

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

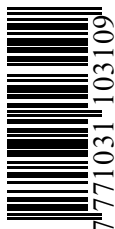
SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Séances du jeudi 31 mars 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	2217
2 ^e séance	2247

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

154^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 31 mars 2011

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME ÉLISABETH GUIGOU

1. Questions orales sans débat (p. 2220)

DESSERTE FERROVIAIRE DU BRIANÇONNAIS (p. 2220)

M. Joël Giraud, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN LORRAINE (p. 2221)

M. Laurent Hénart, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

TRANSPORT SCOLAIRE DES ÉLÈVES RÉSIDANT À LA CASERNE CARNOT DANS LE BOIS DE VINCENNES (p. 2222)

Mme Sandrine Mazetier, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement, Mme Sandrine Mazetier.

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE LES OLMES ET VILLEFRANCHE-NORD (RHÔNE) (p. 2223)

M. Patrice Verchère, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

LIGNE FERROVIAIRE PARIS-VESOUL-BELFORT (p. 2223)

M. Alain Joyandet, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

RÉALISATION DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE (p. 2224)

M. Bernard Gérard, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

DÉVELOPPEMENT D'ÉNERGIES ALTERNATIVES AU NUCLEAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE (p. 2225)

Mme Anny Poursinoff, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement, Mme Anny Poursinoff.

SÉCURISATION ET AMÉNAGEMENT DE LA RN171 (p. 2226)

M. Michel Hunault, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement, M. Michel Hunault.

INFRASTRUCTURES INDUSTRIALO-PORTUAIRES À DUNKERQUE (p. 2227)

M. Christian Hutin, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

CONDITIONS DE RÉALISATION DES TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF (p. 2227)

M. Pascal Brindeau, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement.

AMÉNAGEMENT DE LA RN2 DANS LE NORD (p. 2228)

Mme Christine Marin, M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement, Mme Christine Marin.

CRÉDITS ALLOUÉS À L'EMPLOI DES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LES ENTREPRISES ADAPTÉES (p. 2229)

Mme Odette Duriez, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, Mme Odette Duriez.

CONTRÔLE DES DÉPASSEMENTS D'HONORAIRES (p. 2230)

M. Jean-Paul Bacquet, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. Jean-Paul Bacquet.

SITUATION DU SECTEUR PSYCHIATRIQUE EN SAINTONGE (p. 2231)

Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, Mme Catherine Quéré.

DÉLIVRANCE DES CARTES VITALE AVEC PHOTO (p. 2232)

M. Louis Giscard d'Estaing, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. Louis Giscard d'Estaing.

ACCOMPAGNEMENT DES ENFANTS HANDICAPÉS HORS DU TEMPS SCOLAIRE OU DES PÉRIODES DE SOINS (p. 2233)

Mme Martine Pinville, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, Mme Martine Pinville.

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE PARAY-LE-MONIAL ET LYON (p. 2234)

M. Jean-Marc Nesme, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. Jean-Marc Nesme.

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE L'A660 ET DE LA RN250 DANS L'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD (p. 2234)

M. François Deluga, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. François Deluga.

CALENDRIER DE LA RÉALISATION DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE (p. 2235)

M. Rémi Delatte, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. Rémi Delatte.

APPLICATION DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DE GESTION
CYNÉGÉTIQUE DANS LA MEUSE (p. 2236)

M. Jean-Louis Dumont, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. Jean-Louis Dumont.

RECONSTRUCTION DU COMMISSARIAT DE SAINT-AVOLD
(p. 2237)

M. André Wojciechowski, Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, M. André Wojciechowski.

RECONNAISSANCE DE L'ÉTAT DE CATASTROPHE
NATURELLE POUR TROIS COMMUNES DES YVELINES
(p. 2238)

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

CONSTRUCTION DE LA COUR D'APPEL DE FORT-DE-
FRANCE (p. 2238)

M. Alfred Marie-Jeanne, Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative.

IMPLANTATION D'UN CENTRE PÉNITENTIAIRE À LIMOGES
(p. 2239)

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

ÉLIGIBILITÉ AUX FONCTIONS DE JUGE D'UN TRIBUNAL DE
COMMERCE (p. 2240)

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

SITUATION DES COLLÈGES DU 20^e ARRONDISSEMENT DE
PARIS (p. 2240)

Mme George Pau-Langevin, Mme Jeannette Bougrab, secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative, Mme George Pau-Langevin.

AVENIR DE LA RAFFINERIE DE REICHSTETT DANS LE BAS-
RHIN (p. 2241)

M. André Schneider, M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, M. André Schneider.

AMÉNAGEMENT DES RN 147 ET 149 (p. 2242)

M. Jean-Michel Clément, M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, M. Jean-Michel Clément.

CONDITIONS DE TRANSFERT DE LA PART
DÉPARTEMENTALE DE LA TAXE D'HABITATION VERS LES
INTERCOMMUNALITÉS SISES SUR DEUX DÉPARTEMENTS
(p. 2243)

M. Michel Liebgott, M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, M. Michel Liebgott.

RÉHABILITATION D'UNE VANNE SECTEUR À JOINVILLE-
LE-PONT (p. 2244)

M. Olivier Dosne, M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

GESTION DU MASSIF FORESTIER DE MONTMORENCY
DANS LE VAL-D'OISE (p. 2245)

M. Claude Bodin, M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, M. Claude Bodin.

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2246)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME ÉLISABETH GUIGOU,

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

DESSERTE FERROVIAIRE DU BRIANÇONNAIS

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 1414, relative à la desserte ferroviaire du Briançonnais.

M. Joël Giraud. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, ma question a trait à la dégradation de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes et, plus particulièrement, du Briançonnais qui concentre la majeure partie de l'activité touristique de ce département.

Le débat sur le schéma national des infrastructures de transport a mis en relief ce problème, que vous connaissez bien, et la création d'une liaison ferroviaire sous le col du Montgenèvre a été réintroduite dans la version consolidée du SNIT, au regard notamment du million et demi de voyageurs susceptibles de transiter chaque année par cet itinéraire.

L'accès aux Hautes-Alpes par le train est passé de 25 % de parts de marché – du temps où l'on pouvait engager vingt trains de nuit en rafales – à 5 % il y a deux ans et à 1,5 % depuis cette année.

On ne peut pas dire que le développement durable y gagne, et cela devient un grave problème économique dans un département où l'environnement constitue précisément un atout, d'autant que, au-delà de la dégradation du service, ce sont bien les capacités mises en œuvre qui font défaut.

Ma question a trait à l'unique solution, en attendant le tunnel, qui peut nous sauver du « tout voiture ». Trois allers-retours en TGV Paris-Milan s'arrêtaient en Italie, à Oulx, à 29 kilomètres de la frontière, et permettaient de pallier la carence des services côté français. Mais, depuis les travaux dans le tunnel du Mont-Cenis et la guérilla entre la SNCF et Trenitalia, il n'y en a plus que deux et, la plupart du temps, on a droit à un transbordement par autocar à Modane – deux heures de retard, des TGV sans réservation..., bref, une galère pour les usagers et un manque à gagner pour l'économie touristique.

Ma première question est la suivante : quand reviendrons-nous à une situation normale, soit trois TGV Paris-Milan avec arrêt à Oulx, avec un contingentement de places permettant de réserver facilement, les week-ends d'hiver en particulier ?

Ma deuxième question exprime une demande pressante : de nombreux TGV « neige » desservent l'axe Paris-Modane en hiver, alors que la capacité d'accueil de la Maurienne est très inférieure à celle du Briançonnais. Ne pourrait-on en prolonger quelques-uns jusqu'à Oulx les week-ends d'hiver ? Il est d'ailleurs à noter que, jusqu'à une période récente, certains de ces TGV avaient une numérotation internationale. Cela supposerait, il est vrai, que des rames bicourant leur soient affectées, ou qu'ils soient tractés par une motrice italienne jusqu'à Oulx. Ce serait la bonne réponse à nos problèmes de capacité, mais la SNCF s'est toujours refusée à aborder le sujet.

Je souhaite enfin aborder un troisième sujet : la liaison Lyon-Turin. À quand le retour des trains entre ces deux villes ? La SNCF a supprimé, voici quelques années, trois allers-retours qui contribuaient à la qualité de la desserte du Briançonnais. Aller de la capitale des Gaules à celle du Piémont relève désormais de l'exploit. Trenitalia veut rétablir cette liaison dans le cadre d'un partenariat public-privé. La France accompagnera-t-elle cette initiative et, si oui, dans quel délai ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Madame la présidente, monsieur le député, vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur l'accès au département des Hautes-Alpes et en particulier sur la desserte ferroviaire du Briançonnais pendant l'été. Je connais bien ce problème. *(Sourires.)*

Depuis l'été 2010, la situation est aggravée par les restrictions de circulation affectant les trains Artésia entre Paris, Turin et Milan, qui desservent notamment les gares d'Oulx et de Bardonecchia. Ces deux gares font actuellement l'objet de deux arrêts quotidiens dans chaque sens, contre trois auparavant.

La mise en place, au 1^{er} juillet 2009, d'un nouveau système de sécurité sur le réseau italien a contraint la SNCF, à l'instar des autres opérateurs, à équiper en conséquence ses rames TGV et à procéder ensuite à l'homologation de son parc de matériel roulant ainsi modifié.

La procédure d'homologation, qui devait s'achever le 1^{er} juillet 2010, a pris un retard important, bouleversant le programme industriel initial – ce dont nous ne sommes pas directement responsables. La SNCF continue de travailler en étroite collaboration avec Trenitalia pour rétablir les trois fréquences quotidiennes d'ici à cet été – c'est bien l'objectif du Gouvernement et, lorsque j'étais administrateur de la SNCF, j'ai milité pour cette cause et vous savez pourquoi : je suis autant que vous attaché à la desserte du Briançonnais...

L'autorisation de circulation d'une nouvelle rame, délivrée par les autorités italiennes le 25 février dernier, constitue un signe très encourageant.

S'agissant de la possibilité de prolonger jusqu'à la gare d'Oulx, en haute saison hivernale, certains TGV Paris-Modane, il faut souligner que cette offre saisonnière est assurée par des rames de type duplex, en service sur les lignes à grande vitesse Atlantique et Sud-Est, qui ne sont pas équipées du tri-courant, condition nécessaire à la circulation en Italie.

La coopération des deux opérateurs nationaux est impérative pour rétablir avant cet été l'offre à grande vitesse Paris-Oulx-Milan, qui contribue à l'attractivité, notamment touristique, du Briançonnais. C'est, j'y insiste, l'un des objectifs du Gouvernement.

Dans la perspective de ce retour à la normale, je tiens à réaffirmer devant vous l'attachement des pouvoirs publics à la continuité, sur cet axe, d'un service de transport de voyageurs à grande vitesse, plébiscité par les voyageurs et emblématique des politiques de transports durables communes à nos deux pays. Vous pouvez compter sur le Gouvernement pour accélérer les procédures et régler le problème avant l'été.

PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN LORRAINE

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Hénart, pour exposer sa question, n° 1427, relative aux projets d'infrastructures de transport en Lorraine.

M. Laurent Hénart. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, le débat sur le schéma national des infrastructures de transport m'amène, comme notre collègue Joël Giraud, à évoquer la situation de la Lorraine.

Je rappelle au préalable la situation particulière de cette région, seule en France à être limitrophe de trois États : la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne. Elle est ainsi un lieu de transit, de personnes ou de marchandises, depuis le bassin de la Mer du Nord vers le bassin de la Mer Méditerranée. Par ailleurs, l'État a consenti de réels efforts, notamment avec le TGV est-européen, pour situer la région sur un axe Ouest-Est, allant du bassin francilien vers l'Europe centrale et orientale.

Le défi que doit relever cette région, la plus touchée par la crise puisque c'est elle qui a perdu le plus grand nombre d'emplois en France depuis 2008, consiste à rester un carrefour d'échanges européens et à développer son positionnement sur l'axe Nord-Sud.

Nous défendons, de ce point de vue, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, deux projets qui nous paraissent essentiels. Le premier est le canal Moselle-Saône, qui permettra de relier à grand gabarit la Moselle à la Saône et au Rhône ; il s'agit d'une liaison d'un peu plus de 270 kilomètres. Le second est le raccordement de nos transports ferroviaires au TGV Rhin-Rhône, raccordement actuellement à l'étude et qui doit être inscrit dans le schéma national. Je rappelle que l'on met, actuellement, près d'une heure de plus en train qu'en voiture pour aller de Metz ou de Nancy à Lyon. À l'heure des modes alternatifs de transport, il est évident que le raccordement aux lignes à grande vitesse rendrait le train plus compétitif que la voiture sur l'axe Nord-Sud.

Nous avons déjà une autoroute, l'A 31, qui relie les Pays-Bas et la Belgique à la Méditerranée. Il serait vital pour notre région d'y ajouter un axe fluvial et un axe ferroviaire, afin de

constituer un vrai corridor européen multimodal, permettant de basculer d'un type de transport à un autre. Au-delà de l'épine dorsale que représente le sillon Thionville-Metz-Nancy-Épinal, qui accueille plus de 1,2 million d'habitants, il s'agit d'assurer la vocation industrielle, logistique et de services de la Lorraine.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Je souhaite excuser, ce que j'ai omis de faire en répondant à la question précédente, l'absence de Mme Kosciusko-Morizet. Le Président de la République lui a en effet demandé, lors du conseil des ministres de mardi dernier, de se rendre au Japon en compagnie d'experts français dans le domaine nucléaire, pour aider nos amis japonais. Le Président l'y rejoindra vendredi.

Monsieur le député, le schéma national des infrastructures de transport permettra de décliner les orientations du Grenelle de l'environnement en matière de transport et constituera le document de planification de référence pour les vingt à trente prochaines années. Comme vous le soulignez, l'avant-projet consolidé de schéma, rendu public en janvier dernier, a retenu un certain nombre de projets structurants pour la Lorraine. Il s'agit notamment de l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Lorraine et la vallée du Rhône et du projet de liaisons fluviales Saône-Moselle-Rhin.

En ce qui concerne le premier point, une étude exploratoire portant sur les débouchés sud de la Lorraine a commencé en 2009, dans le cadre du contrat de projets État-région 2007-2013.

En anticipation de ses résultats, de premières études ont été engagées dès 2010 sur l'amélioration et l'électrification de la ligne Épinal-Belfort ainsi que sur l'opportunité de réaliser un nouveau barreau entre Lure et la LGV Rhin-Rhône. Elles seront complétées, cette année, par des études d'amélioration de la desserte du sud de la Lorraine, notamment entre Toul et Dijon.

L'horizon du projet mentionné dans la dernière version du schéma ne reflète aucunement un ordre de priorité, mais tient uniquement compte de l'état actuel d'avancement des études que je vous ai précisé. En conséquence, l'horizon mentionné – après 2020 – apparaît tout à fait cohérent.

Pour ce qui est de la liaison fluviale Saône-Moselle-Rhin, l'État s'est résolument engagé à appliquer les termes de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement : « Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. »

Le comité de pilotage, placé sous la présidence du préfet de la région Lorraine, travaille activement à la préparation de ce débat public, pour lequel Voies navigables de France a été désigné maître d'ouvrage des études de l'opération. Je sais tout l'intérêt que vous portez à l'avancement de ces travaux.

De plus, l'État, via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, s'est d'ores et déjà engagé à verser une somme de 4 millions d'euros pour les études – j'étais administrateur de cette agence à l'époque et je sais ce qui a été voté –, la constitution du dossier et la tenue du débat public.

Ces nouvelles liaisons contribueront à renforcer la compétitivité de la voie d'eau par rapport au transport routier et à développer l'activité économique des territoires traversés dans le contexte de la politique du développement durable chère au Gouvernement.

TRANSPORT SCOLAIRE DES ÉLÈVES RÉSIDANT À LA CASERNE CARNOT DANS LE BOIS DE VINCENNES

Mme la présidente. La parole est à Mme Sandrine Mazetier, pour exposer sa question, n° 1420, relative au transport scolaire des élèves résidant à la caserne Carnot dans le bois de Vincennes.

Mme Sandrine Mazetier. Monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, je souhaite vous interpellier sur la situation des petits élèves, dont les parents appartiennent aux deuxième et troisième escadrons de la cavalerie de la garde républicaine, et qui sont domiciliés au quartier Carnot, c'est-à-dire dans le bois de Vincennes, face à l'esplanade Saint-Louis du château de Vincennes.

Nous avons évoqué et continuerons d'évoquer, ce matin, des dossiers mobilisant énormément d'argent public. En l'espèce, il s'agit d'une situation tout à fait particulière qui concerne peu de familles, mais que nous ne parvenons pas à résoudre dans la mesure où la loi ne prévoit rien.

Bien que proche des communes de Vincennes et de Saint-Mandé, cette emprise est implantée sur le territoire de la ville de Paris. Par conséquent, les enfants de ces gardes républicains sont affectés à l'école publique Lamoricière, dans le 12^e arrondissement, école éloignée, fait exceptionnel à Paris, de plusieurs kilomètres de leur lieu de résidence.

Jusqu'en 2006, le transport scolaire était assuré par le ministère de la défense, mais, depuis, ce sont les familles qui, tous les jours, sont obligées de trouver des solutions pour amener dix-sept enfants du quartier Carnot jusqu'aux écoles maternelle et primaire Lamoricière. Elles organisent ainsi des trajets en covoiturage mais c'est à la marche à pied qu'elles ont le plus fréquemment recours. Or, j'y insiste, il s'agit d'enfants de maternelle et de primaire, ce qui crée de vrais soucis, en particulier l'hiver quand le bois de Vincennes est totalement enneigé.

Le ministre de l'intérieur, qui décide pourtant des affectations des personnels de la garde républicaine, m'a fait savoir, en réponse à une question écrite de 2009, qu'il refusait de remettre en fonction ce service, me renvoyant à la loi qui organise les compétences des collectivités territoriales – à l'exception, précisément, de cette collectivité spécifique qu'est Paris, à la fois commune et département.

L'inscription des enfants concernés dans des établissements scolaires plus proches du quartier Carnot, à Vincennes ou à Saint-Mandé, n'a pu, par ailleurs, aboutir.

En dépit de sa bonne volonté, la ville de Paris, avec laquelle je suis en contact depuis 2009, n'a pas compétence ni vocation à assumer seule cette responsabilité.

Aussi ai-je écrit au préfet de région pour lui demander d'organiser ce que seul lui peut faire : un tour de table avec l'ensemble des partenaires concernés, qu'il s'agisse du Syndicat des transports d'Île-de-France ou des différentes collectivités et institutions intéressées.

Depuis, le STIF a communiqué à la Ville un devis. Mes chers collègues, le transport de ces enfants, deux fois par jour, quatre jours par semaine, en période scolaire, représenterait 50 000 euros. Vous le voyez, ce n'est vraiment rien ! Mais

nous n'arrivons pas à obtenir ce tour de table qui permettrait à tous les partenaires concernés de résoudre enfin le problème posé à ces familles de gardes républicains, à ces familles qui souhaitent que leurs enfants aillent à l'école publique à Paris parce que ce sont de petits Parisiens !

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, d'insister auprès de M. le préfet de région pour que ce tour de table soit enfin réuni et que les différents partenaires, qui sont tous de bonne volonté, mais qui n'ont pas compétence pour s'auto-saisir du dossier, répondent enfin à la demande de ces familles.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Madame la députée, j'ai bien entendu votre demande et, naturellement, je la transmettrai comme vous le souhaitez.

Le quartier Carnot, situé sur l'esplanade Saint-Louis du château de Vincennes, accueille en effet les militaires de deux escadrons de marche du régiment de cavalerie de la garde républicaine et une partie de leurs familles.

Bien que proche des communes de Vincennes et de Saint-Mandé, cette emprise est implantée sur le territoire de la commune de Paris. C'est une réalité. Par voie de conséquence, les enfants des militaires qui y sont logés sont normalement inscrits à l'école publique Lamoricière, distante de 3,5 kilomètres, comme vous avez raison de l'indiquer.

Jusqu'en 2004, du fait de l'éloignement de l'établissement scolaire et de l'impossibilité manifeste d'obtenir une inscription dans une autre école, le transport scolaire de ces enfants a été assuré par la gendarmerie elle-même. Lorsque cette facilité a disparu, les familles ont adopté des solutions individuelles, avant de souscrire une convention avec une société privée de transport. Ce sont elles qui l'ont souhaité. La convention a été dénoncée, en juillet 2008, par les familles des dix-sept enfants demeurant au quartier Carnot. Elles ont donc engagé un processus. Elles ont eu à nouveau recours, à la rentrée 2009, à des solutions individuelles qui ont toujours cours depuis cette date.

Vous avez eu l'occasion, madame la députée, de poser une question fin 2009, comme vous venez de le rappeler. La réponse du ministère de l'intérieur n'a pas changé depuis un an et demi : le retour à une situation de droit commun doit être envisagé dans le cadre de la loi de juillet 1983, qui est la même pour tout le monde et qui attribue aux collectivités territoriales la responsabilité du transport scolaire. C'est le droit, et l'on ne peut s'en affranchir.

Je dois vous redire, cela étant que les demandes de dérogations en vue de l'inscription des enfants concernés dans des établissements scolaires plus proches du quartier Carnot pourraient être examinées avec bienveillance. C'est important.

J'ai bien compris que vous souhaitiez l'organisation d'une table ronde. Je vais transmettre votre demande au préfet de région, par l'intermédiaire du ministère de l'intérieur, et j'espère qu'elle pourra être concrétisée.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. J'entends bien votre réponse, monsieur le ministre, mais, encore une fois, tous les partenaires sont prêts à avancer, et il est incompréhensible, à l'heure du Grand Paris, que l'on n'arrive pas à résoudre ce problème de transport scolaire, certes inédit à Paris, mais réel pour ces familles qui sont des familles parisiennes. Nous tenons beaucoup à la présence de ces enfants dans notre groupe scolaire Lamoricière.

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE LES
OLMES ET VILLEFRANCHE-NORD (RHÔNE)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Verchère, pour exposer sa question, n° 1434, relative au projet de liaison autoroutière entre Les Olmes et Villefranche-Nord, dans le Rhône.

M. Patrice Verchère. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports. Elle porte sur l'avant-projet, issu du schéma national des infrastructures de transport, de liaison autoroutière entre Les Olmes et Villefranche-Nord.

En effet, la mise en service, dans les dix-huit mois, du dernier tronçon de l'A89, entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, risque d'entraîner un accroissement du trafic de transit, et particulièrement des camions, ainsi qu'un accroissement du trafic local, avec la concrétisation, dans les années à venir, de nombreuses zones industrielles, ce qui provoquera un afflux de circulation sur les axes secondaires, et particulièrement sur la départementale 338 assurant la liaison Les Olmes-Villefranche-sur-Saône.

L'amélioration de cet axe, soit par voirie autoroutière comme prévu par le SNIT, soit par l'amélioration de la départementale 338, paraît donc nécessaire, notamment dans le cadre du renforcement des liaisons entre l'agglomération de Villefranche et le pays de Tarare.

Ayant demandé depuis longtemps à l'État de travailler sur un raccordement de l'A89 à l'A6 plus au nord que celui proposé entre La Tour-de-Salvagny et l'A6, je ne peux être totalement défavorable à cet avant-projet.

Toutefois, monsieur le ministre, vous comprendrez que les habitants de toute une région soient inquiets, et ce d'autant plus qu'il n'y a pas, à notre connaissance, de tracé déterminé, et que toutes les hypothèses sont donc ouvertes, sur une bande de quinze kilomètres de large. Mais peut-être allez-vous nous donner plus de précisions.

Comme je vous l'ai dit, je n'ai pas d'opposition de principe à un tel projet, à défaut d'amélioration de la départementale 338, qui est de la compétence, il est vrai, du conseil général.

Néanmoins, monsieur le ministre, pour le cas où cet avant-projet se concrétiserait, je tiens fermement à vous signifier qu'il est impératif de prendre en considération ce territoire particulier, mêlant un riche patrimoine naturel et bâti, avec les Pierres Dorées, et viticole, avec le Beaujolais.

En effet, le vignoble du Beaujolais ne saurait être coupé en deux par des tranchées ouvertes. L'ouvrage devra donc, dans l'hypothèse de sa réalisation, être souterrain pour l'essentiel, ainsi que la topographie du territoire concerné permet, à certains endroits, de l'envisager.

C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir m'indiquer les intentions du Gouvernement pour ce projet, s'agissant aussi bien du type de liaison envisagé que des études et tracés dont disposent déjà les services de l'État, ainsi que, le cas échéant, du calendrier prévu.

Dans l'hypothèse où le projet serait confirmé, je vous demande d'engager une concertation dans les meilleurs délais avec les élus locaux, les organisations professionnelles viticoles et les associations concernées.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, l'État est attentif aux risques de report de trafic sur le réseau secondaire que la mise en service

du tronçon de l'autoroute A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, prévue en 2012, pourrait provoquer dans la région lyonnaise. Cette problématique est toutefois à dissocier des réflexions sur le contournement ouest de Lyon.

Le Gouvernement sait également l'intérêt que vous portez à la protection de l'environnement. Votre combat est tout à fait louable et légitime.

Pour éviter que la mise en service de l'A89 ne conduise à aggraver les conditions de circulation dans le Nord et l'Ouest de l'agglomération lyonnaise, il est indispensable d'assurer dans de bonnes conditions la liaison entre cette autoroute et l'A6. La décision a été prise de réaliser dans les meilleurs délais cette liaison par l'aménagement des RN7 et RN489 et par la création d'un barreau entre la RN489 et l'A6. Les procédures nécessaires ont été engagées à cet effet, vous en avez d'ailleurs été informé.

S'agissant du contournement ouest de Lyon, les analyses menées dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport ont montré que le projet n'avait pas nécessairement vocation à être réalisé dans sa totalité pour atteindre l'objectif recherché, c'est-à-dire le déstagement des grands axes autoroutiers traversant Lyon afin d'y améliorer les conditions de circulation et de sécurité, dont nous savons tous qu'elles sont mauvaises. Une réalisation partielle pourrait permettre d'atteindre cet objectif à un moindre coût financier et environnemental, et je sais que vous y êtes sensible à cet aspect.

Différentes options de base, adaptables et combinables entre elles, peuvent à ce stade être envisagées selon les fonctionnalités recherchées. On peut évidemment citer la liaison que vous évoquez entre l'autoroute A6 et l'autoroute A89, mais on peut aussi penser à une liaison entre l'autoroute A89 et la future A45, ou encore à une liaison entre la future A45 et l'A7 au sud. Vous voyez que les réflexions sont très sérieusement engagées. Vous serez bien entendu associé à leur finalisation.

C'est la concertation à laquelle l'ensemble des acteurs concernés devra prendre part qui permettra de définir les contours précis du projet à réaliser. Elle pourra s'engager à l'issue de la phase de consultation à laquelle le SNIT est actuellement soumis. Je ne doute pas que vous y participerez très activement.

LIGNE FERROVIAIRE PARIS-VESOUL-BELFORT

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Joyandet, pour exposer sa question, n° 1425, relative à la ligne ferroviaire Paris-Vesoul-Belfort.

M. Alain Joyandet. Je voudrais associer à cette question mon collègue Michel Raison, également député de la Haute-Saône.

Il s'agit d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'avenir de la ligne voyageurs n° 4 Paris-Vesoul-Belfort, tout particulièrement après la mise en service de la LGV Rhin-Rhône en décembre 2011.

Ce service a toujours été considéré comme structurant et vital pour le département de la Haute-Saône, qui abrite en son sein, je le rappelle, le centre mondial de pièces détachées de Peugeot-Citroën, où travaillent quelque 4 000 salariés, d'où l'importance capitale des voies de communication.

L'État a retenu la ligne 4 au schéma des trains d'équilibre du territoire. Nous en sommes évidemment satisfaits. Un collectif d'élus, comprenant plusieurs parlementaires, a reçu, le 28 janvier dernier, une réponse du secrétaire d'État chargé

des transports, qui tend à confirmer, pour 2012, les liaisons quotidiennes ainsi qu'une évaluation de la fréquentation dès l'ouverture de la ligne. Après la mise en place du TGV, M. Mariani recevra d'ailleurs à nouveau ce collectif d'élus.

Un projet d'horaire doit permettre de mesurer la volonté qui existe de conforter ou non cette ligne. En conséquence, et en complément de la première réponse qui nous a été apportée, je souhaiterais d'ores et déjà connaître, monsieur le ministre, les intentions du Gouvernement quant au nombre de liaisons quotidiennes.

J'ajoute, et c'est particulièrement fâcheux, que les usagers – dont je fais partie – constatent actuellement une dégradation inacceptable de la qualité du service. La ponctualité des trains et l'état des voitures contribuent à faire baisser la fréquentation de cette ligne. Quant aux contacts avec la présidence de la SNCF, ils sont particulièrement difficiles à établir pour les élus que nous sommes, d'où ma question de ce matin, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, je vous demande tout d'abord d'excuser Mme Kosciusko-Morizet, que le Président de la République a envoyée au Japon, avec des experts nucléaires, pour aider nos amis japonais. Elle aurait souhaité, vous le savez répondre elle-même à votre question.

La convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, signée le 13 décembre 2010 avec le président de la SNCF, marque une nouvelle implication des pouvoirs publics en faveur des quarante lignes d'équilibre du territoire, dont fait partie la ligne 4, Paris-Vesoul-Belfort. Elle vise à pérenniser une offre complémentaire aux trains à grande vitesse et aux services régionaux. C'est pourquoi l'ensemble des lignes exploitées par la SNCF au 31 décembre 2010 ont été pérennisées et leurs dessertes stabilisées. À ce titre, le schéma de desserte Intercités pour 2011 entre Paris et Belfort est identique à celui de 2010, soit quinze allers-retours quotidiens Paris-Troyes, dont six sont prolongés jusqu'à Vesoul, cinq jusqu'à Lure et Belfort.

La mise en service, en décembre 2011, de la LGV Rhin-Rhône aura un impact bénéfique sur la desserte de la Haute-Saône. Huit allers-retours entre Paris et Belfort seront proposés, avec un temps de parcours réduit à deux heures vingt – et je sais que vous vous êtes battu pour ces solutions, monsieur le député. Par ailleurs, cinq allers-retours TGV quotidiens entre Paris et Besançon seront mis en place à compter de décembre 2011 ; ils permettront de ramener le temps de parcours entre Paris et Vesoul à moins de trois heures, contre trois heures quinze en train d'équilibre du territoire. Le nombre de trains desservant la Haute-Saône se trouvera ainsi considérablement augmenté.

Toutefois, la desserte ferroviaire entre Troyes et la Haute-Saône correspond à un besoin d'aménagement et d'irrigation des territoires. En conséquence, il est apparu nécessaire de maintenir l'offre actuelle jusqu'à Belfort.

Ultérieurement, une fois la LGV Rhin-Rhône montée en puissance, une évaluation de la fréquentation de la ligne d'équilibre du territoire pourra être réalisée afin de vérifier que l'offre maintenue répond aux besoins des usagers dans des conditions économiques acceptables.

J'ai enfin noté, monsieur le député, votre remarque sur l'état des voitures. Je vais faire en sorte que le Gouvernement transmette votre souhait à la SNCF.

RÉALISATION DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Gérard, pour exposer sa question, n° 1426, relative à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe.

M. Bernard Gérard. Monsieur le ministre, ma question porte sur le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, inscrit dans la loi « Grenelle 1 », et qui doit relier les canaux de l'Europe du Nord-Ouest au bassin parisien.

Ce projet structurant, capital tant d'un point de vue économique que territorial et environnemental, est très attendu par les acteurs économiques concernés, mais aussi par les riverains et les collectivités locales qui s'investissent dans ce dossier depuis plusieurs années.

Le canal Seine-Nord-Europe offre de formidables perspectives d'activités économiques. Il créerait sur l'ensemble de la zone d'effet, selon les chiffres avancés par les experts, entre 10 000 et 15 000 emplois dix ans après la mise en service et 45 000 à l'horizon 2050, dont 13 000 à 15 000 pour la seule région Nord-Pas-de-Calais. Ces perspectives sont réjouissantes, et il faut noter qu'elles dépassent le cadre régional, voire national.

Alors que le Gouvernement s'est engagé à soutenir l'aboutissement de cette infrastructure aux côtés des conseils régionaux et de l'Union européenne, l'implication concrète de l'État tarde à se manifester par l'ouverture d'un « dialogue compétitif », ce qui ne manque pas de susciter une grande incompréhension sur le terrain.

En effet, le *statu quo* inquiète. S'agissant d'une infrastructure majeure dans le domaine du transport durable et d'un outil essentiel au service du développement économique des régions traversées, il est capital que le Gouvernement renouvelle son soutien à ce projet d'envergure, qui attend le feu vert de l'État pour être mis en route.

M. Mariani, secrétaire d'État aux transports, affirmait ici même, début mars, que le Gouvernement était attaché à ce dossier et que celui-ci demeurerait une priorité. Engagement avait alors été pris que des informations officielles soient communiquées rapidement. J'ai eu l'occasion d'intervenir à plusieurs reprises sur ce sujet, en insistant sur la nécessité de communiquer pour apaiser les inquiétudes. Les impacts positifs du projet ont été démontrés. Tout est prêt pour qu'il soit mis en route. Quelles sont les intentions de l'État sur ce dossier ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, je voudrais d'abord renouveler les excuses de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, qui aurait souhaité répondre à cette question, mais qui est aujourd'hui au Japon, accompagnée d'experts des problèmes que ce pays rencontre avec ses réacteurs nucléaires.

Le projet Seine-Nord-Europe est inscrit dans la loi « Grenelle 1 », dont il constitue sans aucun doute l'un des projets les plus emblématiques. Nous avons été nombreux à nous battre en sa faveur. Il consiste en la réalisation d'un canal à grand gabarit, d'une longueur de 106 kilomètres, entre Compiègne et les environs de Cambrai. Ce canal, le premier construit depuis un siècle, sera accessible aux bateaux d'une capacité d'emport de 4 400 tonnes.

Quand j'étais, il y a quelques mois encore, administrateur de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, vous m'aviez sollicité pour que les décisions de finan-

cement soient prises le plus vite possible. Le travail a été bien mené, par le Gouvernement comme par les partenaires locaux.

Le coût global, estimé à 4,2 milliards d'euros auxquels il faut ajouter 200 millions d'euros pour l'aménagement des quatre plates-formes de desserte des territoires traversés, est considérable. Pour lancer ce chantier ambitieux, le Gouvernement devait s'assurer de son financement en bouclant le tour de table des partenaires financiers, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Ce travail est aujourd'hui terminé et le financement du projet est assuré à plus de 97 %. Dans ces conditions, la ministre de l'écologie est donc favorable au lancement rapide du dialogue compétitif.

DÉVELOPPEMENT D'ÉNERGIES ALTERNATIVES AU NUCLÉAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE

Mme la présidente. La parole est à Mme Anny Poursinoff, pour exposer sa question, n° 1405, relative au développement d'énergies alternatives au nucléaire en Île-de-France.

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

La catastrophe japonaise nous rappelle aux terribles conséquences de la production d'électricité nucléaire. Ce drame nous rappelle aussi que la technique ne peut pas tout et que nous ne savons pas maîtriser ce mode de production.

L'Île-de-France, qui compte près de 20 % de la population française, n'est malheureusement pas à l'abri d'un accident nucléaire. Située à 110 kilomètres à l'est de Paris, la centrale de Nogent-sur-Seine, dont le premier réacteur a été mis en service en 1988, arrive en fin de vie.

Comme l'ont souligné les élus écologistes de Paris, le plan particulier d'intervention ne prévoit pas d'actions de prévention pour la population de la capitale. En cas d'accident, serions-nous capables d'évacuer 11 millions de personnes vers des zones moins contaminées ?

Vous en conviendrez, il est temps d'envisager la fermeture de cette centrale et un reclassement de ses salariés vers la production d'énergies renouvelables. Cependant, les volte-face gouvernementales orchestrent les conditions d'un marché en dents de scie, notamment pour le solaire.

Ces improvisations à répétition ne permettent pas la naissance d'une filière industrielle, avec les lourds investissements nécessaires à la sécurisation d'un marché à la hauteur des besoins et sur le long terme.

Le manque d'ambition est patent de la part du Gouvernement, qui préfère miser sur une filière nucléaire dangereuse et obsolète qu'investir réellement dans les énergies renouvelables, malgré le potentiel d'emplois qu'elles représentent.

L'Île-de-France couvre moins de 10 % de ses besoins énergétiques. Tandis que le conseil régional fait des efforts importants pour développer les énergies renouvelables, isoler les logements et réduire la fracture énergétique, quels sont, monsieur le ministre, les plans du Gouvernement concernant la sortie progressive du nucléaire en Île-de-France, la conversion écologique des emplois de la filière, et le développement des énergies renouvelables ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Madame la députée, je vous demande d'excuser Mme Kosciusko-Morizet, qui a été envoyée au Japon par le Président de la République. Vous comprendrez qu'il y a là-bas des urgences auxquelles il faut essayer de parer...

Votre question revêt quelque peu la forme d'une provocation.

Mme Anny Poursinoff. Pas du tout !

M. Patrick Ollier, ministre. Les objectifs du Gouvernement en matière d'énergies renouvelables sont clairement affichés dans les programmations pluriannuelles des investissements de production électrique et de chaleur. Il suffit de s'y référer.

Ils découlent directement de nos engagements communautaires et des travaux du Grenelle. Je me rappelle avoir déposé, en qualité de président de la commission des affaires économiques de cette assemblée, un amendement, cosigné par M. Poignant, qui tendait à porter à 23 % l'objectif des énergies renouvelables en 2020, alors que l'on nous proposait seulement 20 %. Nous n'avons pas à rougir de l'action conduite sur ce point.

Nous devons installer, d'ici 2020, 25 gigawatts d'éoliennes terrestres et offshore, 5,4 gigawatts de photovoltaïque et 3 gigawatts d'hydroélectricité supplémentaire. Ce programme sera respecté. Le Gouvernement a mis en place des dispositifs de soutien tarifaires et a lancé ou lancera des appels d'offre, qui concerneront toutes les filières.

Concernant le photovoltaïque, il ne s'agit ni d'errements, ni de reculades, mais simplement de ne pas confondre l'installation d'un photovoltaïque utile et raisonnable dans le cadre du développement durable avec la bulle spéculative apparue il y a quelques mois, et que le Gouvernement ne pouvait pas laisser se développer. Je crois, madame la députée, que vous êtes également contre la spéculation financière, et vous auriez donc tout intérêt à nous aider à dénoncer ce genre d'activités. Nous sommes bien entendu favorables au développement de la filière photovoltaïque.

La programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité prévoit le développement de l'énergie éolienne en mer, avec une puissance totale installée de 6 000 mégawatts à l'horizon 2020.

Ce programme sera mis en œuvre grâce au lancement successif d'appels d'offres visant à installer des éoliennes en mer dans des zones identifiées. Le premier appel d'offres sera lancé en mai 2011 et portera sur cinq zones. L'objectif est d'installer jusqu'à 3 000 mégawatts d'éoliennes en mer. Le Président de la République a lui-même annoncé ce programme ambitieux, qui permettra également la constitution d'une filière industrielle dans le domaine de l'éolien en mer – car c'est bien ce qui manque à la France. Nous avons manqué le rendez-vous de l'éolien terrestre, il ne faut pas manquer celui de l'éolien en mer, et le Gouvernement y veille.

La qualité du projet industriel et social sera, avec le prix d'achat de l'électricité proposé, un critère déterminant pour la sélection des candidats.

Le nouveau dispositif de soutien au photovoltaïque vise un équilibre entre la hausse du coût pour les consommateurs d'électricité, le développement équilibré d'une filière industrielle compétitive à l'export et l'amélioration des performances énergétiques et environnementales. Il comporte un objectif annuel de nouveaux projets 500 mégawatts, objectif qui sera réexaminé au milieu de l'année 2012.

Compte tenu des projets en cours, les perspectives de développement pour 2011 et 2012 restent soutenues et sont évaluées entre 1 000 et 1 500 mégawatts par an, c'est-à-dire plus que la quantité installée en 2009 et 2010 – soit respectivement 300 et 700 mégawatts. Sur ces bases, les objectifs du Grenelle de l'environnement seront largement dépassés. On ne peut donc pas faire de reproches au Gouvernement sur ce point.

Notre engagement en faveur des économies d'énergie, toujours dans la lignée du Grenelle, ne faiblit pas : la deuxième période – 2011-2013 – du dispositif des certificats d'économie d'énergie a été lancée avec un objectif multiplié par six par rapport à la première période, soit 345 térawatt-heures cumulés actualisés. C'est un effort considérable.

Concernant le nucléaire, la question est posée dans le contexte particulier de l'accident que connaît le Japon, et dont le Gouvernement s'est engagé à tirer toutes les conséquences. Le Premier ministre a demandé à l'Autorité de sûreté nucléaire et au Haut Comité pour la transparence et l'information sur la sécurité nucléaire de procéder à un examen approfondi de nos centrales, en intégrant les exigences des *stress test* demandés par la Commission européenne. Les résultats seront publics. Nous sommes pour la plus grande transparence.

Permettez-moi de préciser au passage que la centrale de Nogent-sur-Seine, en Champagne-Ardenne, n'est pas en fin de vie, puisqu'elle n'aura que quarante ans en 2028. Elle sera naturellement concernée par cet examen, qui ne porte pas sur le vieillissement, mais sur la capacité à faire face à des événements exceptionnels.

Le nucléaire comporte des risques, mais il est aussi l'un des principaux atouts de la France en termes de compétitivité, qui explique que les prix de l'électricité y soient jusqu'à 40 % moins élevés qu'ailleurs en Europe. Le nucléaire nous permet également d'avoir l'un des bouquets énergétiques les moins émetteurs de carbone au monde. Une réflexion sur le nucléaire en France doit aborder globalement et courageusement l'ensemble de ces sujets.

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

Mme Anny Poursinoff. Ma question n'était pas du tout provocatrice : un problème de sortie du nucléaire se pose vraiment.

M. Patrick Ollier, ministre. C'est cela, la provocation !

Mme Anny Poursinoff. Hier, M. Besson a dit en commission que la France s'engagerait à maintenir sa priorité au nucléaire. Cela fausse complètement le débat. Malgré la transparence promise, nous craignons que les jeux ne soient déjà faits et que ce débat nous amène simplement à conforter le nucléaire en France, ce qui est à l'opposé de ce que nous souhaitons. Le Japon nous prouve que c'est une énergie qui coûte cher et qui ne nous rend pas du tout autonomes.

SÉCURISATION ET AMÉNAGEMENT DE LA RN171

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 1408, relative à la sécurisation et l'aménagement de la RN 171.

M. Michel Hunault. Je souhaitais interroger Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, qui accompagne aujourd'hui le Président de la République au Japon, sur la RN171. C'est un axe situé entre la route nationale reliant Nantes à Rennes et celle reliant Nantes à Vannes. Il y a 28 kilomètres entre les

deux. J'interviens régulièrement depuis des années pour que les crédits de l'État permettent de moderniser et de sécuriser cet axe.

Le Premier ministre est venu en personne à Châteaubriant, en janvier 2009, pour annoncer le déblocage de 16 millions dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers. Le contrat de projets a déjà permis, en partenariat avec la région et le département, d'engager des travaux. Le plan de relance a permis de financer trois ronds-points, et je suis contraint ce matin de demander au Gouvernement de budgétiser pour l'année 2011, afin de réaliser les travaux dès 2012, les crédits nécessaires pour acquérir les terrains, faire les études et engager une nouvelle phase de sécurisation de cet axe, de plus en plus dangereux.

Au-delà de la réponse que les services du ministère ont préparée, je compte vraiment sur vous, monsieur le ministre, pour relayer notre besoin d'un engagement ferme du Gouvernement pour commencer les travaux et orienter les financements dans une exigence de sécurité. Il est dramatique de constater que des gens continuent de risquer leurs vies sur cet axe.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, vous avez en partie répondu à la question que vous posez vous-même, car tous ces progrès réalisés, notamment sur la RN171 entre Blain et Nozay, c'est vous qui les avez obtenus. C'est votre action permanente qui a permis d'obtenir que ces travaux soient engagés, et la venue du Premier ministre, c'est à votre action qu'on la doit.

Un montant de 13 millions d'euros est inscrit au volet relatif à la régénération du budget d'entretien du réseau routier national pour la période 2009-2014, afin de financer l'opération d'aménagement de la RN171 entre Blain et Nozay.

Sur ce montant, 3,6 millions d'euros, dont 2 millions au titre du plan de relance, ont été affectés en 2009 à la réalisation de trois carrefours giratoires, dont les travaux sont en cours. C'est bien vous qui les avez demandés, et l'objectif du Gouvernement est bien de poursuivre l'aménagement de cet axe, en traitant en premier les sections jugées prioritaires du point de vue de la sécurité.

Elles ont été identifiées entre les carrefours de l'Hôtel de France et la départementale 15, à l'ouest de Blain et au niveau du créneau de dépassement situé au nord-est de Blain. Cela correspond à ce que vous souhaitez.

Pour engager ces travaux, il convient de disposer au préalable des emprises foncières nécessaires – et vous savez, monsieur Hunault, que ce n'est pas si simple...

Les crédits correspondants, soit 1,5 million d'euros, seront bel et bien mis en place, comme vous le souhaitez, en 2011. Vous comprenez aujourd'hui le sens de l'engagement que Mme Kosciusko-Morizet aurait souhaité vous faire connaître elle-même.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Hunault.

M. Michel Hunault. Je remercie M. le ministre pour les termes de sa réponse et surtout pour le suivi vigilant, exigeant, de l'engagement des travaux.

INFRASTRUCTURES INDUSTRIALO-
PORTUAIRES À DUNKERQUE

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Hutin, pour exposer sa question, n° 1415, relative aux infrastructures industrialo-portuaires à Dunkerque.

M. Christian Hutin. Ma question porte sur le port maritime de Dunkerque. L'activité du troisième port de France, comme celle de tous les ports de notre pays, souffre de la crise, mais plus encore que les autres, puisque, de façon concomitante, étonnante, voire scandaleuse, le groupe Total a annoncé la fermeture de la raffinerie des Flandres, avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer sur les droits de port et, donc, sur les capacités d'investissement et l'équilibre financier.

La situation du port maritime de Dunkerque est donc grave, et ma question est tout à fait d'actualité puisque, dans quelques jours, le groupe EDF, par l'intermédiaire de son président Henri Proglio, prendra une décision quant à l'implantation du futur terminal méthanier, que nous souhaitons vivement accueillir. Cette implantation avait été considérée par M. Estrosi, lorsqu'il était ministre, comme une compensation indispensable pour le port de Dunkerque. Or, du fait des attermolements d'EDF, la société Fluxys, société belge rivale, opérateur du terminal de gaz naturel liquéfié du port de Zeebrugge – distant d'une dizaine de kilomètres de Dunkerque –, risque d'étendre son terminal gazier, ce qui poserait de graves problèmes.

Je voudrais par ailleurs que vous complétiez la réponse que vous venez d'apporter à M. Bernard Gérard sur le canal Seine-Nord. En effet, le chantier de réalisation de ce projet, qui devrait être annoncé dans les prochains jours lors d'un déplacement du Président de la République, s'élève à 4,4 milliards d'euros. Des bateaux de 4 400 tonnes emprunteront ce canal, que j'imagine destiné à valoriser le trafic du troisième port français. Cependant, nous avons un problème de tirant d'air au niveau des ponts, lesquels devraient donc être relevés à sept mètres au moins. Il serait fâcheux qu'un projet d'une telle ampleur – 4,4 milliards d'euros de l'État, 220 millions de la région – ait pour effet de détourner le trafic vers les ports belges et hollandais. Quelles sont les intentions du Gouvernement ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, votre question comporte de nombreux points et je comprends tout à fait votre souci.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme portuaire lancée en juillet 2008, le grand port maritime de Dunkerque s'est doté d'un projet stratégique, qui repose sur un programme d'investissement ambitieux, dépassant 370 millions d'euros pour la période 2009-2013.

Ce projet stratégique prévoit notamment la construction d'un nouvel ensemble portuaire dénommé « Baltique-Pacifique », qui figure au premier rang des investissements prioritaires du port. Ce nouvel ensemble se composera de deux bassins en eaux profondes situés entre le port central et l'actuel bassin Atlantique. Outre ces nouveaux bassins, est également prévue la réalisation d'un terminal à pondéreux pour le bassin de la Baltique et d'un terminal à conteneurs et desservis par plusieurs modes de transport de marchandises – bandes transporteuses, voie d'eau, fer, donc multimodales.

Le creusement du bassin de la Baltique et le prolongement du quai doivent permettre de sécuriser les manœuvres des navires à l'extrémité est du bassin. Le montant global de l'opération est estimé à près de 220 millions d'euros, les études devant être financées dans le cadre du plan stratégique 2009-2013. Ce calendrier sera respecté.

Le montant global de l'opération du bassin du Pacifique est, quant à lui, estimé à près de 225 millions d'euros. Les études préalables à ces deux projets indissociables ont été engagées début 2011, l'organisation du débat public étant prévue en 2012 et la mise en service en 2018. Cela correspond aux dates que vous avez évoquées.

Ces projets sont vitaux pour l'avenir du port de Dunkerque. C'est pourquoi l'État les a intégrés parmi les projets prioritaires inscrits dans le schéma national des infrastructures de transport. Le projet concernant le bassin de la Baltique a été primé dans le cadre de l'appel à propositions lancé par la Commission européenne au titre de son programme de travail 2010 relatif aux réseaux transeuropéens de transport de l'Union européenne. Il bénéficiera, dans ce cadre, d'une subvention à hauteur de la moitié de son programme d'études, qui avoisine les 3,7 millions euros. Ces projets bénéficieront aussi d'un engagement financier de l'État dans le cadre du plan de relance portuaire.

En ce qui concerne l'implantation du terminal méthanier dans la zone industrialo-portuaire, la réalisation des travaux est inscrite au contrat de projets conclu entre l'État et la région Nord-Pas-de-Calais pour 2007-2013. Le projet a été approuvé, dans son principe et dans ses modalités, par le conseil de surveillance du grand port maritime de Dunkerque le 21 mai 2010, sous réserve de la décision définitive du porteur de projet, en l'occurrence EDF.

Cette décision devrait être connue avant la fin du premier semestre 2011. En tout état de cause, le grand port maritime a veillé à obtenir toutes les autorisations administratives nécessaires afin que les travaux liés à la réalisation de ce terminal puissent se dérouler dans les meilleurs délais. Une contribution de l'État à leur financement à hauteur de 25 millions d'euros est prévue dans le cadre du contrat de projets État-région.

Vous interrogez par ailleurs le Gouvernement sur le projet de canal Seine-Nord-Europe, l'un des projets les plus emblématiques du Grenelle de l'environnement. J'ai répondu tout à l'heure à M. Gérard, je n'y reviens pas. Le Gouvernement est naturellement décidé à aller le plus vite possible. Tout est prêt pour le lancement du projet.

CONDITIONS DE RÉALISATION DES TRAVAUX
D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Brindeau, pour exposer sa question, n° 1409, relative aux conditions de réalisation des travaux d'assainissement non collectif.

M. Pascal Brindeau. Ma question s'adressait à Mme Kosciusko-Morizet, mais je suis heureux, monsieur le ministre chargé des relations avec le Parlement, que vous puissiez la suppléer.

L'assainissement non collectif et la mise aux normes des installations individuelles sont une source permanente de préoccupation de nos concitoyens et des élus des communes rurales.

Depuis la loi de 1992 sur l'eau et la loi de 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, d'importants progrès ont été réalisés dans le diagnostic et le contrôle des installations, notamment à

travers la création par les syndicats ou communautés de communes de services publics d'assainissement non collectifs – les SPANC.

La loi du 12 juillet 2010 renforce le dispositif et instaure, au 1^{er} janvier 2013, l'obligation de fournir un certificat de contrôle des installations d'assainissement pour toute vente d'immeuble à usage d'habitation.

Pour autant, la question centrale reste celle de la mise en conformité de ces installations. Singulièrement en zone rurale ainsi que je le constate dans ma circonscription, nombre de propriétaires âgés aux revenus modestes ne peuvent financer ces travaux, dont le coût moyen est compris entre 10 000 et 15 000 euros.

Se pose également, dans le cadre de locations ou de cessions de biens, la question des obligations réciproques des différentes parties.

Les communes et communautés de communes ont, par l'intermédiaire des SPANC, la faculté de prendre en charge ces travaux en se faisant rembourser par les propriétaires, y compris de manière échelonnée. Cependant, des syndicats ou communautés de communes – comme celle de Beauce et Gâtine dans ma circonscription – souhaiteraient pouvoir répercuter sur l'usager les coûts de mise aux normes, par l'intermédiaire d'une taxe ou d'une redevance, sur le modèle de l'assainissement collectif, dans un souci d'équité et d'efficacité économique des travaux réalisés.

Ce mode garantirait une mise aux normes plus rapide des installations au niveau d'un ensemble territorial tel qu'une communauté de communes, tout en atténuant largement le coût à supporter par les propriétaires comme par les usagers. Conscient de ces difficultés, le Gouvernement s'est engagé à une évolution réglementaire. Qu'en est-il ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Mme Kosciusko-Morizet, qui se trouve au Japon, m'a chargé de vous répondre.

Monsieur le député, vous évoquez le souhait de syndicats ou communautés de communes de réaliser, pour le compte de particuliers, des travaux de réhabilitation des installations d'assainissement non collectif, ainsi que les difficultés réglementaires et juridiques rencontrées. L'assainissement non collectif concerne 4 millions de logements et 20 % de la population.

Je rappelle que les communes sont compétentes pour contrôler les installations d'assainissement non collectif depuis la loi sur l'eau de 1992, soit depuis près de vingt ans. Il s'agit d'une compétence obligatoire, pour laquelle elles devaient avoir mis en place un service public d'assainissement non collectif – SPANC – avant le 31 décembre 2005. Toutes les installations devront avoir été contrôlées au moins une fois avant le 31 janvier 2012.

La loi de 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a élargi les compétences des communes afin qu'elles assurent également, si elles le souhaitent, à la demande et à la charge des particuliers, l'entretien ou les travaux de réalisation ou de réhabilitation des installations.

Selon le principe de libre administration, il appartient, bien entendu, aux communes de s'organiser comme elles l'entendent pour mettre en place ce service et les compétences correspondantes. On dénombre actuellement plus de 4 000 SPANC sur le territoire, avec des modes de gestion divers. Le recours à l'intercommunalité permet généralement de faire des

économies d'échelle et de limiter ainsi les coûts pour le service et l'usager. Mme la ministre de l'écologie invite les communes à examiner sérieusement cette piste, notamment dans le cadre de l'actualisation en cours des schémas départementaux d'orientation de l'intercommunalité.

Vous évoquez également les difficultés juridiques et réglementaires rencontrées par les communes. L'article 159 de la loi « Grenelle 2 » dispose que les travaux ne sont nécessaires qu'en cas de danger pour la santé ou de risques avérés pour l'environnement. Afin de faciliter le travail des SPANC et de traiter les usagers de façon équitable sur le territoire, un arrêté interministériel précisera prochainement les critères permettant de déterminer si des travaux sont nécessaires. Cela va dans le sens de votre demande, monsieur le député.

Dans cette optique, un arbre de décision est en cours de test auprès de nombreux SPANC.

Si le SPANC réalise les travaux, il convient d'établir, au préalable, une convention cosignée par les parties. Dans ce cadre, le paiement des frais correspondants peut être échelonné sur plusieurs années. Les propriétaires peuvent par ailleurs bénéficier, dans certains cas, de subventions des conseils généraux ou des agences de l'eau, voire d'un éco-prêt à taux zéro si le dispositif de traitement ne consomme pas d'énergie.

En outre, un plan d'action national pour 2009-2013 a été lancé en octobre 2009, conjointement avec le ministère de la santé. Un des quatre axes de ce plan est particulièrement consacré à l'assistance technique et juridique aux SPANC. Cela témoigne de l'intérêt porté par le Gouvernement à la question que vous soulevez.

Enfin, je vous invite à consulter le site Internet dédié à l'assainissement non collectif, que nous venons de mettre en place, et à faire connaître son existence à vos administrés, afin de faciliter leurs démarches.

AMÉNAGEMENT DE LA RN2 DANS LE NORD

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Marin, pour exposer sa question, n° 1430, relative à l'aménagement de la RN2 dans le Nord.

Mme Christine Marin. Madame la présidente, je souhaitais attirer l'attention de votre collègue Thierry Mariani, secrétaire d'État aux transports, sur l'enjeu du désenclavement routier de la Sambre-Avesnois. J'avais obtenu du Gouvernement l'envoi de deux coordonnateurs ayant pour mission de réaliser un rapport sur l'opportunité de l'aménagement de la RN2 et de proposer une ébauche de protocole d'accord entre l'État et les collectivités concernées. Je souhaiterais maintenant connaître les résultats de cette mission, achevée voici quelques semaines.

J'espère que l'État, à cette occasion, reconnaîtra la nécessité du doublement de la RN2 dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, ainsi que de la réalisation du contournement nord de Maubeuge, qui doit relier le bassin d'emploi au réseau autoroutier européen. Je propose en outre que le Gouvernement, une fois les éléments du rapport publiés, accélère la concertation en réunissant localement tous les partenaires potentiels du projet.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.

M. Patrick Ollier, ministre chargé des relations avec le Parlement. Madame la députée, le Gouvernement connaît votre attachement au désenclavement routier de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe et, dans ce cadre, de l'aménagement de

la RN2. Votre intervention en 2010 sur ce dossier auprès de Dominique Bussereau, alors secrétaire d'État chargé des transports, a permis de mettre en place la mission que vous avez évoquée.

Cette mission, qui portait sur les besoins d'aménagement de la RN2 dans sa section comprise entre l'autoroute A26 et la frontière belge, a été confiée à deux inspecteurs généraux du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Son rapport, rendu en janvier, est en cours d'analyse par les services concernés du ministère. M. Mariani, actuellement à l'étranger comme vous le savez, aura l'occasion, lors de votre prochain rendez-vous dont il m'a indiqué qu'il était imminent, de vous en présenter le contenu en détail.

D'ores et déjà, je puis vous indiquer que ce rapport préconise d'aménager à deux fois deux voies la RN2 entre Maubeuge et le sud d'Avesnes-sur-Helpe en donnant la priorité dans ce cadre à l'aménagement de la déviation d'Avesnes.

Il recommande de maintenir une chaussée bidirectionnelle entre Avesnes-sur-Helpe et l'A26 ainsi qu'entre le nord de Maubeuge et la frontière belge, tronçons pour lesquels seuls paraissent justifiés des aménagements localisés de type crèneaux de dépassement, rectification de virages ou déviation d'agglomération.

Ce rapport confirme en outre l'intérêt de réaliser la déviation nord de Maubeuge, en notant toutefois qu'il s'agit d'une opération d'intérêt essentiellement local, à mener sous maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales. Il préconise enfin de maintenir dans le réseau local la route départementale qui relie Maubeuge à la frontière belge en direction de Charleroi.

Le rapport, après vous avoir été remis, madame la députée, sera transmis aux préfets des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, pour diffusion à l'ensemble des collectivités et acteurs concernés, afin que chacun puisse disposer des résultats des analyses menées et qu'une dynamique se crée en vue d'aboutir à un consensus local.

L'État demandera aux préfets d'organiser rapidement une réunion sur le sujet, qui pourrait être aussi l'occasion de reposer la question de la participation de la région Nord-Pas-de-Calais au financement des aménagements nécessaires de cet axe. Cette question interpelle particulièrement le Gouvernement, madame la députée!

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Marin.

Mme Christine Marin. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse.

Le désenclavement routier de cette région est d'une importance plus que locale en raison de son aspect transfrontalier. Une réunion sous l'égide du préfet pourrait, en effet, faire avancer les choses plus rapidement. J'aurais l'occasion d'en discuter avec M. le ministre puisque mon rendez-vous avec lui a été fixé au 18 avril.

CRÉDITS ALLOUÉS À L'EMPLOI DES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LES ENTREPRISES ADAPTÉES

Mme la présidente. La parole est à Mme Odette Duriez, pour exposer sa question, n° 1418, relative à la diminution des crédits alloués à l'emploi des personnes handicapées dans les entreprises adaptées.

Mme Odette Duriez. Ma question, qui s'adresse au ministre du travail, de l'emploi et de la santé, a trait, en effet, aux diminutions des crédits alloués à l'emploi des personnes handicapées dans les entreprises adaptées.

Plusieurs directeurs d'entreprises adaptées m'ont fait part de leurs préoccupations concernant cette subvention spécifique, en nette diminution cette année.

Les chiffres de l'insertion dans le monde du travail des personnes handicapées sont alarmants: 20 % des personnes déclarant un handicap sont au chômage, soit le double du taux constaté dans la population active. Or, rien n'est fait pour inverser cette tendance, puisque vous diminuez les crédits destinés à favoriser l'emploi dans ces entreprises au lieu de les encourager à embaucher.

Le secteur adapté représente 33 000 emplois, dont 28 000 salariés handicapés. Pour 2011, seuls 19 500 emplois sont financés, contre 20 000 en 2010. Cette restriction budgétaire entraîne donc la destruction de 500 emplois aidés. Parallèlement, la subvention spécifique est ramenée de 42 à 37 millions d'euros.

Cette diminution a des répercussions sur les entreprises adaptées, contraintes de restreindre leurs actions en faveur de l'emploi, de la formation et de l'accompagnement social, et freine leur développement.

À cela s'ajoute la liste d'attente pour les jeunes qui, après un institut médico-éducatif et professionnel, attendent des années pour intégrer un ESAT – établissement et service d'aide par le travail –, faute de financement suffisant et de création de places. C'est une véritable rupture, tant pour le jeune dans son parcours professionnel que pour les familles.

Votre Gouvernement fait fausse route en se comportant ainsi, et ce pour plusieurs raisons.

L'aide publique à l'emploi des travailleurs handicapés en entreprise adaptée est un investissement gagnant pour la collectivité publique, car chaque euro aidé lui est retourné sous forme de recettes fiscales et sociales. En permettant l'emploi d'une personne handicapée qui bénéficiait auparavant de la solidarité nationale, que ce soit à travers l'allocation d'aide au retour à l'emploi, le RSA ou l'AAH, elle réalise une économie nette de 8 869 euros par an.

À titre d'exemple, si l'APASE, entreprise adaptée d'Auchy-les-Mines, dans ma circonscription, embauche une personne handicapée, elle fait économiser à l'État, à la collectivité, près de 10 000 euros par an.

Ne pas financer ni soutenir les entreprises adaptées, c'est de la « non-assistance à travailleurs handicapés en danger ».

Comptez-vous débloquer des fonds afin de ne pas compromettre la croissance des entreprises adaptées et de ne pas aggraver la situation des personnes handicapées?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Madame la députée, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence du ministre du travail, de l'emploi et de la santé, qui m'a demandé de bien vouloir vous apporter la réponse suivante.

Les entreprises adaptées font partie du milieu ordinaire de travail depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Elles conservent néanmoins leur mission sociale,

qui est d'employer majoritairement des travailleurs handicapés, en difficulté au regard de l'accès à l'emploi. En contrepartie, elles bénéficient d'aides spécifiques de l'État.

Avec une enveloppe de crédits consacrée aux aides au poste en 2011 identique à celle de 2010 – 256 millions d'euros –, l'engagement de l'État reste fort, madame la députée. Ces crédits permettront de financer environ 19 550 aides au poste. En effet, si le niveau de consommation de cette ligne s'améliore d'année en année, une sous-consommation importante continue d'être constatée en 2010 – 700 aides au poste sur 20 000 non consommées en 2010 –, alors que tous les besoins des entreprises ont été satisfaits.

Pour optimiser le dispositif et améliorer la consommation, les directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi assurent un suivi très rigoureux de l'utilisation des aides au poste par les entreprises adaptées. Cela permet d'opérer les redéploiements nécessaires entre les structures et entre région en cours d'année. De plus, en 2010, la constitution d'une réserve nationale de 150 aides au poste, en accord avec l'Union nationale des entreprises adaptées – UNEA – et les principales associations gestionnaires d'entreprises adaptées – UNAPEL, APF, ANRH – a permis de couvrir des besoins qui n'avaient pu être satisfaits au niveau régional.

Par ailleurs, 37 millions d'euros seront mobilisés en 2011 pour la subvention spécifique, qui permet de soutenir le fonctionnement des entreprises adaptées. Afin de mieux cibler l'utilisation des crédits de la subvention spécifique, la direction générale à l'emploi et à la formation professionnelle est en train de finaliser avec l'UNEA leurs nouvelles règles d'affectation. Ces crédits devront prioritairement soutenir l'investissement des entreprises adaptées et la promotion professionnelle des travailleurs handicapés. Vous le voyez, madame la députée, l'État est constant auprès du secteur protégé.

Mme la présidente. La parole est à Mme Odette Duriez.

Mme Odette Duriez. Je ne dis pas que l'État ne fait pas d'effort, madame la secrétaire d'État!

Cependant, s'agissant de la sous-consommation des aides dont vous avez fait état, je me permets d'observer que, l'année prochaine, nous serons à 19 000 postes au lieu de 19 550, et que, chaque année, nous constaterons une nouvelle baisse en raison même du mode de calcul. Les critères retenus sont mauvais, madame la ministre, car ces postes devraient se développer. En outre, les aides aux entreprises ont été diminuées de 5 millions d'euros cette année.

CONTRÔLE DES DÉPASSEMENTS D'HONORAIRES

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question, n° 1413, relative au contrôle des dépassements d'honoraires.

M. Jean-Paul Bacquet. Depuis 2007, l'accès aux soins devient de plus en plus difficile pour les plus faibles d'entre nous, et il est inquiétant que des raisons financières conduisent 14 % de nos concitoyens à de se priver de soins et 40 % à les retarder.

Après le déremboursement des médicaments à service médical insuffisant, ce sont 30 millions de boîtes qui ont été déremboursées pour service médical rendu modéré. On peut d'ailleurs en la matière se poser quelques questions, après l'affaire du Mediator, sur les conditions d'évaluation du service médical rendu! Le Gouvernement a de surcroît institué les franchises médicales, véritables taxes sur les

malades, augmenté les forfaits hospitaliers, augmenté de façon drastique le reste à charge. Les plus démunis sont les premières victimes de ces économies comptables.

Un tiers des spécialistes refusent de soigner les bénéficiaires de la CMU, sans que vous preniez de véritables sanctions à leur encontre. Le coût des assurances complémentaires ne cesse d'augmenter, 7 % des Français en sont dépourvus et 40 % des contrats ne prennent pas en charge les dépassements d'honoraires. La situation devient très inquiétante, au point que la garantie à tous de la protection de la santé, inscrite dans le préambule de la Constitution, ne sera bientôt plus assurée.

S'il est un sujet sur lequel vous n'intervenez pas et qui est pourtant inacceptable, c'est bien celui des dépassements d'honoraires.

Entre 1985 et 2005, le taux de dépassement est passé de 23 % à 45 % chez les spécialistes, qui sont 40 % à les appliquer – 4 % des néphrologues, mais 76 % des chirurgiens et près de 100 % des dermatologues. On assiste donc à une banalisation de ces pratiques, qui mettent en cause les fondements même de notre système de santé français, privent les plus faibles de tout accès à certaines spécialités, reportent sur l'hôpital certains soins relevant de la médecine de ville, et violent le code de déontologie médicale qui prévoit la fixation des honoraires avec « tact et mesure ».

Quelle est, madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, l'action des agences régionales de santé et des caisses de sécurité sociale en la matière, alors qu'un contrôle des pratiques médicales est prévu par le PLFSS 2010?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, vous appelez l'attention du ministre du travail, de l'emploi et de la santé sur la question des dépassements d'honoraires et les difficultés d'accès aux soins qui en résultent, en particulier dans certains départements où le secteur 2 est en situation de quasi-monopole dans certaines spécialités.

Bien que la facturation d'honoraires soit autorisée sous certaines conditions, le médecin est déontologiquement tenu de fixer ses honoraires avec tact et mesure.

M. Jean-Paul Bacquet. En effet!

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État. Afin de limiter les dépassements, le Gouvernement a pris plusieurs mesures, avec deux objectifs prioritaires.

Premièrement, le renforcement de l'information des patients grâce à la mise en place, à la demande du Gouvernement, d'un dispositif d'information, sur internet et par téléphone, sur les tarifs des professionnels de santé; à l'obligation d'affichage des honoraires des professionnels de santé dans leurs cabinets, prévue par le décret du 10 février 2009; à la délivrance obligatoire d'une information écrite préalable sur le tarif des actes effectués, ainsi que sur le montant et la nature du dépassement facturé depuis le 1^{er} février 2009, sous peine d'une sanction financière prononcée par les caisses locales d'assurance maladie.

Deuxièmement, la sanction des dépassements contraires au tact et à la mesure. Un décret du 31 décembre 2008 définit l'appréciation de ces deux notions au regard de cinq critères issus de la jurisprudence – notoriété du praticien, fortune du patient, technicité de l'acte, service rendu, moyenne des autres praticiens. Les termes de ce décret sont d'ailleurs repris par le

projet de décret d'application de l'article 54 de la loi « Hôpital, patients, santé et territoires » qui définit la notion de dépassement abusif.

Toutes ces mesures, qui seront peut-être complétées par la mise en place d'un secteur optionnel dans le cadre des prochaines négociations conventionnelles qui devraient débuter en avril 2011, visent à donner aux assurés une meilleure information sur le montant à payer et la base du remboursement, ainsi qu'à les aider à mieux s'orienter dans le système de soins.

En tout état de cause, le Gouvernement reste attaché à l'amélioration de l'accès aux soins à tarif opposable et à la limitation du nombre et du montant des dépassements. L'éventuelle création d'un secteur optionnel doit tenir compte de cet objectif.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet.

M. Jean-Paul Bacquet. Comme je partage votre analyse, madame la secrétaire d'État, et comme j'aimerais qu'elle ne restât pas lettre morte, mais qu'elle se traduise dans les pratiques!

Information des patients, affichage des tarifs, avez-vous dit, madame la secrétaire d'État: bravo! Cependant, vous avez également dit que, dans certains départements, les patients n'avaient pas le choix parce qu'il n'y avait que des spécialistes recourant aux dépassements d'honoraires. Vous aurez beau afficher tout ce que vous voulez: dès lors qu'ils sont en situation de monopole, les malades n'ont pas le choix. L'affichage ne sert donc à rien.

S'agissant des sanctions pour dépassement abusif, vous me renvoyez au décret du 31 décembre 2008. Je me permets de vous indiquer que j'ai informé le directeur de la caisse primaire d'assurance maladie du Puy-de-Dôme du scandale que constitue, pour certains actes de chirurgie, le doublement, voire plus, du prix de l'acte.

Je cite la réponse que j'ai reçue: « Le chirurgien étant conventionné à honoraires libres, il est autorisé par la CPAM à pratiquer des honoraires supérieurs à ceux du tarif conventionnel. »

C'est cela, le contrôle, madame la secrétaire d'État? C'est cela la sanction? C'est cela, le tact et la mesure?

Comment des dépassements aussi abusifs sont-ils possibles? Ils montrent que certains praticiens ne respectent ni la loi, ni le code de déontologie, ni le code de la sécurité sociale ni même les conventions, alors qu'ils bénéficient de la solvabilité des actes, grâce aux remboursements de la sécurité sociale.

Cette double peine à l'encontre des assurés sociaux les plus faibles, ce système de santé à deux vitesses suscitent l'incompréhension de nos concitoyens, et le taux élevé d'abstentions et de votes extrêmes que l'on a pu constater lors des dernières élections n'est peut-être pas sans rapport.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État. Il ne faut pas tout mélanger!

M. Jean-Paul Bacquet. Nous mesurons là l'impuissance d'un gouvernement qui, s'il est animé de bonnes intentions, comme vous l'avez souligné, madame la secrétaire d'État, ne contrôle absolument pas la mise en œuvre de ses politiques.

SITUATION DU SECTEUR PSYCHIATRIQUE EN SAINTONGE

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Quéré, pour exposer sa question, n° 1421, relative à la situation du secteur psychiatrique en Saintonge.

Mme Catherine Quéré. Ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État chargée de la santé. Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la situation du secteur psychiatrique de Saintes.

Depuis le 24 février, le personnel psychiatrique est en grève. Sa cause est juste: le secteur, dont la fragilité est inhérente à sa constitution même, vient d'être frappé par une crise sans précédent à la suite d'une réduction budgétaire draconienne.

En France, comme vous le savez, les services psychiatriques s'organisent en secteurs, c'est-à-dire autour d'un territoire géographique défini, sur lequel évolue une équipe constituée à la fois de psychiatres, de psychologues, d'infirmiers et d'assistants sociaux, à travers des structures d'accueil et de suivi variées: unités d'hospitalisation complète, hôpitaux de jour, centres médico-psychologiques, centres d'accueil et de traitement à temps partiel. La mission première de cette équipe consiste à mener des actions de prévention et de soins qui privilégient le maintien ou la réinsertion du patient dans son environnement.

À cet égard, j'insiste particulièrement sur l'importance du personnel soignant et sur la nécessité de maintenir une équipe de secteur diversifiée, dotée d'effectifs suffisants.

Trois secteurs sont rattachés à l'hôpital de Saintes: Saint-Jean-d'Angély, Saintes et l'intersecteur de pédopsychiatrie.

Dans un rapport de l'IRDES – Institut de recherche et de documentation en économie de la santé –, les secteurs de Saintes et de Saint-Jean-d'Angély sont classés parmi les moins dotés de l'hexagone, tant en lits qu'en personnel. Alors que l'on devrait compter au minimum 54 lits pour 100 000 habitants, on en dénombre seulement 59 pour 130 000 habitants. Les dotations en personnel soignant sont également bien inférieures à celles dont bénéficient les secteurs les moins dotés de notre pays. C'est dire les carences dont souffrent les secteurs de Saintes et de Saint-Jean-d'Angély.

À cette situation s'ajoute, depuis 2009, le financement insuffisant des trois secteurs de psychiatrie: le compte analytique fait apparaître un déficit de financement de 3 millions d'euros.

La psychiatrie reçoit une dotation annuelle de fonctionnement versée à l'hôpital par l'agence régionale de santé. Or, la comptabilité analytique a fait apparaître que l'activité psychiatrique de Saintes était sous-financée depuis de nombreuses années. La raison tient à l'histoire complexe de ces secteurs rattachés successivement à plusieurs hôpitaux – La Rochelle, Jonzac, puis Saintes –, mais aussi à leur relocalisation dans un hôpital neuf, source de surcoûts d'amortissement.

Ce déséquilibre budgétaire de 3 millions d'euros a pu être ramené à 1,7 million, ce qui reste, vous en conviendrez, une somme élevée pour des secteurs psychiatriques en grande difficulté depuis plusieurs années.

Après négociation avec l'ARS, une dotation annuelle supplémentaire de 300 000 euros a été accordée. Mais, en contrepartie, l'établissement a dû s'engager à faire une économie de 250 000 euros sur la psychiatrie de l'adulte, qui se traduit par la fermeture de neuf lits et par la suppression de huit à neuf postes.

Aujourd'hui, les personnels psychiatriques ne comprennent pas les solutions proposées par l'ARS. Ils refusent à juste titre de voir leurs activités privées de moyens supplémentaires, alors qu'ils ont déjà consenti plusieurs efforts, notamment en matière de réduction des RTT en 2010, 2011 et 2012.

L'absence de concertation – signe que la loi « HPST » est bien entrée en vigueur – met en péril les secteurs de Saintes et Saint-Jean-d'Angély. La prise en charge des soins aux malades semble compromise.

Je demande donc au Gouvernement, madame la secrétaire d'État, de revoir de manière très urgente la situation de ces deux secteurs et de réparer une injustice qui dure depuis trop longtemps.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Madame la députée, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Mme Nora Berra, qui m'a demandé de vous transmettre sa réponse.

Les difficultés du secteur psychiatrique de Saintes, notamment la sous-dotation des secteurs 4 et 5, sont bien connues des services du ministère de la santé. À cet égard, depuis 2001, date de leur rattachement au centre hospitalier de Saintonge, ils ont chaque année bénéficié de moyens supplémentaires, soit près de 4 millions d'euros – 3 972 379 euros pour être précise – en dix ans.

Toutefois, compte tenu de la démographie médicale du secteur 4 – un seul poste pourvu sur trois –, du taux d'occupation des lits – 68 % – et des préconisations de l'audit réalisé par les services de l'ARS en juillet dernier – regroupement des deux secteurs de psychiatrie en un seul pôle –, le directeur de l'établissement a prévu une réorganisation des unités de psychiatrie pour adultes.

Son projet de regroupement des deux secteurs de psychiatrie en un seul pôle permet la fermeture de neuf lits inoccupés, tout en offrant la possibilité à court terme de répondre aux besoins des patients. Cette réorganisation s'accompagnera d'un rééquilibrage de la répartition de la dotation annuelle de financement entre soins de suite, soins de réadaptation et psychiatrie, au profit de cette dernière pour un montant de 1,287 million d'euros.

Mme la présidente. Madame Quéré, comme vous avez dépassé votre temps de parole pour poser votre question, il ne vous reste que très peu de temps pour répondre.

Vous avez la parole.

Mme Catherine Quéré. Madame la secrétaire d'État, je pense que les salariés ne pourront se contenter de votre réponse. Nous rencontrerons le responsable de l'ARS le 15 avril et espérons obtenir des avancées pour ce secteur sous-doté depuis des années.

DÉLIVRANCE DES CARTES VITALE AVEC PHOTO

Mme la présidente. La parole est à Louis Giscard d'Estaing, pour exposer sa question, n° 1435, relative à la délivrance des cartes Vitale avec photo.

M. Louis Giscard d'Estaing. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur la question de l'apposition de photos sur la carte Vitale. En effet, lors de la réforme de 2004, il avait été prévu – chacun s'en souvient dans cet hémicycle – de doter toutes les cartes

Vitale d'une photo d'identité. En 2006, il avait été assuré que le processus de remplacement de l'ancienne carte, lancé en 1998, s'échelonne jusqu'en 2010 pour atteindre un total de 59 millions de cartes en quatre ans. Or, si mes informations sont exactes, seules 7 millions de cartes Vitale avec photo ont été diffusées entre avril 2007 et mai 2009.

On nous explique que la diffusion a souffert d'un démarrage difficile. C'est le moins que l'on puisse dire. La Cour des comptes avait d'ailleurs sévèrement critiqué la diffusion de la carte Vitale 2 dans son rapport de 2008 sur la sécurité sociale, en soulignant que 1,9 million de cartes seulement avaient été délivrées à la mi-mai 2009 et qu'un cinquième des formulaires retournés étaient inexploitables.

Des millions de Français n'ont pas encore de cartes Vitale avec photo : il suffit de demander autour de soi. Sur ce sujet, j'ai interrogé le ministre de la santé par le biais d'une question écrite le 8 juin 2010, mais je n'ai obtenu qu'une réponse parcellaire.

Alors même que la France peut se prévaloir d'avoir été le premier pays à mettre en place la carte à puce et que les cartes bancaires sont remplacées facilement tous les deux ans, force est de constater que le nombre effectif de cartes Vitale 2 avec photo émises à ce jour reste particulièrement insuffisant, ce qui est incompréhensible.

J'aimerais donc connaître le nombre effectif de cartes Vitale 2 avec photo émises à ce jour, la nature des raisons internes à la gestion de la sécurité sociale qui ont conduit à cet incroyable retard de sept ans – depuis la réforme de l'assurance maladie de 2004 – et la date à laquelle tous les Français disposeront d'un modèle avec photo.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la santé, qui m'a demandé de vous apporter la réponse suivante.

Je vous sais très attaché à cette question. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'échanger à ce sujet.

La nouvelle carte Vitale 2 implique des échanges automatiques complexes entre les caisses d'assurance maladie, l'entreprise chargée de numériser les photographies, le GIE SESAM-Vitale et les industriels qui personnalisent les cartes.

L'assurance maladie a dû mener un plan d'action tout au long des années 2008 et 2009 afin de fiabiliser le processus, d'améliorer la qualité de service, de réduire les délais et d'augmenter le volume de production.

Ce processus est maintenant stabilisé et l'assurance maladie distribue des cartes Vitale 2 à tous les bénéficiaires atteignant seize ans et aux assurés dont la carte a été perdue ou volée ou présente un défaut.

Ainsi en janvier 2011, 19,8 millions de formulaires photo ont été envoyés aux assurés, 16 millions ont été numérisés et 13,8 millions de cartes Vitale 2 avec photographie ont été produites. Dans le cadre de la nouvelle convention d'objectifs et de gestion 2010-2013 que l'État négocie avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, il est prévu que l'assurance maladie poursuive cette politique de renouvellement gradué du parc de cartes Vitale 1. Cette opération s'accompagnera d'une pédagogie adaptée à l'égard des assurés qui ne complètent pas leur dossier, l'une des difficultés provenant du fait qu'un certain nombre de dossiers ne sont pas retournés à la CNAM-TS.

Le renouvellement total du parc devrait donc s'effectuer sur une période de huit ans, dans des conditions optimales de sécurité et de qualité de service.

En matière de renouvellement des cartes, il importe de mener à bien l'opération dans les meilleurs délais tout en apportant les informations nécessaires aux assurés. Il faut également agir avec discernement en prévoyant des dérogations pour certains de nos compatriotes atteints d'un handicap particulièrement lourd.

Vous avez raison, monsieur le député, il faut traiter ce dossier avec volontarisme. C'est ainsi qu'intervient la CNAM-TS et c'est ce à quoi s'engage le ministère du travail, de l'emploi et de la santé.

Mme la présidente. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

M. Louis Giscard d'Estaing. J'en prends bonne note, madame la secrétaire d'État, mais vous conviendrez que c'est un dossier qui traîne depuis de trop longues années. Il existe, nous le savons, des utilisations frauduleuses de la carte Vitale, et l'une des manières de résoudre ce problème est la généralisation de l'apposition d'une photographie d'identité.

Certes, des efforts sont engagés. Mais d'autres solutions sont envisageables, sachant que les mairies se sont déjà vu transférer la responsabilité de l'émission des passeports biométriques. J'espère que tous nos compatriotes détenteurs d'une carte Vitale seront rapidement dotés d'une carte avec photo.

ACCOMPAGNEMENT DES ENFANTS HANDICAPÉS HORS DU TEMPS SCOLAIRE OU DES PÉRIODES DE SOINS

Mme la présidente. La parole est à Mme Martine Pinville, pour exposer sa question, n° 1419, relative à l'accompagnement des enfants handicapés hors du temps scolaire ou des périodes de soins.

Mme Martine Pinville. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, l'association Enfants Soleil a créé une structure d'accueil de loisirs sans hébergement pour enfants handicapés, « Soleil d'enfants ».

En septembre 2010, cette structure s'est vu reconnaître un agrément de centre de loisirs, avec des besoins très spécifiques puisqu'un animateur qualifié dans le domaine du handicap ne peut pas prendre plus de deux enfants en charge.

Or, la demande de prestation de service avec une dotation horaire par enfant n'a pas été accordée par la caisse d'allocations familiales de la Charente, au motif que la structure ne peut accueillir qu'un public spécifique d'enfants handicapés.

Compte tenu de la très forte demande des familles, y compris hors du département puisque très peu de structures de ce type existent, le centre de loisirs « Soleil d'enfants » doit trouver des financements.

Je connais votre engagement dans ce domaine, madame la secrétaire d'État. Je vous demande donc de bien vouloir m'indiquer quelles sont les propositions du Gouvernement en matière d'accompagnement des enfants handicapés hors du temps scolaire ou hors période de soins et de me préciser quels moyens sont susceptibles d'être accordés aux structures d'accueil.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Madame la députée, le Gouvernement est très attentif à la question de l'accueil des enfants handicapés au sein des structures de la petite enfance et des centres de loisirs périscolaires.

En la matière, le principe de l'accès de tous à tout doit prévaloir, y compris en crèche et en centre de loisirs. Or, comme vous, nous constatons que les parents d'enfants handicapés ont plus de difficultés que les autres parents à accéder aux modes de garde collectifs. Ce constat est étayé par le rapport « Grandir ensemble », élaboré avec l'appui de la Caisse nationale d'allocations familiales et de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie et rendu public l'an dernier.

Le Gouvernement a donc prévu, dans le cadre de la convention d'objectifs et de gestion qu'il a signée avec la CNAF, le lancement d'un appel à projets destiné à favoriser le développement de l'accueil des enfants handicapés en crèche et en centre de loisirs, doté de quatre millions d'euros.

Cet appel a permis de financer 331 projets, qui offrent 1 638 solutions d'accueil aux enfants handicapés, dont 543 en crèches et 1 095 en centres de loisir, ce qui correspond en moyenne à un tiers de la capacité des structures participantes.

En effet, conformément aux principes de la loi du 11 février 2005, c'est le développement de l'accueil des enfants dans des structures de droit commun qui est privilégié. L'aide apportée permet aux structures de renforcer l'encadrement, de financer des fonctions spécifiques facilitant l'accueil des enfants handicapés et de former leur personnel.

Par ailleurs, parce que les transitions doivent toujours être soignées s'agissant d'enfants handicapés, la limite d'âge pour bénéficier de la prestation de service unique en crèche a été relevée : cette prestation peut désormais être versée aux structures jusqu'aux cinq ans de l'enfant handicapé – ce qui n'est évidemment pas le cas pour les autres enfants –, afin d'accueillir ce dernier dans les meilleures conditions.

Je forme enfin le vœu que la charte nationale de qualité relative à l'accueil des enfants handicapés dans les équipements « petite enfance » et en centre de loisirs soit appliquée d'ici à 2012, car ce texte de référence est important.

Je vous confirme, madame la députée, que le Gouvernement est véritablement mobilisé sur ce sujet et que cette mobilisation produit déjà des effets concrets. La conférence nationale du handicap qui se réunira en juin permettra sans aucun doute de tracer des pistes d'avenir afin de développer encore l'accueil des enfants handicapés dans ces structures.

Quant à Soleil d'enfant – si vous me permettez cette précision en marge de ma réponse, madame la présidente –, n'hésitez pas à m'en parler plus en détail, madame Pinville, afin que nous étudions les moyens d'épauler cette structure, qui semble décidément très intéressante.

Mme la présidente. La parole est à Mme Martine Pinville.

Mme Martine Pinville. Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État.

Ne pourrait-on imaginer, dans le cadre des appels à projets que vous avez évoqués, une expérimentation au sein de ce type de structure, qui permettrait d'évaluer des mesures complémentaires ?

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État. Pourquoi pas ? Parlons-en ensemble !

Mme Martine Pinville. Merci, madame la secrétaire d'État.

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE
ENTRE PARAY-LE-MONIAL ET LYON

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Nesme, pour exposer sa question, n° 1424, relative à l'aménagement de la ligne ferroviaire entre Paray-le-Monial et Lyon.

M. Jean-Marc Nesme. La ligne ferroviaire qui relie Paray-le-Monial à Lyon, en passant par les deux petites villes de La Clayette et Chauffailles, est dans un état de dégradation avancée. Les TER exploités par les régions Bourgogne et Rhône-Alpes sont obligés de circuler dans une situation d'insécurité permanente, à 60 kilomètres-heure en moyenne – alors qu'ils pourraient rouler à 120 ou 130 kilomètres-heure –, et avec une irrégularité qui pénalise les usagers et le développement des territoires.

Cette situation déplorable est contraire au Grenelle de l'environnement, qui préconise de favoriser les modes de circulation alternatifs à la route. Elle est un obstacle à la mobilité entre le pays Charolais-Brionnais – qui réunit vingt-neuf communes, douze communautés de communes et 90 000 habitants – et l'agglomération lyonnaise, notamment aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

J'ajoute que la modernisation de cette ligne ferroviaire confortera la présence dans le pays Charolais-Brionnais de deux grands groupes industriels internationaux, spécialisés l'un dans l'acier inoxydable, l'autre dans la fabrication de moteurs de poids lourds, et de plus de deux cents PMI-PME innovantes. En effet, elle assurera une liaison rapide avec l'agglomération lyonnaise, pour les cadres français et étrangers qui recherchent la proximité d'une grande ville comme pour le transport des produits finis vers les ports fluviaux du Rhône.

Madame la secrétaire d'État, la question que je pose par votre intermédiaire à la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement est simple : quels sont les travaux envisagés sur cette ligne ferroviaire ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Nathalie Kosciusko-Morizet, qui m'a chargée de vous répondre en son nom.

La modernisation de l'étoile de Paray-le-Monial a été inscrite au contrat de projet 2007-2013 entre l'État et la région Bourgogne pour un montant de 41 millions d'euros, financé à part égale par l'État, la région et Réseau ferré de France.

Dans le cadre de ce programme, la priorité a été donnée à la modernisation de la branche qui relie Paray-le-Monial et Montceau-les-Mines, la plus fréquentée. Les travaux de remise à niveau de la voie permettront d'y porter la vitesse de circulation des trains, dont vous avez dit combien elle était basse, à 110 kilomètres-heure au moins sur la quasi-totalité de la ligne. Les études ont été conduites par Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, et la réalisation des travaux est programmée pour 2013.

Par ailleurs, la définition du programme d'études de modernisation de la branche qui relie Paray-le-Monial et La Clayette est en cours. Elle tiendra compte du faible niveau de trafic sur cette ligne – quatre allers et retours en TER par jour, selon mes informations. Ces études préliminaires, qui porteront aussi sur la branche qui relie Paray-le-Monial et Gilly-sur-Loire, seront entreprises dès cette année. Leur résultat

permettra aux partenaires du contrat de projet de déterminer les modalités selon lesquelles du programme de modernisation sera poursuivi.

Enfin, outre ce programme cofinancé dans le cadre du contrat de projet, la branche entre Paray-le-Monial et La Clayette fera l'objet, au titre des programmes de maintenance générale de Réseau ferré de France, de travaux de confortement des remblais, d'entretien d'ouvrages d'art et de remplacement de rails et de traverses. Ces travaux concerneront notamment le confortement du remblai de Changy et permettront de mettre un terme au ralentissement que les exigences de sécurité imposent actuellement aux voyageurs et au personnel de la SNCF.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Nesme.

M. Jean-Marc Nesme. Madame la secrétaire d'État, l'argument selon lequel, parce qu'une ligne est peu fréquentée, il serait inutile de se hâter de faire les travaux nécessaires ne tient pas. En effet, si la ligne est peu fréquentée, c'est parce que le transport ferroviaire n'y correspond absolument pas aux besoins de la population. Si les trains pouvaient rouler à 110 ou 120 kilomètres-heure, la fréquentation serait bien plus importante !

N'oublions pas les déplacements quotidiens domicile-travail que j'ai mentionnés, ainsi que la présence de deux groupes industriels très importants qui recherchent la proximité d'une très grande ville, en particulier par l'intermédiaire de lignes ferroviaires modernes. En aménageant cette ligne, on conforterait la présence de ces deux grands groupes et des deux cents PMI-PME que j'ai également évoquées.

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DE
L'A660 ET DE LA RN250 DANS
L'AGGLOMÉRATION DU BASSIN
D'ARCACHON SUD

Mme la présidente. La parole est à M. François Deluga, pour exposer sa question, n° 1412, relative au financement de l'aménagement de l'A660 et de la RN250 dans l'agglomération du bassin d'Arcachon sud.

M. François Deluga. Madame la secrétaire d'État, la prolongation de l'A660, qui relie le bassin d'Arcachon à l'A63 Bordeaux-Espagne, avait été financée dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006 jusqu'au quartier de la Hume, à Gujan-Mestras. La mise aux normes autoroutières de cette voie était dictée à la fois par la sécurité routière et par la nécessité de remédier à la forte densité du trafic, particulièrement en période estivale et aux heures de pointe.

Le doublement de la voie s'était ainsi arrêté aux portes de La Teste-de-Buch et s'était hélas accompagné de la construction de deux giratoires, au lieu des échangeurs dénivelés initialement prévus pour permettre les franchissements. Ces aménagements sont totalement inadaptés, dangereux, et constituent des obstacles à la circulation sur deux voies.

En 2009, à l'annonce du plan de relance, j'avais sollicité le Gouvernement pour que soit financée la création de deux échangeurs dénivelés et le prolongement du doublement jusqu'à l'échangeur du Pyla. L'État n'a pas répondu favorablement à ma requête.

Aujourd'hui, ces travaux nécessaires demeurent un enjeu essentiel pour le sud bassin. Entre les flux de transit et les déplacements locaux, cette route supporte près de 30 000 véhicules par jour, et elle est toujours saturée. Au cours de l'été, ce phénomène est nettement amplifié sur ce territoire, dont je rappelle qu'il voit alors sa population tripler.

Cette situation et le refus de l'État d'y remédier dans le cadre du plan de relance ont conduit la communauté d'agglomération à engager une réflexion globale sur l'aménagement de cette voie. Cette étude propose des travaux de sécurisation immédiats et provisoires, d'une part, et une série d'aménagements définitifs à moyen terme, d'autre part.

Ainsi, il est prévu, dans l'immédiat, d'aménager deux tourne-à-droite et de créer un passage inférieur à La Teste-de-Buch, pour un montant de 1,6 million d'euros. Quant aux aménagements définitifs, ils consisteront à remplacer les giratoires par des échangeurs et à mettre la RN250 en deux fois deux voies autoroutières, pour un coût total de 24,1 millions d'euros.

Ces travaux relevant de la compétence exclusive de l'État, je vous demande de bien vouloir, d'une part, me confirmer que les travaux d'aménagement immédiats seront financés en 2011, comme l'État l'a annoncé en région, et, d'autre part, m'assurer de l'engagement de l'État à financer les aménagements définitifs à partir de 2012.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de Nathalie Kosciusko-Morizet, retenue ailleurs ce matin.

L'État est attentif au bon fonctionnement de l'A660 et de la RN250, qui jouent un rôle important dans l'écoulement des trafics, notamment touristiques – vous l'avez dit –, vers et depuis le bassin d'Arcachon, ainsi que dans les échanges et la desserte des communes du sud du bassin.

L'État souhaite par ailleurs que cette desserte puisse également être assurée grâce à la future ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, qui profitera largement à la région d'Arcachon. Il serait dès lors souhaitable que la mobilisation de celle-ci en faveur du projet Sud-Europe Atlantique se traduise par un véritable soutien.

Pour en revenir au problème que vous évoquez, monsieur le député, les services du ministère de l'écologie étudient actuellement les conditions d'une amélioration du fonctionnement du giratoire de Césarée, notamment par un renforcement de la signalisation, puisque l'on y constate effectivement des retenues le soir à l'heure de pointe.

En ce qui concerne la réalisation des aménagements plus lourds sur la RN250 et l'A660 que vous avez évoqués, la réflexion sur leur opportunité et sur leur nature ne semble pas assez aboutie ni assez consensuelle pour que les travaux puissent être envisagés rapidement.

Quoi qu'il en soit, ces travaux, s'ils devaient être réalisés, relèveraient du programme de modernisation des itinéraires routiers de la région Aquitaine. Or les discussions ayant conduit à l'élaboration du programme actuel, qui ouvre la période 2009-2014, n'ont pas permis d'inscrire des crédits permettant de les engager. En outre, ce programme n'offre guère de marge de manœuvre pour financer des travaux supplémentaires.

La réalisation de nouveaux aménagements sur la RN250 et l'A660 dépendra donc d'une prochaine génération de PDMI. Compte tenu de l'utilité locale de ces axes, l'engagement, notamment financier, des collectivités concernées aux côtés de l'État sera naturellement déterminant pour faire aboutir ce dossier.

Mme la présidente. La parole est à M. François Deluga.

M. François Deluga. S'agissant d'abord de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux-Espagne, à laquelle vous avez fait allusion, madame la secrétaire d'État, l'État commet une erreur d'interprétation.

Deux itinéraires étaient en effet possibles : l'un passait par le bassin d'Arcachon et était défendu par la totalité des élus et de la population ; l'autre passait par le sud de la Gironde et ne desservait donc pas le bassin.

L'État et RFF ont fait le choix de passer par le sud, c'est-à-dire de ne pas nous desservir : il est donc un peu difficile, vous le comprendrez bien, de nous demander de financer le choix opposé au nôtre !

Pour ce qui est de l'aménagement de la voie, je voudrais souligner que le projet d'aménagement, contrairement à ce que vos services vous ont, semble-t-il rapporté, emporte un consensus total de l'ensemble des élus de ce territoire, puisqu'il a été adopté à l'unanimité, et de la population.

Quant à l'aménagement des arrêts que vous annoncez, j'ai le regret de vous apprendre qu'ils se limitent, d'après ce que l'on nous l'a annoncé lundi dernier, à la pose d'un radar. (*Sourires.*) Je ne crois pas que ce soit une réponse adaptée à la difficulté de trafic. C'est plutôt une façon de pérenniser ce rond-point.

M. André Wojciechowski. Là, il a raison...

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État. Cela devrait permettre de fluidifier le trafic...

M. François Deluga. Cela risque surtout de créer un bouchon supplémentaire qui empêchera l'accès de la commune du Teich, dont je suis maire !

La réponse de l'État est totalement insuffisante ; il est nécessaire de se remettre autour de la table pour trouver des solutions.

CALENDRIER DE LA RÉALISATION DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Delatte, pour exposer sa question, n° 1432, relative au calendrier de la réalisation de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

M. Rémi Delatte. Ma question s'adresse à madame la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est exemplaire par son impact économique sur le grand est, comme par ses conséquences en matière sociale, grâce à la clause d'insertion, et en termes environnementaux.

Cet ouvrage est conçu comme une étoile à trois branches plaçant Dijon au cœur d'un nœud ferroviaire d'envergure européenne.

La première phase de la branche Est entrera en service au mois de décembre 2011. Mais les deux extrémités de cette branche, Villers-les-Pots et Genlis en Côte-d'Or d'une part, Lutterbach et Petit-Croix dans le Haut-Rhin, d'autre part, restent à réaliser.

Quant aux branches Ouest, Dijon-Paris, et sud, Dijon-Lyon, elles sont en cours d'étude.

Lors d'un déplacement en Bourgogne le 31 janvier dernier, M. le Premier ministre a annoncé que le Gouvernement était déterminé à faire avancer ces projets.

Aussi souhaiterais-je que le Gouvernement nous apporte des précisions, voire des assurances, sur le calendrier de la réalisation des deux extrémités de la branche Est, ainsi que sur les délais envisagés pour les branches Ouest et Sud. Je souhaiterais également savoir à quel moment interviendra l'arbitrage sur le choix du fuseau retenu pour la branche Sud – à moins que l'hypothèse du renforcement de la ligne actuelle Dijon-Lyon n'apparaisse pas comme une alternative réaliste à une ligne nouvelle passant par la Bresse.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Tout d'abord, monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser madame Kosciusko-Morizet, qui m'a chargée de vous répondre.

En premier lieu, je vous confirme que les trois branches de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, centrées sur la région de Dijon, sont inscrites dans le programme des 2 000 kilomètres de lignes nouvelles figurant dans la loi Grenelle 1, à lancer d'ici à 2020. Le Gouvernement a également proposé de les inscrire au schéma national des infrastructures de transport dont l'avant-projet consolidé a été présenté au mois de janvier dernier. L'attachement du Gouvernement à ce projet ne fait donc aucun doute.

Comme vous l'avez dit, la première phase de réalisation de la branche Est s'achève : elle sera mise en service le 11 décembre prochain, avec un schéma de dessertes progressif sur les années 2012, 2013 et 2014. Par ailleurs, et comme s'y est engagé le Président de la République, les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la seconde phase, entre Genlis et Villers-les-Pots d'une part et entre Petit-Croix et Lutterbach d'autre part, seront réalisées avant l'expiration de la déclaration d'utilité publique au mois de janvier 2012. En parallèle, une mission sur le financement de cette seconde phase a été confiée à Claude Liebermann et Marie-Anne Bacot, qui ont déjà eu l'occasion de rencontrer les élus régionaux intéressés au projet.

Pour ce qui est de la branche Ouest, les études ont débuté et vont permettre, dans un premier temps, de constituer les éléments nécessaires à la saisine de la commission nationale du débat public, qui devra se prononcer à l'automne 2011 sur la nécessité d'organiser un débat public.

Enfin, sur la branche Sud, Réseau ferré de France, maître d'ouvrage de l'opération, a examiné dans le cadre des études préliminaires différents fuseaux de passage qui ont donné lieu jusqu'au 31 décembre 2009 à une consultation formelle de l'ensemble des acteurs concernés. Cette consultation a fait l'objet d'un bilan par le maître d'ouvrage. À la suite de cette consultation, il est apparu indispensable d'apporter des éclairages complémentaires sur plusieurs points, notamment l'actualisation du bilan socio-économique, la structuration des circulations au sein du réseau et les conséquences sur les temps de parcours.

Les résultats de ces études complémentaires sont attendus à l'été 2011 ; ils permettront alors à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, de prendre une décision sur les conditions de poursuite de ce projet, qui prendra bien évidemment en compte l'ensemble des positions exprimées lors de la consultation.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Delatte.

M. Rémi Delatte. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de ces précisions qui nous rassurent non seulement sur la réalisation de la branche Est, mais aussi sur les projets de branches Ouest et Sud.

APPLICATION DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DE GESTION CYNÉGÉTIQUE DANS LA MEUSE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Dumont, pour exposer sa question, n° 1410, relative à l'application du schéma départemental de gestion cynégétique dans la Meuse.

M. Jean-Louis Dumont. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale, cette question, relative à l'application du schéma départemental de gestion cynégétique dans la Meuse, a été déposée à la fin de l'année 2010. Depuis, plusieurs événements ont eu lieu, mais elle reste toujours d'actualité.

Un schéma départemental est signé non seulement par l'État mais aussi par de multiples partenaires : chacun apporte évidemment ses compétences et son soutien, et fait en sorte que ce schéma puisse s'appliquer.

Or, tout particulièrement pour le sanglier, malgré des prélèvements réguliers effectués chaque année, des tensions se font jour, et l'exaspération est grande à cause de quelques sociétés de chasse qui n'appliquent pas convenablement ce schéma, mais surtout à cause de l'inertie des services de l'État qui se refusent jusqu'à présent à contrôler l'agraine. Et la révolte est venue !

Le préfet de la Meuse a ensuite pris un arrêté interdisant l'agraine. Aujourd'hui, cet arrêté est certes suspendu – il était en vigueur quand j'ai déposé la question. Mais on peut, madame la secrétaire d'État, mesurer les dégâts très sérieux subis par les cultures, dans des zones sensibles, où des problèmes existaient déjà ; ces dégâts ont dû être indemnisés.

J'aimerais donc savoir si le schéma s'applique, et si c'est bien un outil de concertation, sachant que l'arrêté préfectoral a été pris sans aucune concertation préalable.

Peut-on aujourd'hui réguler certaines espèces de la faune sauvage ? Peut-on organiser une application stricte du schéma ? L'État pourrait-il enfin utiliser ses compétences régaliennes pour que chaque partenaire fasse son métier, son travail, pour que chacun mène à bien ses missions, ni plus ni moins ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Mme Kosciusko-Morizet qui m'a chargée de vous répondre.

L'élaboration des schémas départementaux de gestion cynégétique constitue une opportunité toute particulière de réflexion sur la maîtrise des populations de sanglier et notamment sur l'agraine. En effet, les dispositions qu'ils contiennent s'imposent à tous les chasseurs, les contrevenants s'exposant à des sanctions pénales.

L'arrêté auquel vous faites référence, pris par le préfet de la Meuse le 19 novembre 2010, interdit l'agraine dissuasif jusqu'à la fin de la saison de chasse. Il a été pris dans un contexte particulièrement tendu, en raison de la prolifération de sangliers dans le département de la Meuse et des effets induits, notamment en terme de dégâts aux cultures.

Par ailleurs, le schéma départemental de gestion cynégétique de la Meuse, qui date de 2006, fait partie de cette première génération de schémas qui doivent être renouvelés en 2011, en tenant compte du bilan réalisé sur les six années de mise en œuvre et des nouvelles prescriptions de la ministre en charge de l'écologie dans la circulaire signée le 18 février.

Cette circulaire, portant précisément sur le renouvellement des schémas départementaux de gestion cynégétique, indique que le fait de disposer dans le département de deux dispositions relatives à l'agrainage, l'une dans le SDGC et l'autre dans un arrêté préfectoral, pour répondre à une même préoccupation partagée par les chasseurs et par les autres acteurs du monde rural, ne peut perdurer.

C'est pourquoi il est indispensable que le schéma départemental de gestion cynégétique renouvelé traite de manière approfondie de l'agrainage.

La ministre chargée de l'écologie a souhaité le rappeler dans cette circulaire adressée aux préfets : il y est précisé que ce processus d'élaboration doit se faire en concertation avec les représentants des intérêts agricoles, forestiers, et de la propriété privée rurale. Il est également rappelé que le code de l'environnement confie au préfet la vérification de la compatibilité du projet de schéma avec l'équilibre agrosylvo-cynégétique, c'est-à-dire un équilibre entre le gibier, les milieux et les activités humaines.

L'encadrement de l'agrainage doit faire l'objet d'une vigilance particulière. Les schémas constituent le cadre de fixation de règles. La circulaire rappelle donc que toutes les dispositions nécessaires sur l'agrainage doivent être intégrées dans le schéma, et que dès lors aucun autre acte administratif n'interfère avec ce texte.

Dans le cadre du plan national de maîtrise du sanglier, un groupe de travail a élaboré des préconisations, qui ont fait l'objet d'un consensus entre les parties prenantes. Celles-ci sont entérinées par la circulaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Dumont.

M. Jean-Louis Dumont. Madame la secrétaire d'État, ces préconisations s'appliqueront-elles en Meuse, dans les services de l'État ? À une époque, pour l'agrainage, agriculteurs, chasseurs, associations environnementales ont réclamé le contrôle de quelques sociétés ; mais il n'y avait pas assez d'agents, ou peut-être n'y avait-il simplement pas assez de courage pour mettre un peu d'ordre !

Vous savez ce qui s'est passé dans la Meuse ! On a transporté des sangliers morts, empoisonnés, écrasés par des engins. C'est une chasse, et un secteur d'agriculture, qui sont les victimes de ces pratiques.

La Meuse est un département rural, riche en forêts ; des règles doivent s'appliquer : c'est tout ce que l'ensemble des partenaires du schéma départemental réclament.

RECONSTRUCTION DU COMMISSARIAT DE SAINT-AVOLD

Mme la présidente. La parole est à M. André Wojciechowski, pour exposer sa question, n° 1428, relative à la reconstruction du commissariat de Saint-Avold.

M. André Wojciechowski. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur, des collectivités territoriales, de l'outre-mer et de l'immigration ; elle porte sur l'importance de reconstruire le commissariat de police de Saint-Avold, en

Moselle. Les conditions de travail et d'hygiène y sont d'un autre temps. Ces hommes et ces femmes, à qui je rends hommage, ne peuvent plus continuer à travailler ainsi.

J'ai rencontré Claude Guéant à ce sujet à l'Élysée le 20 août 2009.

Le contrôleur général des lieux de privation de liberté Jean-Marie Delarue, dans ses recommandations publiées le 28 octobre au *Journal Officiel*, critique les conditions de garde à vue et notamment la vétusté des locaux, ainsi que les conditions dans lesquelles interviennent les avocats et les médecins et les conditions d'hygiène « indignes » – commodités, toilettes, couchage. C'est exactement le cas de Saint-Avold.

Un projet de reconstruction existe, la collectivité souhaite s'y investir pleinement dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Ma question est claire : comment le Gouvernement compte-t-il faire évoluer le dossier de construction du nouveau commissariat de police de Saint-Avold ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Marie-Anne Montchamp, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le député, vous interrogez le ministre de l'intérieur à propos de la construction d'un nouveau commissariat de police dans votre ville de Saint-Avold en Moselle. Nous connaissons votre engagement et votre détermination pour faire avancer ce dossier.

L'État est attaché, comme vous, à ce que les fonctionnaires de la police, les citoyens et plus particulièrement les victimes puissent bénéficier, au sein de la circonscription de sécurité publique de Freyding-Merlebach, d'un commissariat à la hauteur des exigences d'un service public moderne.

Plusieurs pistes ont été examinées au cours des dernières années, notamment sur la base des propositions que vous avez vous-mêmes faites, notamment en proposant de reloger le commissariat et de récupérer les locaux actuellement occupés.

C'est ainsi qu'en 2005, les réflexions se sont orientées vers la réalisation d'une construction neuve sur l'emplacement actuel de la gare routière de Saint-Avold, mais ce projet n'a pas pu aboutir.

En 2009, vous avez fait part de votre disposition à investir financièrement dans cette opération en proposant une nouvelle emprise foncière à proximité du centre-ville susceptible de convenir à la construction de ce nouveau commissariat subdivisionnaire. Le coût global de l'opération était évalué à 3,76 millions d'euros en 2010, en prenant en compte la haute qualité environnementale du projet. Ce dernier n'a cependant pas pu être inscrit dans la programmation immobilière.

À ce stade, votre commune continue de participer activement à la recherche d'une solution, en poursuivant deux pistes de réflexion. Dans la première hypothèse, la municipalité apporterait, outre le foncier, une contribution d'un million d'euros et l'État verserait un loyer en guise d'amortissement de 2,8 millions d'euros. Le budget du ministère de l'intérieur ne prévoit pas, pour l'instant, cette opération. Dans la seconde hypothèse, vous financeriez la totalité de l'opération et l'État prendrait en charge un loyer de l'ordre de 14 000 euros par an correspondant au loyer actuel.

Une troisième hypothèse pourrait consister en une délégation de maîtrise d'ouvrage par convention, c'est-à-dire la mise à disposition gratuitement du bâtiment après le versement par l'État d'une subvention lors de la construction.

Le ministère de l'intérieur, qui se félicite de l'engagement actif de la commune dans ce projet et de votre engagement personnel, monsieur le député, poursuit ses réflexions sur ce sujet et sera attentif à vos propositions pour aboutir à un plan de financement qui puisse permettre, dès que possible, la réalisation d'un nouveau commissariat dans votre ville de Saint-Avold.

Mme la présidente. La parole est à M. André Wojciechowski.

M. André Wojciechowski. Madame la secrétaire d'État, je suis, moi aussi, très attentif aux propositions de chacun. Nous allons essayer de les concrétiser ensemble de manière à répondre au besoin urgent de réduire la fracture entre policiers, victimes et public. Il est très important de s'atteler à cette tâche, et je compte sur Claude Guéant pour trouver le moyen d'inscrire ce petit projet par rapport à d'autres dans les cartons du ministère.

RECONNAISSANCE DE L'ÉTAT DE CATASTROPHE NATURELLE POUR TROIS COMMUNES DES YVELINES

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour exposer sa question, n° 1431, relative à la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle pour trois communes des Yvelines.

Mme Sophie Primas. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration. J'y associe deux députés des Yvelines : Cécile Dumoulin et Christian Blanc, ancien ministre.

Par décret du 13 décembre dernier, le ministère de l'intérieur a rejeté les demandes de reconnaissance en état de catastrophe naturelle d'un grand nombre de communes, en particulier celles déposées par les communes de Bréval, Magnanville et Saint-Nom-La-Bretèche. Pour ces communes, situées sur un territoire argileux, les périodes de sécheresse et de réhydratation des sols se traduisent par des mouvements de terrain qui sont à l'origine d'importants dégâts sur les infrastructures et les habitations : rupture de canalisations enterrées, affaissement des charpentes, fissures importantes en façade.

Les habitants assistent impuissants à la dégradation de leur patrimoine immobilier, représentant souvent le résultat d'une vie de travail : il faut savoir que les travaux préconisés pour ce type de dommage sont particulièrement coûteux. Pour exemple, un habitant de ma circonscription m'a fait parvenir un devis s'élevant à 140 000 euros pour un pavillon assez modeste.

Face à cette situation d'extrême détresse pour un grand nombre de foyers, les services de l'État ont prescrit, pour ces trois communes en particulier, l'établissement d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles dus aux mouvements de terrain différentiels liés au retrait-gonflement des sols argileux. Dès lors, il peut sembler tout à fait paradoxal de rejeter leur demande de reconnaissance en état de catastrophe naturelle tout en préconisant, dans le même temps, la mise en place d'un PPRN pour le même phénomène.

J'ajoute que de très nombreuses communes environnantes de ma circonscription, telles que Neauphlette, Longnes, Boissy-Mauvoisin, Soindres, Perdreauville, sont victimes du

même phénomène et que la détresse de leurs habitants est tout aussi dramatique. Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il mettre en œuvre pour ces communes, surtout pour venir en aide aux habitants parfois totalement désespérés ?

Mme la présidente. 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 de bien vouloir excuser l'absence de mon collègue Claude Guéant, ministre de l'intérieur, que vous interrogez sur la non-inscription des communes de Bréval, Magnanville et Saint-Nom-La-Bretèche sur le décret de catastrophe naturelle du 13 décembre 2010.

Les conséquences des périodes de sécheresse que vous décrivez sont très difficiles à appréhender dans le régime de classement en catastrophe naturelle. Afin de mieux appréhender encore le phénomène de sécheresse, Météo France a mis en place, en 2009, un nouveau système se substituant au système AURORE, très critiqué par les sinistrés et les élus. Sur la base de ce nouveau système, les demandes formulées par les communes de Bréval, Magnanville et Saint-Nom-La-Bretèche ont fait l'objet d'un examen particulièrement attentif par les membres de la commission interministérielle, les 21 septembre et 18 novembre 2010.

Un avis défavorable a cependant été donné à ces demandes, l'état de sécheresse n'ayant pas été avéré sur le territoire de ces communes au titre de l'année 2009 pour les périodes sollicitées. En effet, pour obtenir une reconnaissance d'état de catastrophe naturelle au titre des mouvements de terrain différentiels liés à la sécheresse et à la réhydratation des sols pour l'année 2009, une commune doit obligatoirement satisfaire à deux conditions : des critères météorologiques avérés sur au moins 10 % du territoire de la commune, et l'aléa argiles, c'est-à-dire la présence d'argile prouvée sur au moins 3 % du territoire communal. Ainsi, même si la présence d'argile a été confirmée sur plus de 3 % du territoire des trois communes considérées, la commission interministérielle a émis un avis défavorable, car les critères météorologiques fournis par Météo France n'étaient pas avérés.

Néanmoins, la non-reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle au titre de la sécheresse pour une année donnée ne préjuge en rien d'une éventuelle reconnaissance pour les années suivantes. Aussi, l'établissement de plans de prévention des risques naturels prévisibles, institués par la loi du 2 février 1995, reste le moyen le plus efficace de maîtriser l'urbanisme et d'adapter les constructions dans les zones à risque.

En outre, la prescription d'un plan de prévention des risques, qui doit être approuvé dans un délai de quatre ans, permet notamment aux sinistrés d'éviter l'application de modulations de franchises qui résulteraient d'une multiplication des reconnaissances d'état de catastrophe naturelle de la commune au titre du même phénomène, et ainsi d'éviter une diminution du montant de leur indemnisation.

CONSTRUCTION DE LA COUR D'APPEL DE FORT-DE-FRANCE

Mme la présidente. La parole est à M. Alfred Marie-Jeanne, pour exposer sa question, n° 1404, relative à la construction de la cour d'appel de Fort-de-France.

M. Alfred Marie-Jeanne. Madame la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative, ma question s'adresse à M. Michel Mercier, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés.

Depuis l'incendie du palais de justice en 1981, la cour d'appel de Fort-de-France est, à titre provisoire, hébergée dans des locaux en préfabriqué. Or, avec le temps, cette structure transitoire est devenue un bâtiment vétuste, délabré et insalubre.

Après maintes péripéties et tergiversations, la Chancellerie avait finalement donné son accord pour la construction d'une nouvelle cour d'appel dont la livraison était programmée pour la fin de l'année 2012. Entre-temps, le projet aurait été abandonné en raison d'un appel d'offres infructueux. Serait en cause un dépassement de l'enveloppe budgétaire prévue. En attendant, l'ensemble des magistrats et des fonctionnaires de la cour d'appel pâtissent de conditions exécrables d'hygiène, de sécurité et de travail, ce qui n'honore pas l'institution judiciaire.

Le ministère précise que le projet de création d'une nouvelle cour d'appel à Fort-de-France est bien maintenu et qu'il constitue toujours une priorité. Néanmoins, aucune date n'est avancée quant à la reprise du projet, si bien que l'impression est donnée d'un renvoi *sine die* de cette affaire.

Dans ces conditions, M. le ministre ne pense-t-il pas nécessaire de mettre un terme à une situation temporaire vieille déjà de trente ans ?

Mme la présidente. 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 de bien vouloir excuser l'absence de mon collègue Michel Mercier. Voici les éléments d'informations qu'il m'a transmis pour répondre à votre question.

La décision de relancer le projet de construction neuve de la cour d'appel de Fort-de-France a été prise en janvier 2008. Cette opération a été confiée à l'agence pour l'immobilier de la justice. La consultation des entreprises a débuté en septembre 2009. Les offres des entreprises se sont révélées nettement supérieures à l'estimation initiale. L'appel d'offre sera donc déclaré infructueux.

Toutefois, la Chancellerie a décidé de poursuivre l'opération en relançant un appel d'offres travaux sur la base d'études de conception reprises par l'architecte. Cette relance impliquera un délai supplémentaire que les services de l'APIJ et la maîtrise d'œuvre s'appliqueront à minimiser. Dans l'hypothèse d'un déroulement optimal de la procédure, les travaux pourraient démarrer au second semestre 2012, pour une durée estimée de deux ans.

IMPLANTATION D'UN CENTRE PÉNITENTIAIRE À LIMOGES

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rodet, pour exposer sa question, n° 1422, relative à l'implantation d'un centre pénitentiaire à Limoges.

M. Alain Rodet. Madame la présidente, ma question s'adresse à M. le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés et porte sur les modalités d'implantation d'un centre pénitentiaire dans l'agglomération de Limoges.

L'agence pour l'immobilier de la justice doit se prononcer prochainement sur l'emplacement retenu pour un nouveau centre pénitentiaire, d'une capacité d'environ 700 places. L'implantation de ce centre sur l'aire urbaine de Limoges, annoncée par Mme la préfet de région lors de la réunion du comité de site de défense du 13 mars 2009, faisait partie des mesures de compensation au plan de restructuration défense, qui a très durement touché la capitale limousine. Le départ

des garnisons stationnées à Limoges a ainsi représenté une perte de près de mille emplois et un manque à gagner très significatif pour l'économie locale.

Rapidement, il est apparu qu'un champ de manœuvres de 40 hectares, propriété du ministère de la défense et situé en périphérie immédiate de Limoges, répondait à toutes les contraintes fixées par le cahier des charges du ministère de la justice. Les échanges qui ont eu lieu avec les services de l'État et le lancement d'études techniques confirmaient la pertinence de cette localisation. Or il semblerait que cette décision soit aujourd'hui remise en question pour des motifs relativement obscurs et que des solutions alternatives soient étudiées hors de l'aire urbaine de Limoges.

Pourtant, le cahier des charges pour la construction d'un établissement pénitentiaire de cette capacité impose la proximité immédiate d'infrastructures importantes.

Compte tenu de ces éléments, la ville de Limoges a donc déposé une candidature alternative, en proposant de mettre gratuitement à disposition un terrain parfaitement adapté. Il serait difficilement acceptable que ce projet, initialement présenté comme une compensation au lourd tribut payé par l'agglomération de Limoges à la réforme de la carte militaire, voie le jour sur un site éloigné et ne répondant pas à toutes les conditions requises.

Je demande donc au garde des sceaux de considérer avec une attention toute particulière la proposition formulée par la ville de Limoges, en me précisant les priorités qui guideront le choix de l'agence pour l'immobilier de la justice.

Mme la présidente. 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, tout d'abord, je vous prie d'excuser l'absence de mon collègue Michel Mercier, ministre de la justice, dont vous appelez l'attention sur les modalités d'implantation d'un centre pénitentiaire dans la région Limousin et que vous informez de la candidature alternative déposée par la ville de Limoges.

La restructuration du parc immobilier pénitentiaire à laquelle le garde des sceaux travaille actuellement vise à assurer des conditions dignes de détention, à garantir la mise en œuvre des prescriptions de la loi pénitentiaire sur l'encellulement individuel. Ainsi, après une première étude par la Chancellerie de la situation des établissements, une annonce a été faite en juillet 2010 sur quarante-cinq propositions de fermetures d'établissements. La maison d'arrêt de Limoges en faisait partie, en raison de son état de vétusté et de son absence de conformité à la loi pénitentiaire du 24 novembre 2009.

Les propositions d'ouverture et de fermeture d'établissements font aujourd'hui l'objet d'un nouvel examen dans le cadre d'une large concertation avec les personnels de l'administration pénitentiaire, mais aussi avec les élus locaux.

Cette analyse complémentaire repose sur plusieurs critères : les conditions de détention, au regard notamment des normes édictées par la loi pénitentiaire, la possibilité ou non de rénover l'établissement du fait de contraintes financières ou de contre-indications techniques, l'enclavement du site, le respect de l'aménagement et des équilibres du territoire, la prise en compte des transfèrements des détenus vers les différentes juridictions et autres établissements pénitentiaires, l'implantation géographique des personnels, enfin le respect du maintien des liens familiaux pour les détenus.

À ce jour, aucune décision n'est arrêtée concernant le futur établissement du Limousin.

Le garde des sceaux ne manquera pas de vous informer de la décision qu'il prendra, à l'issue de l'examen attentif de ces différents éléments et de la consultation des élus locaux, l'annonce du programme immobilier devant intervenir au début du mois de mai. Je veillerai tout particulièrement à ce que vous y soyez associé.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rodet.

M. Alain Rodet. Madame la secrétaire d'État, il est bien évident que nous serons tous attentifs aux travaux qui vont se dérouler dans les toutes prochaines semaines. La ville de Limoges attend cette décision avec beaucoup d'impatience, mais l'ensemble des magistrats, le barreau de Limoges qui compte plus de 200 inscrits, les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les associations à la fois de familles de victimes et de détenus. Tous considèrent qu'une localisation dans l'agglomération de Limoges est une ardente obligation.

ÉLIGIBILITÉ AUX FONCTIONS DE JUGE D'UN TRIBUNAL DE COMMERCE

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Perruchot, pour exposer sa question, n° 1407, relative aux conditions d'éligibilité aux fonctions de juge d'un tribunal de commerce.

M. Nicolas Perruchot. Madame la présidente, je souhaite appeler l'attention de M. le garde des sceaux sur les règles d'inéligibilité aux élections des juges du tribunal de commerce s'appliquant aux personnes à l'égard desquelles une procédure de redressement judiciaire a été ouverte ou appartenant à une société ayant fait l'objet d'une procédure de redressement judiciaire.

Des personnes ayant été, à une époque de leur vie, amenées à déposer le bilan d'une société commerciale dont ils étaient le représentant légal, peuvent aujourd'hui se voir opposer une fin de non-recevoir à leur acte de candidature à l'élection de juge de tribunal de commerce, alors que la société, redevenue *in bonis*, a été dissoute volontairement, sans passer par une liquidation judiciaire et – c'est un élément important – que son passif a été apuré dans le cadre d'un plan de continuation.

L'article L. 723-4 du code de commerce précise que sont éligibles aux fonctions de juge d'un tribunal mixte de commerce les personnes âgées de trente ans au moins à l'égard desquelles une procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaires n'a pas été ouverte et qui, s'agissant de ces personnes, n'appartiennent pas à une société ou un établissement public ayant fait l'objet d'une procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaires.

Il est donc nécessaire que le Gouvernement puisse préciser comment et dans quel cadre nous pouvons interpréter ces articles, quelles règles s'appliquent aux personnes vis-à-vis desquelles n'a pas été ouvert, à titre personnel, un redressement judiciaire mais qui, dans un passé révolu, ont été amenées, en tant que représentant légal, à déposer le bilan d'une société commerciale redevenue depuis *in bonis* ou dissoute, sans passer par une liquidation judiciaire.

Mme la présidente. 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 tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. le garde des sceaux.

Vous avez appelé son attention sur les règles d'inéligibilité aux fonctions de juge d'un tribunal de commerce s'appliquant aux personnes à l'égard desquelles une procédure de redressement judiciaire a été ouverte ou appartenant à une société ayant fait l'objet d'une procédure de redressement judiciaire.

Le tribunal de commerce est chargé de régler les litiges entre commerçants et a compétence en matière de procédures collectives. Les juges des tribunaux de commerce sont, pour la plupart, des dirigeants d'entreprises.

Leur qualité de juges élus par leurs pairs issus du monde de l'entreprise leur donne compétence pour apprécier la situation économique et financière d'une entreprise et pour préconiser des solutions adaptées aux entreprises en difficulté.

Le législateur a fixé des conditions d'éligibilité destinées à garantir aux justiciables une justice de qualité reposant notamment sur l'impartialité des juges.

L'article L. 723-4 du code de commerce prévoit ainsi que sont éligibles aux fonctions de juge d'un tribunal de commerce les personnes âgées de trente ans au moins, et à l'égard desquelles une procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaires n'a pas été ouverte. En outre, les commerçants ou les représentants des sociétés commerciales ne doivent pas appartenir à une société ou à un établissement public ayant fait l'objet d'une procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaires.

Ce texte fixe donc la règle de l'inéligibilité d'une personne qui, à titre personnel, a fait l'objet d'une procédure collective ou qui appartient à une société ou à un établissement public qui a fait l'objet d'une telle procédure. Le ministre de la justice et le Gouvernement n'envisagent pas actuellement de modifier ces dispositions.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Perruchot.

M. Nicolas Perruchot. Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État ; reste que l'article L. 723-4 du code de commerce peut donner lieu des interprétations différentes en fonction de l'appréciation qu'en ont les greffes ou les représentants des tribunaux de commerce. Il faudra bien en venir à préciser ces éléments, faute de quoi un certain nombre de personnes seront empêchées de se porter candidates à ces élections.

SITUATION DES COLLÈGES DU 20^e ARRONDISSEMENT DE PARIS

Mme la présidente. La parole est à Mme George Pau-Langevin, pour exposer sa question, n° 1416.

Mme George Pau-Langevin. Madame la secrétaire d'État chargée de la jeunesse et de la vie associative, nous constatons chaque jour davantage dans le 20^e arrondissement les ravages créés par la suppression de la carte scolaire. Nos quartiers sont fiers de leur mixité sociale, mais mixité sociale rime de plus en plus avec ségrégation éducative.

Je souhaiterais vous parler plus spécifiquement du collège Jean-Perrin, pour lequel nous avons été reçus récemment par le rectorat.

Ce collège, situé dans un quartier très pauvre, Saint-Blaise, près de la porte de Montreuil bien connue pour ses marchés de la misère, doit faire face à deux problèmes. D'une part, il perd des élèves. De ce fait, le ministère de l'éducation nationale a diminué la dotation horaire globale. D'autre part, il est classé en zone 4, ce qui l'empêche d'avoir les moyens pédagogiques nécessaires qui lui permettraient de mettre en œuvre les innovations susceptibles de maintenir les classes moyennes.

Ce sont les critères qui sont en cause. Ainsi, on se fie à la proportion de redoublants et de boursiers et sur des statistiques qui reposent sur une simple déclaration des parents. En réalité, la situation n'est pas la bonne, les taux de chômage n'étant, par exemple, pas réellement pris en compte. On ne tient pas non plus compte de la violence qui sévit au sein des établissements. De ce fait, même si les enseignants font un travail remarquable pour créer de la mixité, la situation au total se dégrade, les collèges sont désertés par les classes moyennes et disposent de moins en moins de moyens.

Que peut-on faire pour mieux respecter la carte scolaire ? Comment modifier les critères de classement des établissements en ZEP ? Aujourd'hui on se fonde sur des critères qui ne respectent pas réellement la réalité des problèmes. Je crois que le rectorat lui-même en a convenu.

Mme la présidente. 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 de bien vouloir excuser l'absence de Luc Chatel qui ne peut vous répondre ce matin.

Le 20^e arrondissement compte treize collèges, très majoritairement situés dans des quartiers à forte mixité sociale. Parmi ces treize collèges, sept sont en effet classés dans le groupe 5, qui recense les établissements accueillant les élèves les moins favorisés. Pour ces collèges, l'éducation nationale adapte son action. À ces élèves qui ont moins, elle donne plus.

Ces collèges bénéficient en effet d'une dotation nettement supérieure à la moyenne des collèges de Paris. La totalité de ces moyens spécifiques sera maintenue à la rentrée 2011. En outre, chaque équipe éducative, dans chaque collège, bénéficie d'une marge de manœuvre suffisante pour financer ses projets. C'est là une méthode plus juste et qui reconnaît le travail des personnels de ces établissements.

Une autre preuve que l'éducation nationale porte une attention particulière à ces établissements, c'est le nombre d'heures d'enseignement annuel par élève. Là encore, les chiffres sont importants. Le taux moyen des collèges parisiens à la rentrée de septembre 2011 sera de 1,25. Pour les sept collèges dont nous parlons, il sera, en moyenne, de 1,46, soit une dotation nettement supérieure.

Vous faites un lien entre assouplissement de la carte scolaire et ce que vous appelez les inégalités éducatives. Il n'y a pas d'inégalités éducatives : l'éducation nationale s'attache au principe d'égalité. En revanche, vous avez raison, il y a des inégalités sociales. Nous refusons la ghettoïisation des collèges.

Loin d'être vidés, ces collèges du 20^e arrondissement ont au contraire vu leurs effectifs légèrement augmenter cette année de 0,70 % – plus d'ailleurs que les collèges parisiens les plus favorisés dont l'augmentation est de 0,68 %.

En outre, je me permets de rappeler deux éléments. Premièrement, si la carte scolaire a effectivement été assouplie, la priorité d'affectation pour les élèves du secteur reste évidemment de droit, et nous tenons à ce droit. Deuxièmement, les travaux de sectorisation relèvent de la responsabilité de la mairie de Paris, qui détient là une carte essentielle pour favoriser la mixité sociale dans les établissements.

Je vous remercie en tout cas pour votre engagement auprès de ces établissements du 20^e arrondissement de Paris.

Mme la présidente. La parole est à Mme George Pau-Langevin.

Mme George Pau-Langevin. Précisément, madame la secrétaire d'État, ce que nous ne comprenons pas, c'est que le collège Jean-Perrin, qui compte la population la plus défavorisée du 20^e arrondissement, ne soit pas classé en catégorie 5. C'est peut-être cela que nous vous demandons de revoir.

AVENIR DE LA RAFFINERIE DE REICHSTETT DANS LE BAS-RHIN

Mme la présidente. La parole est à M. André Schneider, pour exposer sa question, n° 1433.

M. André Schneider. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, suite à l'audience que M. Besson a bien voulu accorder hier à une délégation d'élus alsaciens dont je fais partie, je vous confirme que l'inquiétude reste grande quant à l'avenir de la raffinerie de Reichstett, la seule du grand Est de la France.

En effet, comme vous le savez, le groupe suisse Petroplus Holdings AG a annoncé, en octobre dernier, son intention de mettre fin, dès le mois prochain, à l'activité de raffinage sur ce site. Il ne conserverait *a priori* qu'un dépôt de stockage. Cela entraîne la suppression de 253 emplois.

Les discussions relatives au PSE ont bien avancé puisque le comité d'entreprise donnera aujourd'hui même, après d'après discussions, son avis définitif sur le plan social proposé par la direction.

Par ailleurs, l'État, via l'Agence française des investissements internationaux, mais aussi l'ADIRA et Alsace International, ont cherché à trouver un repreneur pour l'ensemble du site. La mission que vous avez confiée à l'AFII s'achève mi-avril. Il reste un faible espoir.

Le mois dernier, le préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin, a reçu le directeur général de Petroplus pour lui indiquer les exigences de l'État, à savoir que le groupe suisse devra financer intégralement deux études : l'une sur les impacts socio-économiques et techniques, l'autre sur la pollution des sols et des eaux souterraines. S'ajoute à cela le respect de l'obligation de dépolluer le site.

Dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'État, quelles mesures entendez-vous mettre en œuvre pour contraindre Petroplus à procéder, et bien sûr financer intégralement, la dépollution de l'ensemble du site ?

Enfin, quelles propositions êtes-vous en mesure de formuler pour que Petroplus assume pleinement les responsabilités qui sont les siennes vis-à-vis de l'activité économique et de l'emploi ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation. Monsieur le député, permettez-moi tout d'abord d'excuser l'absence de M. Éric Besson que vous avez rencontré hier sur ce sujet important.

Vous le savez le groupe suisse Petroplus a annoncé en mars 2010 la cession de la raffinerie de Reichstett, puis, en l'absence de repreneur, la fermeture du site et sa conversion en unité de stockage.

Face à cette volonté de Petroplus et parfaitement conscient des conséquences d'une telle décision, le Gouvernement a mobilisé ses équipes afin de rechercher des solutions pour que cette raffinerie, exploitée depuis 1963, poursuive son activité ou qu'une autre activité industrielle puisse être développée.

D'autres partenaires se sont mobilisés sur le dossier : l'ADIRA, Alsace International et la DATAR. Éric Besson a pu mesurer l'implication du ministre des collectivités territoriales, la vôtre, monsieur le député, et celle de vos collègues du Bas-Rhin.

Nous avons la conviction que la France n'a pas d'avenir sans une industrie forte. C'est la politique impulsée par le Président de la République et qui mobilise le Gouvernement au quotidien. Nous avons fait du maintien du développement de notre industrie, une priorité. C'est pourquoi Éric Besson a demandé à l'Agence française des investissements internationaux de rechercher un repreneur. Sa mission, lancée le 12 janvier dernier, se poursuit.

Si aucun projet de reprise ne voit le jour, il faudra être vigilant sur le devenir des 253 salariés concernés, afin qu'ils conservent le maximum de chances de retrouver un emploi. Éric Besson entend bien s'atteler à ce problème. Comme vous l'avez dit, les discussions relatives au PSE avancent puisque les points importants du futur plan ont pu aboutir à un accord avec la direction. Je tiens à ce propos à saluer, comme vous, l'esprit de responsabilité des salariés.

Dans le même esprit, le Gouvernement veillera en l'absence de reprise à ce que Petroplus assume ses responsabilités à la fois en termes de dépollution du site et de revitalisation du territoire.

Tous les moyens seront utilisés pour que Petroplus – à qui le préfet a enjoint, par arrêté du 16 février dernier, de réaliser un diagnostic de pollution qui sera soumis à un expert agréé par l'État – se montre exemplaire en matière de dépollution.

Petroplus devra également financer les mesures de revitalisation du site, à hauteur de ses moyens financiers : ce groupe est le premier raffineur privé et le premier distributeur de produits pétroliers en Europe. Le préfet a d'ores et déjà demandé à l'entreprise de financer une étude mesurant les impacts socio-économiques et techniques de la fermeture de cette raffinerie.

En tout cas, monsieur le député, vous pouvez assurer vos concitoyens que le Gouvernement – et Éric Besson tout particulièrement – suit ce dossier avec une attention chaque jour renouvelée.

Mme la présidente. La parole est à M. André Schneider.

M. André Schneider. Monsieur le secrétaire d'État, je prends évidemment acte de l'intégralité de votre déclaration. Pour ce qui est du grand sérieux des salariés de cette entreprise, ils l'ont été jusqu'au bout. Leur déclaration finale est imminente, peut-être est-elle même déjà prononcée à cette heure. Nous suivrons bien sûr avec une attention phénoménale – j'y insiste – leur devenir.

Notre deuxième souci auquel vous venez d'apporter quelques réponses rassurantes est le suivi de la dépollution du site et aussi de la nappe phréatique qui nous pose beaucoup de problèmes puisque nous sommes déjà en zone Seveso et en zone inondable par endroits.

Surtout, ce site représente un fort intérêt pour le développement socio-économique de toute la communauté urbaine élargie de Strasbourg.

AMÉNAGEMENT DES RN 147 ET 149

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Clément, pour exposer sa question, n° 1417, relative à l'aménagement des RN 147 et 149.

M. Jean-Michel Clément. Ma question s'adressait à M. le secrétaire d'État chargé des transports. Elle portait sur l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport, et plus particulièrement sur l'inscription au titre de celui-ci de la mise à deux fois deux voies des routes nationales 147 et 149 qui relie Poitiers à Limoges, sans oublier la liaison avec Bressuire, dans le département des Deux-Sèvres.

En effet, si des débats issus du Grenelle de l'environnement il ressort qu'il n'est pas prévu d'augmentation de la capacité globale du réseau routier et autoroutier pour lui préférer le transport ferroviaire et fluvial, il reste toutefois nécessaire d'en terminer avec certains aménagements routiers.

En ce sens, le Grenelle a justement prévu de retenir les aménagements répondant à des exigences de sécurité, à de légitimes préoccupations de désenclavement et d'équité territoriale et à la volonté d'effacer quelques points de sérieuse congestion du trafic.

Pour ce qui concerne la route nationale 147-149, tous mes collègues députés concernés par l'aménagement de cette voie ont déjà interpellés vos prédécesseurs sur ce point.

Alors même que dans une précédente réponse, a été écartée toute idée d'aménagement autoroutier – en conformité avec les conclusions du Grenelle – et alors qu'une deuxième version consolidée de l'avant-projet du SNIT a été rendue publique, l'inscription de cette voie au titre de ce schéma reste toujours une ardente obligation.

Toutes les communes concernées par le désenclavement que suggère cet aménagement, les conseils généraux des départements de la Vienne et de la Haute-Vienne, les conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux, les chambres consulaires du Limousin et de Poitou-Charentes sont unanimes pour demander cette inscription au titre du SNIT.

Cet axe, stratégique au plan économique, entre totalement dans les principaux critères retenus pour établir les choix d'aménagements routiers.

En outre, il contribuera à structurer l'espace Centre Ouest Atlantique, permettant les échanges et les déplacements entre la Bretagne et la Méditerranée d'une part, et entre l'Atlantique et l'Europe centrale d'autre part.

Pour toutes ces raisons, nous demandons à l'État de bien vouloir inscrire au titre du schéma national des infrastructures de transport, cette liaison routière que constituent les routes nationales 147 et 149. Il en va de la sécurité de nos concitoyens, du développement économique des territoires que traverse cette voie, et du nécessaire équilibre entre nos villes et le milieu rural qui serait oublié sans cette inscription au titre du schéma national.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation. Monsieur le député, veuillez excuser Thierry Mariani qui ne peut être parmi nous ce matin et qui m'a chargé de vous transmettre sa réponse.

Vous avez appelé son attention sur la nécessité d'inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport l'aménagement à deux fois deux voies des RN 147 et 149 entre Bressuire, Poitiers et Limoges.

Soyez assuré que l'État est parfaitement conscient du rôle joué par ces routes dans la desserte des territoires concernés de la Vienne et de la Haute-Vienne et qu'il est dès lors tout à fait attentif à la qualité de ces infrastructures dont il entend poursuivre l'aménagement.

Les travaux à réaliser sur les RN 147 et 149 pour que ces axes répondent dans de bonnes conditions aux besoins légitimes de mobilité des territoires et des populations concernés relèvent de problèmes régionaux de desserte du territoire, de sécurité, de congestion, de nuisances ou encore d'intégration environnementale.

Ils ne sont pas destinés à créer de nouvelles fonctionnalités et à influencer à grande échelle les comportements. Ils n'entrent donc pas dans la catégorie des projets qui ont vocation à être inscrits dans le schéma. Seules les orientations qui les gouverneront ont vocation à y figurer.

Thierry Mariani m'a demandé de vous assurer que cela ne signifie nullement que ces travaux ne se feront pas ou qu'ils seraient moins prioritaires que d'autres. Ils se feront progressivement dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers qui succèdent au volet routier des contrats de plan État-régions, en cohérence avec les orientations qui auront été retenues dans le schéma national.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Clément.

M. Jean-Michel Clément. Mes collègues et moi, nous ne pouvons nous satisfaire de cette réponse, toujours la même depuis des années, qui renvoie aux fonds inscrits dans le PDMI. Mais si les dotations du PDMI étaient suffisantes, il y a longtemps cet aménagement serait achevé...

À l'inverse, nous croyons que l'inscription au titre du SNIT n'est pas hors sujet, loin s'en faut. Il s'agit là d'une priorité, d'une ardente obligation afin de sécuriser et d'aménager ce territoire.

Il ne s'agit pas seulement de relier Poitiers à Limoges via Bressuire, mais bien, je le répète, de relier l'Atlantique à la Méditerranée. Cette route manque à l'Ouest de la France pour que nous puissions avoir dans notre pays un schéma routier digne de ce nom, comparable à ceux de nos voisins européens. Nous nous honorerions à inscrire cette route dans le schéma national.

CONDITIONS DE TRANSFERT DE LA
PART DÉPARTEMENTALE DE LA TAXE
D'HABITATION VERS LES
INTERCOMMUNALITÉS SISES SUR DEUX
DÉPARTEMENTS

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Liebgott., pour exposer sa question, n° 1411, relative aux conditions de transfert de la part départementale de la taxe d'habitation vers les intercommunalités sises sur deux départements.

M. Michel Liebgott. Ma question porte sur ce qui est manifestement un vide juridique résultant de la suppression de la taxe professionnelle, instaurée par la loi de finances pour 2010.

Cette suppression a obligé le Gouvernement à mettre en place un nouveau système de financement, intégrant notamment plusieurs transferts de fiscalité entre les collectivités locales, afin de rendre cette réforme théoriquement neutre pour ces dernières.

Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2011, le produit de la part départementale de la taxe d'habitation doit être versé au bloc communal pour compenser en partie la perte de taxe professionnelle.

Conséquence de ce transfert, les abattements décidés jusqu'à présent par les départements seront remplacés par ceux votés dans les communes ou les intercommunalités. Étant donné que ces abattements étaient très différents selon les collectivités et que cela pouvait engendrer des différences notables pour les contribuables, le Gouvernement, dans le cadre de l'article 59 de la loi de finances pour 2011 et compte tenu de l'intervention de nombreuses associations d'élus sur le sujet, a rédigé un amendement visant à rendre neutre ces disparités à l'intérieur du périmètre d'une intercommunalité d'un même département.

Or il s'avère que cette disposition gouvernementale ne permet pas de rendre neutre la réforme fiscale pour les intercommunalités qui s'étendent sur deux départements, alors même que nous sommes dans le même pays.

En effet, si l'un des deux départements a voté d'importants abattements à la base pour la taxe d'habitation et si l'autre a opté pour une politique différente, le mécanisme instauré par la loi ne prévoit pas de différenciation et il oblige à l'instauration d'un taux uniforme dans le périmètre de l'intercommunalité.

Le mécanisme est valable pour l'ensemble du pays, mais je vais vous citer un exemple concret de ma circonscription : la communauté de communes du Pays-Haut-Val-d'Alzette, représentant 27 000 habitants répartis dans huit communes, situées pour six d'entre elles en Moselle et pour deux d'entre elles en Meurthe-et-Moselle. Il s'agit d'ailleurs d'une opération d'intérêt national qui a été décidée par le Président de la République.

Les élus de cette communauté de communes et les maires des huit communes adhérentes sont particulièrement attachés à ce que cette réforme soit totalement neutre pour les contribuables. Ils se refusent à ce qu'elle aboutisse à des disparités fiscales intracommunautaires, ce qui pourrait nuire plus fortement au pouvoir d'achat des uns que des autres, et ce qui ne renforcerait pas de ce fait le sentiment d'appartenir à une même communauté de vie. J'ajoute que nous sommes face à un pays unique : le Luxembourg.

Le président de cette intercommunalité a récemment interpellé le préfet de Lorraine à ce sujet, lequel a répondu – très justement d'ailleurs – que les textes ne prévoyaient pas de dispositif dans ce cas de figure et que seule l'initiative gouvernementale ou parlementaire pourrait y palier.

C'est pourquoi je vous demande quel système le Gouvernement entend mettre en place pour rendre neutre la réforme fiscale pour les contribuables dans ce cas d'espèce, qui n'est pas unique en France, loin s'en faut. Je ne vois pas pourquoi les gens seraient défavorisés parce qu'ils sont issus d'une intercommunalité qui est transdépartementale.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefebvre, *secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation*. Monsieur le député Liebgart, veuillez excuser François Baroin qui ne peut malheureusement vous répondre personnellement et qui m'a confié le soin de le faire.

Vous avez évoqué la suppression de la taxe professionnelle et la réforme de l'architecture de la fiscalité locale qui en a découlé. Vous avez détaillé le dispositif mis en place et évoqué la question des transferts. Ensuite, vous avez posé la question de la neutralité.

Afin de laisser le temps aux communes d'ajuster leur politique d'abattement, le Gouvernement a, dans un premier temps, décidé de repousser d'un mois, jusqu'au 1^{er} novembre 2010, le délai laissé aux assemblées délibérantes pour prendre, le cas échéant, de telles délibérations.

Dans un second temps, afin de garantir la neutralité de la réforme, François Baroin a proposé, lors de la discussion de la loi de finances pour 2011, un mécanisme qui corrige les effets du transfert de la part départementale pour le calcul de chacun des abattements communaux et intercommunaux de taxe d'habitation, et ce dans l'immense majorité des situations.

Par suite, aucune modification des abattements existant localement n'est nécessaire pour garantir sa neutralité pour les ménages. Les communes et intercommunalités qui avaient d'ores et déjà délibéré sur ce point ont disposé d'un délai exceptionnel, jusqu'au 1^{er} décembre 2010, pour revenir, si elles le souhaitent, sur leurs délibérations.

S'agissant plus particulièrement des intercommunalités qui s'étendent sur deux départements, l'article 1411 du code général des impôts, dans sa rédaction issue de la loi de finances pour 2011, précise que dans cette situation la correction de l'abattement intercommunal est effectuée séparément pour chaque partie du territoire de l'établissement public de coopération intercommunale appartenant à chacun des départements, afin que le transfert de la part départementale de taxe d'habitation demeure neutre pour les contribuables concernés. Il y a donc bien neutralité.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Liebgart.

M. Michel Liebgart. Le Gouvernement a entendu les arguments des associations d'élus et il y a répondu par le biais de l'article 59 de la loi de finances pour 2011. En revanche, il n'entend pas les revendications des contribuables de deux départements différents qui subissent, de fait, une situation inéquitable résultant de la loi de finances votée en 2011.

Nous demandons et redemanderons qu'une future loi de finances revienne sur ces inégalités transdépartementales.

Nous vivons dans le même pays. Il n'y a pas de différences entre les départements.

Nous envisageons donc, pour l'année qui vient, soit de déposer un amendement parlementaire pour modifier la loi de finances, soit de demander au Gouvernement de prendre en compte cet élément, puisque cela ne semble pas être le cas aujourd'hui.

RÉHABILITATION D'UNE VANNE SECTEUR À JOINVILLE-LE-PONT

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Dosne, pour exposer sa question, n° 1429, relative à la réhabilitation d'une vanne secteur à Joinville-le-Pont.

M. Olivier Dosne. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et concerne la vanne secteur sur la commune de Joinville-le-Pont.

Construite dans les années 1930 au sein de l'écluse dite de Saint-Maur sur la commune de Joinville-le-Pont, la vanne secteur permet, en période de crue, lorsque les plus hautes eaux connues sont dépassées, d'abaisser la ligne d'eau de la Marne sur les communes du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis jusqu'à Gournay-sur-Marne, et contribue ainsi à limiter l'impact des crues sur ces communes. Son utilité a été confirmée par de récentes études hydrauliques.

Compte tenu de son ancienneté et de son état actuel, cet ouvrage doit, depuis des années, faire l'objet de travaux lourds de reconstruction, qui ont été validés en 2008 par un comité de pilotage associant l'État, le Conseil général du Val-de-Marne et certaines communes dont Joinville-le-Pont. Ces travaux étaient censés démarrer en 2011, après passage des appels d'offre européens et négociations de fermeture du réseau avec les représentants des transporteurs fluviaux, et après le bouclage du financement de l'opération, dont le coût s'élève à 2,5 millions d'euros TTC, études incluses.

Le 11 décembre 2008, une réunion importante en préfecture, où l'ensemble des acteurs étaient réunis, a acté que les efforts devaient être partagés. Le Conseil général du Val-de-Marne a ainsi accepté de prendre en charge 25 % du financement, le rapporteur général de la commission des finances s'est engagé à mobiliser la réserve parlementaire pour 25 %, les dix communes impactées se sont engagées sur 10 %, l'État sur 20 % et les communes de Seine-Saint-Denis sur 5 %.

Joinville-le-Pont n'est pas la seule à être directement impactée par cette vanne secteur, d'autres communes, telles que Saint-Maur-des-Fossés, Champigny, Créteil et Maisons-Alfort jusqu'à Bry-sur-Marne, sont également concernées, ainsi que les communes de Seine-saint-Denis riveraines du fleuve jusqu'à Gournay-sur-Marne.

Dès mon élection, j'ai relancé fermement le projet de réhabilitation de l'ouvrage hydraulique car son action aurait des conséquences positives en cas d'inondation sur l'ensemble des communes affectées par une éventuelle forte crue de la Marne.

À ce jour, son financement n'est toujours pas bouclé. La Région Île-de-France, appelée à contribution, s'est récemment désistée, ainsi que la Ville de Champigny-sur-Marne. Cependant, l'État nous a informés, en octobre 2009, qu'il pourrait, via le fonds Barnier, monter sa participation à 25 %.

Il ne manquerait aujourd'hui plus que 10 % du financement à trouver, soit 200 000 euros environ.

Je souhaiterais savoir comment parvenir à boucler au plus vite ce financement, afin de pouvoir faire face à la crue centennale qui est annoncée ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefebvre, *secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation*. Monsieur Dosne, je vous prie, tout d'abord, d'excuser l'absence de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, qui accompagne le Président de la République dans son déplacement au Japon.

M. Richard Mallié. Et en Chine !

M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État. Le Président de la République a prévu de se rendre en Chine et au Japon, mais Nathalie Kosciusko-Morizet ne l'accompagne qu'au Japon.

Votre question très détaillée vise à appeler l'attention du Gouvernement sur les travaux de reconstruction de la vanne secteur de Joinville, dite de Saint-Maur.

Il résulte effectivement de plusieurs études effectuées au cours des dernières années que cet ouvrage réhabilité ou reconstruit pourrait contribuer à protéger les riverains en période de crue des communes du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, et qu'il n'accroîtrait pas les inondations en aval de la boucle de Saint-Maur.

Cependant, compte tenu de l'importance du coût global du projet, qui est estimé à plus de deux millions d'euros, la question de l'opportunité de sa reconstruction est posée. La réalisation d'une analyse coûts-bénéfices, avec une mise en confrontation de plusieurs scénarios, y compris de fonctionnements en mode dégradé, est préalablement nécessaire à l'instruction de ce dossier.

Le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a donné un accord de principe, pour faire financer ces études complémentaires à hauteur de 50 % de leur coût par les crédits du fonds de prévention des risques naturels majeurs, si le conseil général du Val-de-Marne en assure la maîtrise d'ouvrage. Ces études complémentaires pourraient donc être financées dès 2011.

En outre, il conviendrait que ce projet de reconstruction s'inscrive dans une démarche globale de prévention impliquant une réflexion sur la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens, ainsi que la réalisation d'actions d'information : documents d'information communale sur les risques majeurs et plans communaux de sauvegarde.

Il serait également nécessaire d'assurer la pérennité de la gestion de l'ouvrage une fois les travaux de reconstruction achevés.

Il appartiendra, enfin, aux collectivités territoriales concernées de préciser leur contribution financière à la réalisation des travaux de reconstruction, si les études complémentaires qui seront engagées concluent à leur pertinence.

Quant à la participation de l'État, elle pourrait être assurée par la mobilisation de crédits du fonds de prévention des risques naturels majeurs, cette mobilisation étant limitée, selon la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, à 50 % pour les études et travaux de prévention des collectivités territoriales dans les communes couvertes par un plan de prévention des risques naturels approuvé. C'est dans cette limite que la participation de l'État au financement des travaux de reconstruction de la vanne secteur de Saint-Maur peut être envisagée puisque la commune de Joinville-le-Pont est couverte par le plan de prévention des risques naturels d'inondation de la Seine et de la Marne approuvé dans le département du Val-de-Marne.

GESTION DU MASSIF FORESTIER DE MONTMORENCY DANS LE VAL-D'OISE

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bodin, pour exposer sa question, n° 1423, relative à la gestion du massif forestier de Montmorency dans le Val-d'Oise.

M. Claude Bodin. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation, je souhaitais appeler l'attention de M. le

ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire sur la gestion du massif forestier de Montmorency dans le Val-d'Oise qui, placé en zone périurbaine, a une vocation de poumon vert et d'accueil du public.

Avec 2 500 hectares et 5 millions de visiteurs par an, la forêt domaniale de Montmorency reste le lieu de promenade préféré des Valdoisiens qui apprécient ce cadre forestier naturel et authentique. Or, un certain nombre d'élus locaux, d'associations et de citoyens expriment leur inquiétude grandissante face à l'intensification des coupes, sur des parcelles de plus en plus importantes, qui malmènent le paysage et détériorent les chemins.

La forêt a, certes, besoin d'être régulièrement entretenue mais il est reproché à l'Office national des forêts, premier gestionnaire d'espaces naturels en France, d'amplifier les coupes d'arbres à des fins économiques et non dans un souci d'équilibre écologique. Selon les statistiques en notre possession, entre 2005 et 2009, la production de bois coupés de l'ONF est passée de 10 500 mètres cubes par an à 21 000 mètres cubes, soit une augmentation de 110 % du rythme d'exploitation en forêt de Montmorency.

Pour bon nombre de nos compatriotes et d'élus de la vallée de Montmorency, il est important, voire urgent, de reconnaître la spécificité et la fragilité des forêts périurbaines qui doivent être gérées dans le principal objectif de la qualité des paysages et de la préservation de la diversité.

Dans cette optique, je demande au ministre de l'agriculture de bien vouloir envisager le classement du massif forestier de Montmorency en forêt de protection et de demander un moratoire sur les coupes programmées.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation.

M. Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation. Monsieur Bodin, je vous demande, tout d'abord, de bien vouloir excuser l'absence de Bruno Le Maire, retenu, comme vous le savez, au congrès de la FNSEA.

Vous lui avez demandé d'envisager le classement du massif forestier de Montmorency en forêt de protection et un moratoire sur les coupes programmées. Il a bien entendu les arguments que vous avez développés, notamment l'engouement et l'intérêt des populations pour cette forêt, et m'a chargé de vous faire la réponse suivante.

Les massifs forestiers de L'Isle-Adam, Montmorency et Carnelle, situés dans le Val-d'Oise et d'une superficie d'environ 4 700 hectares, assurent trois fonctions importantes pour la population : une fonction sociale, comme vous l'avez rappelé – accueil du public, espace de loisirs –, une fonction de protection de la biodiversité et de la ressource en eau, et une fonction économique, à travers la production de bois, dont un certain nombre d'emplois dépendent.

La politique forestière dans les forêts périurbaines repose sur la volonté de les protéger face à l'expansion urbaine tout en les aménageant pour y accueillir la population citadine. La loi de 1976 sur la protection de la nature a ainsi élargi les motifs de classement en forêt de protection aux massifs périurbains.

La région Île-de-France est particulièrement concernée, avec 21 000 hectares de forêts susceptibles de faire l'objet d'un tel classement.

Concernant la question des coupes de bois, celles effectuées en 2009 par l'ONF, en charge de la gestion des forêts domaniales, correspondent au schéma d'aménagement actuel du massif forestier de Montmorency pour 2004-2023. Le retard pris dans le renouvellement des peuplements au cours du précédent aménagement a, il est vrai, entraîné un vieillissement de cette forêt qui nécessite un effort de régénération. L'accueil du public a, dans ce cadre, été pris en compte par la réalisation de coupes limitant les impacts visuels et préservant des îlots paysagers.

Conformément aux dispositions du code forestier, le ministre de l'agriculture vous informe que le préfet du Val-d'Oise a transmis au ministre chargé des forêts ses propositions, établies en liaison avec la direction départementale des territoires, concernant le massif de Montmorency, qui est susceptible de bénéficier d'un classement en forêt de protection. Plus largement, ce massif et les forêts de Carnelle et l'Isle-Adam forment un ensemble qui a vocation à être classé, à terme, en forêt de protection.

Préalablement à l'engagement de cette procédure, sa compatibilité avec la présence d'un important gisement de gypse, exploité en souterrain et d'intérêt national, doit cependant être étudiée, le code forestier interdisant tout défrichage en forêt de protection. L'analyse juridique sur cette compatibilité avec l'exploitation minière en sous-sol et l'implantation en surface des équipements nécessaires est en cours.

Le ministre de l'agriculture ne manquera pas de revenir vers vous dès que les résultats de cette analyse juridique seront connus.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir relayé cette réponse positive qui va dans le sens de ma demande et, notamment, de celle des élus du secteur et de nos compatriotes. Tout en en connaissant bien les difficultés, je souhaite que les procédures s'accélèrent et qu'on ne perde pas de temps. Ce serait préjudiciable à notre forêt. Mais je fais confiance au ministre de l'agriculture pour faire le nécessaire afin d'accélérer les choses.

Mme la présidente. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures trente :

Débat sur l'application de la loi du 21 juillet 2009 « Hôpital, patients, santé et territoires ».

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente.)

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

CLAUDE AZÉMA