peu plus de 16 000 habitants, et de la ville de Sablé-sur-Sarthe, 13 000 habitants, a conduit à la construction d'un nouvel hôpital sur le territoire de la petite commune du Bailleul qui ne compte qu'un peu plus de 1 000 habitants.

L'implantation de cet établissement a conduit à un accroissement significatif du nombre d'actes d'état civil devant être traités par la commune. Ainsi, alors que l'année précédant l'ouverture du centre hospitalier, une seule naissance était enregistrée sur la commune, ce nombre est passé à plus de 660 en 2010. Cette augmentation d'activité a contraint la commune à recruter et à investir pour plus de 100 000 euros par an.

La commune du Bailleul, comme d'autres en France, se trouve confrontée à des difficultés budgétaires importantes, en raison de la montée en puissance très importante des charges liées à l'état civil, alors que les dispositifs locaux de solidarité ne s'appliquent pas de manière systématique.

Pour ces raisons, le Sénat avait adopté en première lecture de la loi de finances rectificative pour 2010 un amendement visant à organiser la solidarité financière envers les petites communes accueillant un nouvel hôpital intercommunal. Cet amendement a malheureusement été rejeté en commission mixte paritaire. Le dispositif visait à donner un cadre stable et clair à la solidarité financière pour les petites communes et introduisait une nouvelle catégorie de dépense supplémentaire.

Je souhaiterais connaître la position du Gouvernement sur cette question et savoir si le dispositif qui avait été envisagé dans le cadre de la loi de finances rectificative a des chances d'être repris.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le député, en l'absence de Philippe Richert, ministre chargé des collectivités territoriales, permettez-moi d'apporter à votre question la réponse suivante.

Nous partageons votre constat : la présence d'un établissement public de santé comportant une maternité dans une petite commune donne lieu à des charges supplémentaires d'état civil qui peuvent être importantes au regard de la population de la commune.

Pour répondre à ce cas très particulier des grands hôpitaux situés dans de petites communes, un amendement sénatorial au projet de loi de finances rectificative pour 2010, vous l'avez rappelé, prévoyait que les villes qui représentent une part significative des naissances et des décès verseraient une contribution à la commune d'implantation.

Cet amendement avait été adopté par le Sénat, avec un avis favorable du Gouvernement, mais il n'a finalement pas été retenu par la commission mixte paritaire. Le Gouvernement demeure ouvert à l'éventualité d'une évolution législative sur le sujet.

En outre, il convient de préciser qu'il est envisageable de mettre en place des mécanismes locaux de solidarité pour les communes membres d'un EPCI à fiscalité propre. Dans un cadre intercommunal, il revient en effet aux élus de la communauté d'apprécier si la commune accueillant sur son territoire un centre hospitalier doit bénéficier d'une dotation de solidarité communautaire de nature à lui permettre de mieux couvrir les charges particulières qu'elles supportent du fait de la présence sur son territoire d'un établissement, notamment celles d'état civil.

Indépendamment même d'une organisation en EPCI, rien ne s'oppose à ce que les communes concernées s'accordent, par convention, pour verser une contribution à la commune qui supporte les charges de l'état civil. Dans la pratique, il est fréquent que la réalisation d'un grand équipement public ou d'un projet d'aménagement intéressant plusieurs communes donne lieu au préalable à un pacte financier.

Enfin, il convient de remarquer que la présence d'un centre hospitalier constitue à plusieurs égards une source de richesses pour la commune d'accueil. Tout d'abord, la dotation forfaitaire de la commune d'implantation de l'établissement peut être majorée du fait de la prise en compte au titre de la population présente sur le territoire communal des personnes accueillies dans un centre hospitalier en service de long séjour. Ensuite, la commune bénéficie de l'activité économique et des emplois induits par l'implantation de l'établissement sur le territoire de la commune.

MISE EN ŒUVRE DU PLAN SANTÉ OUTRE-MER

M. le président. La parole est à Mme Christiane Taubira, pour exposer sa question, n° 1291, relative à la mise en œuvre du plan santé outre-mer.

Mme Christiane Taubira. Monsieur le président, madame la ministre chargée de l'outre-mer, mes chers collègues, je vous prie de m'excuser : je suis profondément bouleversée par le départ d'Édouard Glissant en pensant à l'ami qu'il était, ce qui était peu de chose dans sa vie, mais surtout à l'immense penseur qui nous abandonne.

Je voulais interroger le ministre de la santé sur le plan santé outre-mer présenté par son prédécesseur en juillet 2009, qui comportait quatre engagements : un égal accès pour tous à des soins de qualité, la pérennité du modèle de financement solidaire, la réduction des inégalités et le renforcement du

lien social. Ce plan santé outre-mer prévoit également une pondération des effets de seuil et un complément budgétaire pour résorber les créances irrécouvrables.

Depuis que j'ai fait parvenir ma question au ministère de la santé, l'agence régionale de santé a attribué à l'hôpital de Cayenne une dotation de 4,2 millions d'euros. Cet hôpital présente un déficit de 4,11 % des ressources produites, ce qui est bien au-dessus du seuil de 2,5 % qui déclenche le redressement ou l'administration provisoire. Autrement dit, cette bouée de sauvetage, qui aurait fait grand bien également à l'hôpital de Saint-Laurent-du-Maroni, n'élimine pas les questions structurelles, à savoir la compensation pour le passage à 100 % en T2A, la demande d'une mission d'intérêt général d'aide à la contractualisation spécifique, la révision du coefficient géographique – en Guyane, le différentiel est de 32 % – et la suspension et même, dans l'idéal, la suppression des restrictions d'accès à l'AME, maintenant que le rapport IGAS et IGF est bien connu dans ses détails.

Enfin, je souhaitais alerter le ministre de la santé sur les conditions d'accueil des mineurs en psychiatrie. À Cayenne, ils sont accueillis dans le même service que les adultes, ce qui constitue un facteur de mise en danger réciproque. À Saint-Laurent du Maroni, un bâtiment, d'une capacité d'accueil de quinze places pour mineurs et dix places pour adultes, a été achevé depuis mars 2010, mais il attend encore son raccordement au réseau électrique... On imagine mal une industrie d'État qui patienterait dix mois pour être raccordée au réseau ! Les mineurs sont nombreux à être en grande détresse, par désarroi culturel, par addiction aux alcools et aux drogues, et les décisions judiciaires placent parfois des jeunes en grande fragilité dans ces services psychiatriques.

Je voudrais sensibiliser le Gouvernement à l'urgence et à la priorité de traiter cette question.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Madame le député, comme vous, nous vivons un moment difficile avec la disparition d'Édouard Glissant et je peux comprendre votre émotion au moment où vous vous exprimez devant l'Assemblée nationale.

Vous interrogez le ministre du travail, de l'emploi et de la santé sur le plan santé outre-mer. Xavier Bertrand, qui ne pouvait être présent ce matin, m'a demandé de bien vouloir vous transmettre la réponse suivante.

Comme vous le rappelez, le plan santé outre-mer comporte six groupes de mesures touchant à la formation, la recherche, les risques naturels, la continuité territoriale, les difficultés financières, la coopération interrégionale et internationale.

S'agissant des équilibres budgétaires, les particularités des départements d'outre-mer ont, depuis plusieurs années, donné lieu à des mesures financières spécifiques.

Certaines activités de recours, indispensables à une offre de soins de qualité, sont structurellement déficitaires en raison de l'étroitesse des bassins de population. Une aide à la résorption des créances irrécouvrables est effective depuis 2007, elle représente, depuis l'annonce du plan, 5,9 millions d'euros en 2009 et 2010. Cette aide sera poursuivie en contrepartie, bien évidemment, d'efforts importants sur le circuit patients, les admissions et la facturation des établissements.

Le calcul des crédits alloués aux plans de santé publique sur une base populationnelle se heurte, vous l'avez rappelé, à un effet de seuil qui se révèle défavorable aux DOM. Un

« minimum DOM » auquel nous réfléchissons pourrait permettre une mise en œuvre ambitieuse des plans de santé publique dans les départements ultramarins.

Pour ce qui est des dépenses de personnel, une récente analyse de la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques sur les disparités géographiques de salaires des personnels des établissements de santé pour 2008 ne montre pas d'écart qui ne soit pas pris en compte par les coefficients géographiques existants.

S'agissant de l'hospitalisation en psychiatrie de mineurs dans le secteur adultes, l'agence régionale de santé a demandé au centre hospitalier de Cayenne de monter un projet de quinze lits d'hospitalisation complète, qui devrait pouvoir être opérationnel début 2013.

Par ailleurs, une réunion avec l'ensemble des partenaires concernés – direction de la protection judiciaire de la jeunesse, centre hospitalier de Cayenne, conseil général, justice, secteur médico-social – va être prochainement programmée à l'initiative de l'ARS pour disposer d'une analyse globale de la situation et poser les bases d'un véritable plan d'action.

Enfin, pour répondre aux problèmes de souffrance psychique évoqués, je vous indique que deux postes de psychologue ont été créés et financés par l'ARS sur chacun des deux fleuves frontière. Le secteur associatif a bénéficié d'un soutien financier pour former et animer des réseaux de médiateurs, notamment amérindiens, spécialisés dans le repérage de la crise suicidaire. Signalons également la création et le financement par l'ARS d'un poste de médecin pédopsychiatre à l'hôpital de Saint-Laurent-du-Maroni.

Voilà, madame la députée, les éléments de réponse que souhaitait vous apporter Xavier Bertrand sur les nombreux points que vous soulevez.

M. le président. La parole est à Mme Christiane Taubira.

Mme Christiane Taubira. Madame la ministre, les directeurs d'hôpitaux publics seront intéressés par les précisions que vous avez apportées. S'agissant des équilibres financiers, certains sujets doivent être mis à plat et l'ARS doit y prendre toute sa part, c'est indiscutable.

S'agissant de la politique de recrutement, j'ai récemment saisi le directeur de l'ARS car cette politique manque parfois de lisibilité. Il faudra examiner dans le détail certaines situations.

Quant à la psychiatrie, votre réponse prévoyant une solution à l'horizon de 2013 n'est pas satisfaisante. En effet, l'accueil des mineurs dans le même service que les adultes est source de mise en danger réciproque. Des solutions intermédiaires existent et sont potentiellement opérationnelles. Je pense à certains établissements sanitaires privés, par exemple, où un étage est disponible. Le Gouvernement semble accepter tranquillement que, pendant deux ans encore, des mineurs soient mis en danger dans ces services psychiatriques.

COUVERTURE SOCIALE DE SALARIÉS DE L'EX-GROUPE GIAT INDUSTRIES

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine, pour exposer sa question, n° 1281, relative à la couverture sociale de salariés de l'ex-groupe GIAT Industries.

M. François Rochebloine. Ma question s'adresse à M. Xavier Bertrand, ministre du travail, de l'emploi et de la santé.

Permettez-moi de revenir sur le plan social mis en place dans le cadre des restructurations intervenues entre 2004 et 2006 au sein du groupe d'armement NEXTER, ex-GIAT Industries. Ce plan, beaucoup s'en souviennent, a fait disparaître plusieurs établissements industriels et des milliers d'emplois. Je l'ai personnellement dénoncé à maintes reprises, notamment eu égard au sort réservé au bassin d'emploi de Loire sud qui a vu le démantèlement, dans des conditions inacceptables, du site de Saint-Chamond.

Ce plan dit de « sauvegarde de l'emploi », prévoyait notamment des préretraites, ce qui, dans les faits, se traduisait par un licenciement économique assorti d'une dispense d'activité pour les salariés âgés de plus de cinquante-cinq ans et le versement d'une rente jusqu'à la date anniversaire de leurs soixante ans, par l'intermédiaire du groupe d'assurances GEREPI. Il s'agissait, comme le précisait l'article 8 de l'accord relatif au dispositif particulier de fin de carrière – DPFC –, d'une mesure de maintien des droits au titre de la couverture maladie de la sécurité sociale pour une durée de quarante-huit à soixante-douze mois, pour les personnels sous conventions collectives de GIAT Industries SA.

Or il semblerait que, du fait de l'évolution de certains textes applicables en ce domaine, les salariés concernés aient vu leurs droits au maintien de prestations forclos et aient ainsi été radiés des listes des ressortissants de la sécurité sociale au 1^{er} janvier 2009, et cela sans aucune information préalable.

La seule solution envisagée pour ceux qui ne disposaient pas d'une possibilité de rattachement à leur conjoint ou à un tiers consista alors à les faire adhérer à la couverture maladie universelle.

Il convient d'ajouter, dans ce cas de figure et pour être complet, que les salariés ont dû et doivent encore cotiser. Je vous cite le cas d'un couple du département de la Loire qui doit s'acquitter, depuis 2009, d'une somme de 250 euros par trimestre, soit 1 000 euros par an, cette somme correspondant à la part non couverte par l'ex-employeur – le groupe NEXTER ex-GIAT Industries. À noter que, face à cet imbroglio, une personne a même renoncé à cotiser, de sorte qu'elle n'était plus couverte !

Cette situation met en évidence un manquement véritable aux engagements pris par l'État au moment de la signature du plan social. N'y a-t-il pas lieu de s'interroger ? Comment ce dispositif spécifique relatif au volet assurance personnelle maladie et maternité n'a-t-il pu être mis en œuvre jusqu'au bout, sachant que le nombre de salariés concernés n'est pas très élevé ?

J'avais déjà signalé cette situation en juillet 2010 à Mme Bachelot, alors ministre de la santé. Aussi m'a-t-il paru nécessaire de relancer ce dossier qui relève de la solidarité nationale. C'est pourquoi je souhaiterais savoir ce qu'il est possible de faire pour rattraper une telle situation, particulièrement mal ressentie par les intéressés. Je vous remercie, madame la ministre chargée de l'outre-mer, des précisions qu'il vous sera possible de m'apporter sur ce dossier particulièrement délicat.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le député, permettez-moi de vous répondre à la place de Xavier Bertrand, ministre du travail, de l'emploi et de la santé.

Comme vous le savez, le décret du 14 février 2007 a ramené la durée du maintien de droit aux prestations en nature de l'assurance maladie de quatre ans à douze mois, tirant en cela

les conséquences de la mise en place de la CMU qui a pour vocation de couvrir les personnes qui n'ont droit à aucun autre titre aux prestations en nature de l'assurance maladie.

Toutefois, la mise en œuvre de ce décret s'est faite de manière à éviter les ruptures de droit. Il a donc été demandé aux régimes d'informer systématiquement les assurés par courrier de leur fin de maintien de droit et de prendre contact avec leur caisse pour continuer à bénéficier de l'assurance maladie à un autre titre – reprise d'activité, ayant droit, retraite ou, à défaut, CMU.

Je vous précise qu'en cas de non-réponse les assurés n'ont pas été radiés de l'assurance maladie : ils pouvaient tout à fait continuer à être remboursés de leurs frais de santé. En revanche, leurs droits étant identifiés comme « échus » dans les bases de l'assurance maladie, ils ne pouvaient plus bénéficier du tiers payant.

S'agissant des cas des préretraités que vous mentionnez, deux cas de figure ont été envisagés au plan national, sans pouvoir tenir compte d'accords locaux d'entreprise :

Si la personne a cessé son activité et se trouvait en maintien de droits avant l'entrée en vigueur du décret du 14 février 2007, le décret ne s'applique pas et elle bénéficie de quatre ans de maintien de droit ;

Si la personne a cessé son activité avant le 14 février 2007, mais ne se trouvait pas encore en maintien de droit – la CNAMTS octroyait alors deux ans de droits fermes avant le maintien de droit –, la nouvelle durée de maintien de droit s'applique à l'issue des deux ans de droits fermes. Cela correspond *a priori* au cas de figure que vous signalez : plan social de GIAT Industries de 2006, fin des droits fermes fin 2007, et un an de maintien de droit jusqu'au 31 décembre 2008.

Dans tous les cas de figure, au terme de la période de maintien de droit, ces personnes sont affiliées à la CMU de base jusqu'à l'âge de la retraite. Ces personnes ne sont donc pas radiées de l'assurance maladie.

Par ailleurs, ces personnes acquittent des cotisations dès lors que leurs ressources excèdent 9 029 euros par an. En effet, la CMU vise à couvrir des personnes qui ne peuvent être affiliées à un autre titre à l'assurance maladie, mais il ne serait pas équitable que cette affiliation soit dans tous les cas gratuite, d'autant que les cotisations sont calculées de façon très favorable : elles sont appelées au taux de 8 % sur la partie des revenus qui excède 9 000 euros, alors que dans le droit commun le taux est de 13,85 % au premier euro.

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

M. François Rochebloine. Je vous remercie, madame la ministre, des précisions que vous venez de m'apporter. Je vérifierai cela de très près avec les intéressés, mais il me semble que c'est une question de solidarité nationale et, jusqu'à preuve du contraire, certaines personnes doivent payer jusqu'à 1 000 euros de cotisations supplémentaires, ce qui est important.

ACTIVITÉ DE CHIRURGIE
INTERVENTIONNELLE DE L'HÔPITAL
ROBERT-BALLANGER À AULNAY-SOUS-BOIS

M. le président. La parole est à M. Gérard Gaudron, pour exposer sa question, n° 1298, relative à l'activité de chirurgie interventionnelle de l'hôpital Robert-Ballanger à Aulnay-sous-Bois.

M. Gérard Gaudron. Ma question s'adresse à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la santé, et concerne l'hôpital Robert-Ballanger d'Aulnay-sous-Bois-Villepinte dont la situation est quelque peu préoccupante.

En effet, un projet de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a récemment préconisé un avis défavorable quant à la poursuite de l'activité interventionnelle sous imagerie médicale par voie endovasculaire en cardiologie, et ce en raison d'un nombre d'interventions semble-t-il insuffisant. Cette position est contestée par la direction de l'établissement à laquelle j'apporte tout mon soutien, comme d'ailleurs la plupart des élus locaux du secteur.

Ce service, comme vous le savez, est performant. La qualité de ses actes est reconnue et son activité s'est accrue depuis 2007, avec une moyenne de 350 actes par an en 2009 et en 2010.

J'attire également votre attention sur le fait que le service cardiologie a été reconstruit récemment. Il est équipé d'une USIC de huit lits pouvant passer à douze lits. Il dispose, en outre, d'un appareil de coronarographies-angioplasties neuf, installé en janvier 2009.

L'établissement a de nombreux atouts. Situé dans un secteur urbanisé et comptant plus de 500 000 habitants, en pleine expansion démographique, il est le référent de l'aéroport de Roissy et se situe à proximité du parc des expositions de Villepinte. Il assure le tiers des urgences du département. La population y est légitimement attachée. Il me paraît donc inconcevable de fragiliser un service de cet hôpital en lui retirant l'autorisation de pratiquer certaines interventions en cardiologie pour surcharger d'autres établissements.

De plus, le déplacement des malades et des familles va devenir problématique si, par exemple, cet équipement se décentralise à Gonesse – c'est l'établissement qui semble tenir la corde dans le projet de l'ARS –, dans un secteur sans liaison de transports en commun pour les populations drainées actuellement par l'hôpital Robert-Ballanger. Je souhaiterais donc avoir des précisions sur ce dossier.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le député, vous interrogez le ministre du travail, de l'emploi et de la santé sur la situation de l'hôpital Robert-Ballanger d'Aulnay-sous-Bois et sur la poursuite de l'activité de chirurgie interventionnelle de cet établissement. Xavier Bertrand, retenu ce matin, vous prie d'excuser son absence, d'autant qu'il connaît votre implication dans ce dossier. Il m'a demandé de vous transmettre la réponse suivante.

Le seuil d'activité de la chirurgie interventionnelle est calculé réglementairement dans le schéma régional d'organisation sanitaire sur la base des années 2007, 2008 et 2009. Ces seuils d'activité sont fixés par les sociétés savantes et par les professionnels de la spécialité médicale ou chirurgicale, et ont pour but de garantir un degré élevé de qualité des soins. Ils constituent des critères objectifs pour déterminer le niveau d'activité de chaque établissement au sein des territoires de santé.

Sur cette base de calcul, l'hôpital Robert-Ballanger d'Aulnay-sous-Bois n'atteint pas le seuil minimal fixé à 350. Selon les données PMSI, la moyenne de l'hôpital sur ces trois années de référence est de 269 actes, même si l'établissement de santé déclare que, sur l'année 2010, il a effectivement réussi à atteindre ce seuil en effectuant 351 actes.

Compte tenu de l'offre de soins importante en Île-de-France, il est essentiel, pour maintenir son activité, que l'hôpital Robert-Ballanger s'engage dans un processus de coopération de plus en plus étroite avec les autres établissements du territoire de santé. Dans ce but, le ministère de la santé a demandé à l'agence régionale de santé d'Île-de-France de travailler avec le centre hospitalier Robert-Ballanger et les autres établissements du territoire de santé, afin de trouver les solutions adaptées aux besoins de la population.

M. le président. La parole est à M. Gérard Gaudron.

M. Gérard Gaudron. Vous l'imaginez bien, madame la ministre, votre réponse ne me satisfait pas : elle ne tient compte ni des réalités territoriales ni de la spécificité des populations du secteur.

Par ailleurs, nous nous interrogeons sur le bien-fondé des investissements réalisés il y a moins de deux ans sur cet établissement, en particulier sur le service en question. Il serait donc intéressant d'organiser une table ronde sur ce sujet avec l'ensemble des acteurs concernés.

CONSTRUCTION DU FUTUR HÔPITAL DE SAINT-LAURENT-DU-MARONI

M. le président. La parole est à Mme Chantal Berthelot, pour exposer sa question, n° 1284, relative à la construction du futur hôpital de Saint-Laurent-du-Maroni.

Mme Chantal Berthelot. Ma question s'adresse au ministre du travail, de l'emploi et de la santé. Le centre hospitalier de Saint-Laurent du Maroni ne parvient plus à répondre à ses missions de prévention et de soins de qualité pour tous.

Conçu en 1985 à l'origine pour une ville de 7 000 habitants, cet hôpital n'a été livré qu'en 1995. Or Saint-Laurent du Maroni compte aujourd'hui 40 000 habitants.

Tous les services sont aujourd'hui sursaturés : le taux de remplissage est très élevé aussi bien en maternité qu'en néonatalité et en médecine et les urgences sont totalement débordées.

Tout cela crée des conditions de travail intenable pour le personnel hospitalier, mais surtout une insécurité inacceptable pour les patients.

Les travaux d'extension en cours de certains services ne sauraient constituer qu'un pis-aller en attendant la construction d'un nouvel hôpital. En effet, en 2005, après une étude montrant l'impossibilité d'une extension sur place, le conseil d'administration a voté la construction d'un nouvel établissement.

Vous conviendrez, madame la ministre, que cette construction du nouvel hôpital s'impose encore plus en 2011 car, selon les projections de l'INSEE, la commune comptera 120 000 habitants en 2030 et deviendra la première ville de Guyane. L'hôpital de référence, à Cayenne, se trouve à 250 kilomètres, ce qui rend nécessaire la réalisation d'un centre hospitalier qui doit devenir le plus autonome possible.

Compte tenu de ces éléments, madame la ministre, allez-vous répondre aux attentes des Guyanais, notamment des Guyanais de l'ouest, et inscrire la construction du nouveau centre hospitalier de Saint-Laurent-du-Maroni, dans le plan Hôpital 2012 ?

M. le président. La parole est à Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, *ministre chargée de l'outre-mer*. Madame la députée, vous interrogez Mme la secrétaire d'État chargée de la santé sur le projet de construction du futur hôpital de Saint-Laurent-du-Maroni.

L'évolution démographique de la Guyane, et en particulier de l'ouest guyanais, nécessite en effet, vous l'avez rappelé, une adaptation importante de l'offre de soins. C'est pourquoi le Centre hospitalier de l'Ouest guyanais a été encouragé à concevoir un projet de reconstruction d'un hôpital à Saint-Laurent-du-Maroni, projet voté par le conseil d'administration.

Dans le cadre des plans Hôpital 2007 et Hôpital 2012, la Guyane a bénéficié de crédits importants et d'un triplement des aides, qui représentent en moyenne 50 % de l'investissement nécessaire. Ces aides sont encadrées au sein d'une enveloppe régionale, dont les paramètres choisis pour la détermination du montant sont très favorables à la Guyane : base et perspectives démographiques à l'horizon 2020 ; ajout du coefficient géographique – 25 % – et d'un coefficient d'insularité – 5 %.

L'enveloppe d'aides notifiée à l'agence régionale de santé de la Guyane avoisine les 30 millions d'euros et doit permettre cette adaptation nécessaire de l'offre de soins. L'ARS de Guyane travaille en étroite concertation avec le Centre hospitalier de l'Ouest guyanais à l'élaboration du plan de financement de la construction du nouvel hôpital de Saint-Laurent-du-Maroni. Une revue des projets doit se dérouler prochainement avec les services centraux du ministère de la santé, afin de valider les projets soutenus par l'ARS.

Vous avez raison, la Guyane a besoin d'une offre de soins de qualité, qui réponde aux besoins de la population et aux enjeux de santé publique locaux. Nous travaillons actuellement dans cette voie. En ma qualité de ministre chargée de l'outre-mer, j'ajouterai que j'ai demandé une réunion de travail avec le ministre Xavier Bertrand, afin de faire le point sur l'ensemble des établissements hospitaliers outre-mer.

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

Mme Chantal Berthelot. Je vous remercie, madame la ministre, pour ces quelques éléments de réponses. Cependant, le plan de financement est bien avancé et les 30 millions notifiés à l'ARS ne suffiront pas. Il est donc impératif que, avec les services concernés, vous actiez le fait que ce nouvel établissement hospitalier est indispensable à l'Ouest guyanais.

PROFANATION DES CIMETIÈRES

M. le président. La parole est à M. Jean-Philippe Maurer, pour exposer sa question, n° 1307, relative à la lutte contre la profanation des cimetières.

M. Jean-Philippe Maurer. Ma question s'adresse au ministre de l'intérieur.

Les profanations de cimetières prennent une dimension nouvelle, car au vandalisme lié aux actes de quelques individus désocialisés s'ajoute une nouvelle forme qui se manifeste trop fréquemment, à savoir celle qui a pour objectif de stigmatiser des communautés religieuses, en pourchassant les défunts dans leur repos éternel. Les chiffres disponibles recensant les profanations de sites religieux et les cimetières pour les dix premiers mois de l'année 2010 donnent quatre cent dix sites chrétiens touchés, quarante sites musulmans et trente-cinq sites israéliens.

Le cimetière sud de Strasbourg a ainsi été victime à quatre reprises en dix ans d'actes de vandalisme touchant toutes les confessions sans exclusive. Je sais que le préfet du Bas-Rhin suit de près ce dossier qui lui tient à cœur. La condamnation de tels actes ne suffit pas, et ce sont bien des mesures directes, locales, qu'il faut prendre pour les lieux les plus exposés, les plus vulnérables. Que ne dirait-on si, dans un mois ou dans un an, une nouvelle profanation venait à se produire alors que la sécurisation de ces lieux n'aurait pas été renforcée ?

Ainsi, la topographie des lieux me semble nécessiter un rehaussement du mur d'enceinte, un renforcement des accès d'entrée et une alerte technologique pour repérer et signaler les intrusions éventuelles. J'ai donc demandé la mobilisation du Fonds interministériel de prévention de la délinquance pour contribuer au coût de la sécurisation des lieux, car la récidive est, dans ce domaine, toujours à craindre. À défaut de trouver rapidement les auteurs de tels actes, il faut résolument mettre en place des moyens efficaces pour entraver leurs sinistres projets.

Aussi, je vous remercie de m'indiquer l'état d'avancement des réflexions engagées pour empêcher que soient de nouveau perpétrés facilement, trop facilement, de tels actes au cimetière sud de Strasbourg.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, *ministre chargée de l'outre-mer*. Monsieur le député, vous appelez l'attention du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sur les atteintes aux lieux de culte, et en particulier sur les profanations de cimetières.

Permettez-moi de vous dire, en premier lieu, combien le Gouvernement est attentif à ces dégradations que rien ne saurait justifier. Par leur symbole même autant que par leurs conséquences, ces actes heurtent de plein fouet les fondements de notre pacte républicain et affectent dangereusement les conditions du « vivre ensemble » auquel nous sommes profondément attachés. Dans notre pays, le principe de laïcité est indissociable, en effet, de la liberté pour tous les citoyens de pratiquer le culte de leur choix, comme du droit pour chacun de nos morts de reposer en paix, dans le respect des croyances qui furent les siennes.

En 2010, 233 atteintes à des lieux de culte visant plus spécifiquement des cimetières ont été recensées. Les sites chrétiens ont été les premiers touchés, jusqu'à représenter 214 des 233 cimetières ayant fait l'objet de dégradations. Il reste, monsieur le député, que nous ne saurions nous arrêter à l'aridité des statistiques, tant ce genre de méfaits, quand bien même ils resteraient isolés, soulèvent le cœur, créent le désarroi des familles et suscitent légitimement la colère de tous nos concitoyens.

L'Alsace et le Bas-Rhin, votre département, n'ont pas été épargnés par ces agissements intolérables. Ces faits, quelle que soit la confession visée, ne sauraient évidemment rester impunis. Chaque fois qu'ils se sont produits, les instructions les plus fermes ont été systématiquement données aux services de sécurité, afin que tout soit mis en œuvre pour en identifier et interpellé les auteurs et que ces derniers soient déferés à la justice.

À cet égard, si les chiffres de 2010 ne sont pas totalement consolidés, je rappelle que pas moins de 143 personnes ont été poursuivies en 2009 et, pour la plupart, sanctionnées. Certes, un certain nombre d'enquêtes diligentées par les services de police et de gendarmerie ont montré que ces dégradations étaient parfois le fait de jeunes mineurs ou d'individus en

proie à l'alcool ou au désœuvrement ; leurs actes n'en restent pas moins inqualifiables, et chacun doit bien être persuadé qu'il n'y a pas d'avenir dans la République pour ceux qui en bafouent les symboles ou en piétinent les règles.

Au-delà d'une volonté sans faille des forces de sécurité qui, sous l'autorité du ministre de l'intérieur, s'engagent au quotidien pour prévenir et réprimer ces faits, la mobilisation de l'ensemble des acteurs de terrain est évidemment primordiale ; la mobilisation des élus, la sensibilisation des gardiens de cimetière, le développement de la vidéo-protection sont autant d'éléments de nature à juguler ce phénomène.

Un certain nombre d'audits de sécurité sont en cours, en particulier dans la région strasbourgeoise, afin d'évaluer les besoins et les méthodes de protection les plus efficaces. Sachez qu'aux côtés des élus locaux l'État sera très attentif et mobilisera ses ressources financières et opérationnelles.

M. le président. La parole est à M. Jean-Philippe Maurer.

M. Jean-Philippe Maurer. Madame la ministre, je vous remercie pour ces encouragements, mais je tiens à plaider une nouvelle fois en faveur du renforcement de la sécurisation des lieux les plus vulnérables. Je demande aussi solennellement que les députés puissent être informés et associés aux audits de sécurité en cours.

CONTRÔLE DE L'ASSUJETTISSEMENT À LA TAXE LOCALE SUR LA PUBLICITÉ EXTÉRIEURE

M. le président. La parole est à Mme Claude Darciaux, pour exposer sa question, n° 1290, relative aux moyens de contrôle de l'assujettissement à la taxe locale sur la publicité extérieure.

Mme Claude Darciaux. Madame la ministre, je souhaite appeler votre attention sur les difficultés rencontrées par les communes afin de mettre en œuvre la nouvelle taxe locale sur la publicité extérieure. La loi de modernisation de l'économie a opéré une refonte de plusieurs régimes de taxes existantes sur la publicité visant les affiches, réclames et enseignes, les emplacements et les véhicules publicitaires en une taxe unique, la TLPE, au dispositif plus complexe. Cette loi, en instituant des tarifs et des modes de calcul différents entre les supports, crée une certaine iniquité, notamment au détriment des enseignes pour lesquelles l'assiette de la taxe est la somme des enseignes pour un même établissement et auxquelles sont appliqués des coefficients multiplicateurs plus élevés. Qu'envisagez-vous en la matière pour simplifier cette disposition ?

Surtout et plus concrètement, le caractère simplement déclaratif de cette taxe conduit à des situations inéquitables entre les entrepreneurs mais aussi entre les communes, qui ne disposent pas de moyens réels de contrôle. Aussi, je souhaite savoir si la collectivité peut disposer de meilleurs moyens de contrôle et de sanction dans le cas d'un défaut de déclaration ou d'une déclaration mensongère. En effet, l'article L. 2233-15 du code général des collectivités territoriales stipule qu'une sanction est possible en cas de défaut de déclaration, à ceci près que, dans les faits, cet article ne peut s'appliquer faute de décret d'application.

Il est bien normal que les maires se saisissent des outils mis à leur disposition pour éviter de réduire leurs recettes. En ce qui concerne ma commune de Longvic, il en résulte un préjudice financier important de plus de 60 000 euros. Dans une autre commune de ma circonscription, Quétigny, cela représente plus de 300 000 euros !

Au moment où les dotations aux collectivités locales sont gelées et où la réforme de la taxe professionnelle fragilise les recettes des communes, la TLPE est un outil fiscal permettant de nouvelles recettes économiques et écologiques, l'objectif final étant bien de réduire la surface publicitaire.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. La taxe locale sur la publicité extérieure a été instituée par amendement parlementaire à la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008. Il s'agissait, selon les termes même du rapport présenté par son auteur, M. Marini, rapporteur général du budget au Sénat, de simplifier et de moderniser un dispositif existant aussi complexe qu'obsolète puisqu'il ne tenait pas compte des nouvelles techniques d'affichage et de publicité, qui se trouvaient de fait exonérées de la taxe.

La taxe locale sur la publicité extérieure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009. Il s'agit d'une taxe facultative, c'est-à-dire que les communes ou leurs groupements sont libres de l'instituer ou non. Si un dispositif de transition a été prévu à l'article L. 2333-16 du code général des collectivités territoriales, il ne visait que les communes qui percevaient en 2008 l'ancienne taxe sur les affiches ou celle sur les emplacements publicitaires fixes. La décision d'instituer ou de ne plus percevoir la taxe demeure, en tout état de cause, de la seule responsabilité des collectivités locales ou de leurs groupements.

L'assiette de la taxe est constituée par les dispositifs publicitaires, les enseignes et les pré-enseignes, tels qu'ils sont définis par le code de l'environnement, à la condition qu'ils soient visibles de toute voie ouverte à la circulation publique et qu'ils soient placés à l'extérieur des bâtiments, ainsi qu'a pu le rappeler le Conseil d'État dans une décision récente – Société Zara France, 28 octobre 2009. En conséquence, le contrôle des déclarations des redevables par les agents mandatés par les collectivités territoriales et leurs groupements est aisé puisqu'il repose sur la constatation d'éléments objectifs, comme la superficie. En cas de défaut de déclaration, la taxe peut être mise en recouvrement par la commune ou le groupement sur la base de ces mêmes constatations factuelles.

S'agissant des sanctions possibles en cas de défaut de paiement, il est nécessaire de rappeler que le tribunal de police peut condamner tout contrevenant n'ayant pas payé la taxe dans le délai légal au paiement du quintuple des droits dont la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale a été privé.

M. le président. La parole est à Mme Claude Darciaux.

Mme Claude Darciaux. Je vous remercie de ces explications, madame la ministre, que je ne manquerai pas de transmettre aux nombreux maires concernés par cette TLPE.

AVENIR DE L'ASSEMBLÉE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE

M. le président. La parole est à Mme Françoise Hostalier, pour exposer sa question, n° 1297, relative à l'avenir de l'Assemblée européenne de sécurité et de défense.

Mme Françoise Hostalier. Ma question s'adresse à Mme la ministre des affaires étrangères.

La mise en place du service européen pour l'action extérieure est une avancée primordiale dans la construction de l'identité européenne, aussi bien au plan diplomatique qu'en matière de sécurité et de défense.

Dans ce domaine de la sécurité et de la défense, le traité de Lisbonne donne des pouvoirs nouveaux au Parlement européen, en précisant toutefois que ces nouveaux pouvoirs n'enlèvent rien à ceux des parlements nationaux.

L'affirmation d'une politique commune de diplomatie et de défense est une excellente chose. Cependant, l'essentiel des décisions reste de la compétence nationale. En France, comme dans la plupart des pays européens, ce sont les parlements nationaux qui, dans ces domaines, votent les budgets, contrôlent la politique du gouvernement et décident des opérations extérieures.

Il existe, pour quelques mois encore, une instance qui regroupe tous les parlements européens sur les questions de défense et de politique étrangère : l'Assemblée européenne de sécurité et de défense, ancienne assemblée parlementaire de l'UEO, qui comprend les vingt-sept pays de l'Union plus vingt autres pays européens, dont la Turquie, la Russie et la Géorgie. Son existence est menacée par une interprétation restrictive du traité de Lisbonne et par la recherche d'économies qui ne me semblent pas justifiées au vu de l'enjeu et du rôle incontestable que joue cette assemblée : La qualité de ses rapports est reconnue par et c'est le seul lieu en Europe qui permet un dialogue direct et régulier entre parlementaires nationaux de pays parfois en froid, voire en conflit, comme ce fut le cas entre la Russie et la Géorgie. S'il est évident que la structure actuelle doit être rénovée et adaptée à un nouveau contexte, le principe de l'existence de cette assemblée doit être préservé. Quelle est la position du Gouvernement sur cette question et que peut-il proposer sur la structure qui succédera à l'institution actuelle ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée de l'outre-mer.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Madame la députée, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Alliot-Marie, retenue ce matin, qui m'a chargée de vous transmettre sa réponse.

Le protocole annexé du traité de Lisbonne sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne précise la procédure d'information de ces parlements sur les actes de l'Union européenne, y compris sur les actes de la politique européenne de sécurité commune. Il prévoit aussi la possibilité de débattre, dans le cadre de la coopération interparlementaire, des questions de politique européenne de sécurité commune.

La mission parlementaire de suivi de la politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne peut se poursuivre dans le cadre de la conférence des organes parlementaires spécialisée pour les affaires de l'Union, l'ex-COSAC, reconnue dans le traité de Lisbonne.

Cet organisme offre un cadre d'échanges et de suivi aux parlementaires nationaux et européens, parfaitement utilisable pour les questions de sécurité et de défense. Il appartient en particulier aux parlementaires, membres des commissions de la défense et de l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale, de préciser les contours de son organisation et de présenter des propositions afin qu'une décision puisse être prise dès le premier semestre 2011, comme convenu lors de la conférence des Parlements de l'Union européenne qui s'est tenue à Stockholm en mai 2010. C'est également dans ce cadre que l'expérience et les acquis de l'Assemblée européenne de sécurité et de défense, l'ancienne Assemblée parlementaire de l'UEO, doivent être valorisés, y compris pour associer les parlementaires de pays tiers.

La proposition de résolution européenne présentée par le Sénat, qui retient le modèle flexible de la COSAC, va dans ce sens. Elle est d'ailleurs mentionnée dans le rapport sur la mise en œuvre du traité de Lisbonne et reprise dans les débats en cours sur le suivi de la politique de défense et de sécurité commune, présenté à l'occasion de la dernière session parlementaire de l'Assemblée de l'UEO qui s'est tenue du 30 novembre au 2 décembre 2010. Ce rapport invite les parlements nationaux à concentrer leurs efforts en ce sens et retient la date de mai 2011, à l'occasion de la dernière session parlementaire de l'Assemblée de l'UEO, pour la remise de conclusions définitives.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Hostalier.

Mme Françoise Hostalier. Je vous remercie de cette réponse, qui ne me satisfait qu'à moitié. Je suis au cœur des réflexions que vous mentionnez. Mais la mise en place du service européen d'action extérieure nécessite vraiment la présence, aux côtés de la haute représentante, d'une assemblée parlementaire composée de membres des parlements nationaux, qui soit réellement capable de promouvoir les actions de ceux-ci aux côtés du Parlement européen. Certes, la COSAC permet d'organiser des conférences entre parlementaires nationaux. Mais elle reste un organe de concertation, d'échange d'idées et non de proposition. Elle n'a pas capacité à mener véritablement des travaux approfondis.

Nous serons extrêmement attentifs aux propositions que feront les présidents des commissions de la défense des différents parlements et les présidents des parlements eux-mêmes. Nous avons donc rendez-vous en mai 2011.

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

2

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. J'informe l'Assemblée que le dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes, qui devait intervenir mardi 8 février, après les questions au Gouvernement, est reporté à une date ultérieure, qui sera arrêtée par la prochaine conférence des présidents.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

- Discussion du projet de loi autorisant la ratification des statuts de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables ;

- Débat sur les dix ans de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

La séance est levée.

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

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

CLAUDE AZÉMA

