

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Séances du jeudi 2 février 2012

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	667
2 ^e séance	701

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

114^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 2 février 2012

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CHRISTOPHE LAGARDE

1. Questions orales sans débat (p. 670)

AIDE DU FONDS NATIONAL DE REVITALISATION DES TERRITOIRES AU PAYS DE SAINT-OMER (p. 670)

M. Michel Lefait, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, M. Michel Lefait.

SOUTIEN DE L'ÉTAT AUX VÉHICULES NON POLLUANTS (p. 671)

Mme Annick Lepetit, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, Mme Annick Lepetit.

GESTION DU PARC CAP'DÉCOUVERTE DANS LE TARN (p. 672)

M. Philippe Folliot, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, M. Philippe Folliot.

REPOSITIONNEMENT D'UN REMORQUEUR DE SAUVETAGE DE SERVICE PUBLIC DANS LE GOLFE DE GASCogne (p. 673)

M. Michel Grall, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, M. Michel Grall.

RISQUES DE FERMETURE DE LA BASE AÉRIENNE 901 DE DRACHENBRONN (p. 673)

M. Frédéric Reiss, M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, M. Frédéric Reiss.

RECONNAISSANCE DE L'INDICATION GÉOGRAPHIQUE PROTÉGÉE « AGNEAU DES PYRÉNÉES » (p. 674)

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

AVENIR DE L'AÉROPORT DE GRENOBLE-ISÈRE (p. 675)

M. Georges Colombier, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Georges Colombier.

HORAIRES DE LA LIGNE PARIS-BOURG-EN-BRESSE (p. 676)

M. Xavier Breton, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Xavier Breton.

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER DU PAYS D'OLMES DANS L'ARIÈGE (p. 677)

Mme Frédérique Massat, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, Mme Frédérique Massat.

OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX (p. 678)

Mme Frédérique Massat, suppléant Mme Sylvie Andrieux, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

MAINTIEN DU PERMIS EXCLUSIF DE RECHERCHES DE MINES D'HYDROCARBURES DIT « M.615 GEX » (p. 679)

M. Claude Birraux, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Claude Birraux.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE T 8 DANS LE VAL-D'OISE (p. 679)

M. Claude Bodin, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Claude Bodin.

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES POUR LES RIVERAINS (p. 680)

M. Hervé Gaymard, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

PROJET DE REMBLAIEMENT DE L'ANCIENNE DÉCHARGE DE TRIEL-SUR-SEINE (p. 681)

M. Arnaud Richard, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE PARIS-CLERMONT-FERRAND (p. 682)

M. Louis Giscard d'Estaing, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Louis Giscard d'Estaing.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE PARIS-MAUBEUGE (p. 683)

M. Jean-Luc Pérat, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

PRÉSIDENTE DE M. LOUIS GISCARD D'ESTAING

APPLICATION DE L'ARTICLE L. 111-1-2 DU CODE DE L'URBANISME EN ZONE RURALE (p. 684)

M. Pascal Brindeau, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Pascal Brindeau.

DROIT D'OPTION EN MATIÈRE D'ASSURANCE MALADIE POUR LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS EXERÇANT EN SUISSE (p. 685)

M. Martial Saddier.

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-CHRISTOPHE LAGARDE

DROIT D'OPTION EN MATIÈRE D'ASSURANCE MALADIE POUR LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS EXERÇANT EN SUISSE (*suite*)

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Martial Saddier.

SITUATION DU CENTRE HOSPITALIER INTERCOMMUNAL
EURE-SEINE (p. 686)

M. Jean-Pierre Nicolas, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Jean-Pierre Nicolas.

SITUATION DE L'ASSOCIATION HOSPITALIÈRE ALPHA
SANTÉ EN LORRAINE (p. 687)

M. Christian Eckert, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, M. Christian Eckert.

CONTRÔLE DU RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION
RELATIVE AU REPOS DOMINICAL (p. 688)

Mme Martine Billard, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, Mme Martine Billard.

AVENIR DU CENTRE DE GUÉNOUVRY EN LOIRE-
ATLANTIQUE (p. 689)

M. Michel Hunault, Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille, M. Michel Hunault.

PERMANENCE DES SOINS DANS LE MÉDOC (p. 690)

Mme Pascale Got, Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille, Mme Pascale Got.

ACCÈS AUX SOINS (p. 691)

M. Christian Hutin, Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille, M. Christian Hutin.

CONSÉQUENCES DE L'APPLICATION DE LA LOI DU 10
AOÛT 2007 RELATIVE AUX LIBERTÉS ET RESPONSABILITÉS
DES UNIVERSITÉS (p. 692)

M. Jean-Paul Lecoq, Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille, M. Jean-Paul Lecoq.

MOYENS ACCORDÉS À L'ENSEIGNEMENT EN
MARTINIQUE (p. 694)

M. Serge Letchimy, Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer.

SUPPRESSIONS DE POSTES DANS L'ACADÉMIE DE CRÉTEIL
(p. 694)

M. Pierre Gosnat, Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer, M. Pierre Gosnat.

LUTTE CONTRE LES PÊCHES ILLÉGALES EN GUYANE
(p. 695)

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

CHAMP D'INTERVENTION DES SOCIÉTÉS PUBLIQUES
LOCALES (p. 696)

Mme Anne Grommerch, Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer.

CONDITIONS D'ACCUEIL DES ÉTRANGERS À LA
PRÉFECTURE DE L'ESSONNE ET À LA SOUS-PRÉFECTURE
DE PALAISEAU (p. 697)

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

APPLICATION EN OUTRE-MER DE LA TAXE SUR LE PRIX
DES ENTRÉES AU CINÉMA (p. 698)

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

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 699)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. JEAN-CHRISTOPHE LAGARDE,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

AIDE DU FONDS NATIONAL DE REVITALISATION DES TERRITOIRES AU PAYS DE SAINT-OMER

M. le président. La parole est à M. Michel Lefait, pour exposer sa question, n°1703, relative à l'aide du fonds national de revitalisation des territoires au pays de Saint-Omer.

M. Michel Lefait. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique.

En septembre 2010, une enveloppe du Fonds national de revitalisation des territoires, d'un montant d'un million d'euros, a été attribuée au bassin d'emploi de Saint-Omer. Cette enveloppe était totalement légitime, dans la mesure où le territoire avait fait valoir l'absence de dispositif particulier d'aide aux entreprises, et s'était prévalu de nombreux dossiers en attente de soutien. Ces dossiers visant au développement d'entreprises concourent largement à la diversification du tissu économique, rendue nécessaire par la mutation du territoire, profondément marqué par la mono-industrie du verre.

L'enveloppe allouée a été très rapidement utilisée puisque, dès l'été 2011, les acteurs locaux en ont demandé le renouvellement à hauteur d'un million d'euros, cette demande étant soutenue par les représentants de l'État au niveau local et départemental. En effet, sur la première enveloppe d'un million d'euros, cinq dossiers d'entreprise ont pu être soutenus, pour un investissement total d'un peu plus de 15 millions d'euros et 126 emplois en création. À ce jour, l'enveloppe est dépassée et un dossier est en attente pour un montant de 150 000 euros.

Les dossiers ayant bénéficié de la première enveloppe ont concerné les entreprises de l'industrie du papier et du carton, de l'agroalimentaire, de la logistique et du bureau d'ingénierie industrielle. À ce jour, d'autres dossiers, représentant 7 millions d'euros d'investissement et une soixantaine d'emplois, sont en attente du renouvellement de l'enveloppe.

Selon les informations que nous avons recueillies, aucune garantie d'obtention d'une deuxième enveloppe n'a été obtenue pour le territoire de Saint-Omer. L'éventualité d'utiliser des soldes disponibles dans d'autres enveloppes territoriales du Nord-Pas-de-Calais, qui serait actuellement à l'étude, ne répond aucunement à la demande du territoire de Saint-Omer.

Le non-renouvellement de l'enveloppe de Saint-Omer est d'autant plus inquiétant que le bassin d'emploi de Dunkerque vient d'être reconnu éligible à l'enveloppe FNRT régionale existante, à la faveur d'une convention signée avec TOTAL. Pourtant, ces trois dernières années, la balance des emplois créés par rapport aux emplois perdus dans l'Audomarois donne un résultat négatif de 1 750 emplois. Par ailleurs, la situation des migrations domicile-travail a été totalement inversée : d'une situation largement excédentaire en faveur du pays de Saint-Omer, la balance est passée à moins 700 en 2002, puis à moins 1 500 en 2006 – et la situation continue de s'aggraver !

L'un des objectifs majeurs visés par les acteurs locaux est d'accompagner et de structurer le développement des PME, afin de leur permettre de créer un tissu intermédiaire qui fait largement défaut aujourd'hui. La création d'emplois dans les PME offre l'avantage d'une diversification nécessaire à l'équilibre d'un territoire, d'une proximité naturelle avec la population et d'un enracinement de ces entreprises dans le territoire.

C'est sur la base de ces éléments et des dossiers en attente de financement qu'est instamment sollicitée l'attribution, le plus tôt possible, d'une nouvelle enveloppe FNRT pour le territoire du pays de Saint-Omer.

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Monsieur le député, M. le ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, ne peut être présent aujourd'hui et vous prie de bien vouloir l'en excuser. Il m'a chargé de répondre en son nom à votre question.

Vous évoquez le niveau de consommation de l'enveloppe de prêts allouée à la zone d'emploi de Saint-Omer au titre du Fonds national de revitalisation des territoires – le FNRT –, en souhaitant qu'elle soit augmentée afin de poursuivre l'accompagnement de plusieurs projets d'entreprises en attente de financement. Comme vous le savez, le FNRT a été mis en place pour venir en aide à des territoires fortement impactés par des restructurations, considérés comme « orphelins » car ne bénéficiant pas ou insuffisamment de fonds versés par les entreprises au titre de leur obligation de revitalisation.

Il est apparu que Saint-Omer devait bénéficier du soutien du FNRT. Aussi son bassin d'emploi a-t-il été déclaré éligible à ce dispositif en novembre 2010. Une enveloppe d'un million d'euros a ainsi été affectée à ce territoire. Je me

réjouis que cette décision, dont nous avons favorisé l'adoption, permette l'aboutissement de projets qui dynamiseront l'activité et l'emploi.

Plusieurs projets créateurs d'emplois ont en effet été déposés en 2011. Je me félicite que l'un d'eux, porté par l'entreprise Express Packaging, bénéficie d'ores et déjà d'un prêt de 350 000 euros. Trois autres projets sont à l'étude : ils concernent les sociétés Fimatec Ingénierie, Transports sanitaires du haut pays et Audo Express, pour un montant cumulé de 450 000 euros.

J'observe qu'à ce jour, l'enveloppe FNRT du bassin audomarois n'est pas totalement épuisée. Sous réserve de la validation par OSEO des trois derniers projets que je viens de citer – des projets toujours à l'étude –, le solde disponible serait en effet de 200 000 euros. Soyez assuré qu'en cas d'utilisation de la totalité de l'enveloppe FNRT allouée au territoire de Saint-Omer, soit un million d'euros, je ne manquerais pas de faire examiner, avec toute l'attention nécessaire, une allocation de crédits supplémentaires.

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

M. Michel Lefait. Il semble, monsieur le secrétaire d'État, qu'il y ait un décalage entre les informations dont nous disposons respectivement : en effet, il y a actuellement dans le pays de Saint-Omer un dossier en attente pour un montant de 150 000 euros. Souhaitant avant tout éviter qu'il puisse y avoir un hiatus entre le dépôt des dossiers et l'attribution des crédits FNRT, je vous demande instamment de faire en sorte que les dossiers déposés soient examinés de très près, afin que les demandes de soutien puissent être satisfaites rapidement.

SOUTIEN DE L'ÉTAT AUX VÉHICULES NON POLLUANTS

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour exposer sa question, n° 1710, relative au soutien de l'État aux véhicules non polluants.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique.

De plus en plus de collectivités locales souhaitent acquérir ou développer un équipement en véhicules électriques afin de réduire la pollution urbaine, dans un souci de santé publique. Dans le cadre des lois Grenelle, le Gouvernement s'est impliqué dans le soutien des démarches de ce type. Malheureusement, les bonnes intentions ne se sont pas concrétisées comme on l'aurait souhaité, et les subventions promises n'ont pas toutes été accordées.

La question que je souhaite poser à M. le ministre est double. Premièrement, dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau service Autolib, qui concerne 46 communes franciliennes – et que M. le président connaît aussi bien que moi –, il a été procédé à l'installation de bornes électriques dédiées, mais aussi de bornes de recharge destinées à tous les autres véhicules électriques privés. Nous avons demandé à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable et des transports, l'attribution d'une subvention afin d'aider Paris et les 45 autres communes concernées à s'équiper en bornes électriques. À ce jour, nous n'avons pas reçu de réponse, et nous souhaitons donc connaître le sort réservé à notre demande.

Deuxièmement, estimant que le Gouvernement devrait faire un effort plus important en direction des deux-roues, j'avais interrogé à ce sujet M. Christian Estrosi, à l'époque

ministre de l'industrie, et que je sais sensible à la question des transports non polluants. Il m'avait répondu que le soutien de l'État en matière d'équipements de transports électrique – notamment l'aide à l'acquisition de deux-roues – faisait l'objet de discussions interministérielles. Ma demande remontrant maintenant à plusieurs mois, j'aimerais connaître le résultat de ces discussions interministérielles. En tout état de cause, depuis décembre 2008, l'ADEME a mis fin à la subvention de 400 euros jusqu'alors accordée aux acquéreurs d'un deux-roues électrique. En dépit de ce qui a pu être dit dans le cadre des lois Grenelle, force est de constater que, depuis 2008, l'État ne s'est pas engagé dans une démarche de soutien au développement de la filière des véhicules électriques – je pense particulièrement aux deux-roues.

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Madame la députée, M. le ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, m'a chargé de répondre en son nom à votre question.

Les véhicules électriques et hybrides devraient représenter, en 2020, entre 15 % et 20 % des ventes de véhicules, soit plus de quinze millions d'unités dans le monde et plus de trois millions d'unités en Europe. La stratégie du Gouvernement vise à faire de l'industrie française un leader dans les technologies électriques et hybrides.

Tout d'abord, depuis 2007, nous avons mobilisé des moyens inédits pour l'émergence d'une offre compétitive de véhicules, grâce à la mise en œuvre de la totalité du plan « Véhicules décarbonés ». Près de 20 000 véhicules électriques ont ainsi été commandés par l'État, La Poste et dix-sept grandes entreprises ; les premières livraisons ont commencé. En outre, les prêts pour les véhicules décarbonés ont permis de financer l'extension ou la création de sept nouvelles usines dédiées à la production de véhicules électriques ou de batteries. Les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ont été développées, en aidant financièrement les collectivités à s'équiper. J'ajoute que le bonus écologique, maintenu pour 2012, représente, depuis 2008, un effort cumulé de 2,3 milliards d'euros et a permis l'achat de 3,9 millions de véhicules. Nous stimulons également l'innovation, notamment grâce au programme « Véhicule du futur » des investissements d'avenir, doté de 750 millions d'euros.

Ensuite, l'avancée des industriels français dans leurs programmes de production de véhicules électriques et hybrides est très satisfaisante. Renault a lancé fin septembre la Kangoo « zéro émission », produite à Maubeuge, et mi-2012 est prévu le lancement de la Zoé, à Flins, qui deviendra un pôle de référence dans la production et le recyclage de batteries. Peugeot a lancé la 3008 hybride, produite à Sochaux. Bolloré a inauguré, en décembre, le service Autolib', qui donnera accès à 3 000 Bluecars, réparties dans 1 000 stations de location, dont 700 à Paris, complétées par 5 000 bornes de recharge. Toyota produit la Toyota Yaris hybride, assemblée à Valenciennes, où je me rendrai prochainement, et Daimler lance à Hambach, en Moselle, la version électrique de la Smart, qui sera commercialisée en 2012.

Ces résultats prouvent que l'engagement du Gouvernement en faveur du véhicule électrique et hybride est un succès. Le véhicule décarboné devrait générer en France plus de 12 milliards d'euros d'activité supplémentaire par an à l'horizon 2025.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État, je salue la bonne volonté dont fait preuve, depuis peu, le Gouvernement en la matière et l'intérêt que les constructeurs commencent à porter à la filière électrique. Toutefois, je regrette qu'aucune aide spécifique ne soit prévue pour les deux-roues, alors qu'une étude récente a montré à quel point ces derniers se sont développés au cours des dernières années. En effet, la ville de Paris a décidé d'accorder une subvention aux acheteurs de deux-roues électriques, mais la production de ces véhicules est insuffisante. C'est pourquoi nous souhaitons que l'État vienne en aide à cette filière, d'autant que je sais qu'un certain nombre de ministres ou d'anciens ministres ont l'intention, en tant qu'élus locaux, de s'investir dans ce domaine. Je réitère donc ma demande. Il conviendrait que l'État se penche sur la filière deux-roues, qui est en train de se développer, afin que nous puissions passer progressivement au deux-roues électrique.

GESTION DU PARC CAP'DÉCOUVERTE DANS LE TARN

M. le président. La parole est à M. Philippe Folliot, pour exposer sa question, n° 1696, relative à la gestion du parc Cap'Découverte dans le Tarn.

M. Philippe Folliot. En 1981, François Mitterrand, alors candidat à l'élection présidentielle, proposa de relancer l'exploitation de charbon à Carmaux, dans le Tarn, notamment sur le site qu'on a nommé la Grande Découverte. En 1997, il a été mis fin à cette exploitation, en raison de résultats financiers désastreux. Près de 800 millions d'euros d'argent public ont en effet été investis quasiment en pure perte, puisque le produit de l'exploitation s'est élevé à seulement 12 millions d'euros.

Le 25 juin 2003 fut inauguré Cap'Découverte, un projet touristique implanté sur le site de la Grande Découverte, avec l'aide de l'État et des collectivités départementale et régionale. Ce parc de loisirs, qui ambitionnait de devenir le centre européen de la glisse, n'a pas atteint les objectifs qui lui avaient été assignés en termes de fréquentation. Au reste, la qualité des infrastructures s'est révélée à bien des égards plus que médiocre. Ainsi, en novembre 2009, une défaillance du système de maintenance du matériel a conduit à l'inondation des installations, provoquant des dégâts considérables.

Dans l'incapacité de gérer ce parc dans de bonnes conditions, les collectivités ont fait appel à un partenaire privé, Vert Marine, qui bénéficie de subsides publics à hauteur de 4 millions par an, alloués, pour moitié, par la région et, pour l'autre moitié, par le département. Toutefois, le parc attire à peine quelques dizaines de milliers de visiteurs par an, en dépit de pratiques commerciales qui peuvent s'apparenter à une concurrence déloyale vis-à-vis des autres parcs de loisirs du département.

Il s'agit donc d'une véritable gabegie, puisque, je le répète, ce site bénéficie d'aides annuelles qui s'élèvent à plusieurs millions d'euros. Au total, depuis l'exploitation du site minier jusqu'à celle du parc de loisirs, près de 900 millions d'euros d'argent public ont ainsi été dépensés en faveur de ce site, pour un résultat quasiment nul.

Je souhaiterais donc que le Gouvernement éclaire l'Assemblée nationale sur le montant des fonds publics alloués par l'État au parc de loisirs Cap'Découverte et à sa société gestionnaire Vert Marine, ainsi que sur le montant des aides versées par les collectivités locales. Dans l'état actuel de nos finances publiques, la gestion calamiteuse de cet équipement choque nombre de nos concitoyens : qu'en pense le Gouvernement ?

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Monsieur le député, 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, qui ne peut pas être présent ce matin, vous prie de bien vouloir l'en excuser et m'a chargé de répondre à votre question.

Le parc de loisirs Cap'Découverte, situé dans le Tarn, est né, comme vous l'avez rappelé, de la volonté de reconvertir l'ancien bassin minier de la commune de Carmaux, lui-même géré dans les conditions que vous avez rappelées. Un concours international d'idées a proposé la création d'un parc de loisirs. Le syndicat intercommunal Cap'Découverte, regroupant six communes et présidé jusqu'en 2005 par M. Paul Quilès, a mis en œuvre ce projet et assure sa gestion.

Près de 58 millions d'euros ont été investis : 15,2 millions par l'Europe, 15,2 millions par l'État, 24,4 millions par les collectivités territoriales et, enfin, 3 millions par Charbonnages de France en 2002, pour les études, la communication et les équipements mobiliers.

Le parc de loisirs a ouvert mi-2003 ; il n'a pas attiré les 350 000 visiteurs escomptés. Le projet était sans doute trop ambitieux, notamment au regard des conditions d'accessibilité du site. Les investisseurs privés ne se sont pas laissés convaincre de financer les hébergements qui étaient prévus en complément.

Suite à l'avis de la Chambre régionale des comptes, le préfet a réparti les apports de chaque partie, pour résorber le déficit de 5,7 millions accumulés en 2006, de la façon suivante : 1,9 million pour l'État, 800 000 euros pour la région et 3 millions pour les communes, dont Carmaux. En 2005, l'État avait déjà versé 1,4 million d'euros et la région 1,2 million ; 90 % du déficit annuel reposent désormais sur la région et le département, 10 % sur les six communes.

Depuis 2009, grâce au renouvellement des équipements et à une politique tarifaire plus adaptée, la fréquentation a repris et atteint 100 000 entrées annuelles. Le site accueille de plus en plus de manifestations de grandes entreprises et d'associations. Il est également envisagé de louer des terrains pour la production d'électricité par l'énergie solaire, opération dont on attend 650 000 euros.

Dans un rapport de 2006, la Cour des comptes estime qu'une fermeture du parc coûterait 47 millions d'euros. Ne négligeons pas, en outre, l'apport environnemental du projet, qui a réhabilité un site de 600 hectares, très marqué par l'exploitation minière. J'ajoute que le site emploie 80 personnes.

Il semble donc nécessaire de travailler ensemble à tenter de mieux rentabiliser le projet et à tirer partie de son potentiel encore inexploité. L'opérateur de tourisme de l'État, Atout France, pourra aussi apporter son concours pour augmenter la fréquentation du site, dans le cadre de son partenariat avec la région Midi-Pyrénées.

Pour le reste, monsieur Folliot, l'Assemblée a entendu votre jugement sur l'utilisation des fonds publics, et je ne suis pas loin de partager votre avis sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Philippe Folliot, pour une très brève intervention.

M. Philippe Folliot. Monsieur le secrétaire d'État, je conteste formellement l'évaluation du coût de la fermeture du parc réalisée par la Cour des comptes. En effet, cette évaluation

comprend notamment des éléments de remboursement de subventions européennes qui n'ont jamais été prouvés. Par ailleurs, si l'on tient compte des 4 millions d'euros d'argent public versés annuellement en faveur de la structure, on dépasse très rapidement la somme indiquée. Quant à la hausse de la fréquentation, elle est tout à fait artificielle, car ce parc est le seul en France où, pour le prix d'une entrée, vous avez un accès gratuit au site pour l'ensemble de la saison. Un prestataire privé ne pourrait pas se permettre ce genre de pratiques commerciales, qui ne sont possibles que parce que le département et la région versent beaucoup d'argent public. Ce sont ainsi les contribuables du Tarn et de la région Midi-Pyrénées qui assument les conséquences d'une gestion calamiteuse.

REPOSITIONNEMENT D'UN REMORQUEUR DE SAUVETAGE DE SERVICE PUBLIC DANS LE GOLFE DE GASCogne

M. le président. La parole est à M. Michel Grall, pour exposer sa question, n° 1717, relative au repositionnement d'un remorqueur de sauvetage de service public dans le golfe de Gascogne.

M. Michel Grall. Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, au cours de l'été 2011, le remorqueur *Abeille Languedoc* a été retiré du golfe de Gascogne pour être affecté à la surveillance du détroit du Pas-de-Calais. En conséquence, le large périmètre que représente le golfe doit être couvert, en cas d'accident, par les remorqueurs basés à Brest ou en Espagne. Or, le 16 décembre 2011, l'échouement du *TK Bremen* sur la plage d'Erdevan, dans le Morbihan, a montré qu'un remorqueur basé dans le golfe de Gascogne aurait peut-être pu modifier l'issue malheureuse de la dérive du bâtiment lors de la tempête Joachim.

Le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement semble envisager favorablement une nouvelle solution qui consisterait dans une éventuelle mise en commun avec le ministère de la défense d'un remorqueur pouvant servir non seulement au sauvetage en mer, mais aussi à la récupération de missiles lors de tirs d'essai dans le golfe de Gascogne. Je souhaiterais donc savoir si le ministère de la défense et des anciens combattants partage cette option et s'il serait prêt à prendre en charge, en partie, le financement d'un tel remorqueur.

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

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.* Monsieur le député, le ministre de la défense et des anciens combattants, qui ne peut pas être présent aujourd'hui et vous prie de bien vouloir l'en excuser, m'a chargé de répondre à votre question.

La sécurité vis-à-vis des événements de mer susceptibles de survenir au large repose sur un réseau de remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage, ou RIAS, affrétés par la marine nationale. Dans le cas particulier de la Manche, compte tenu de l'extrême densité du trafic maritime, la nécessité d'une coopération étroite entre la France et l'Angleterre était apparue très tôt. Elle avait conduit, à la suite du comité interministériel de la mer du 28 février 2000, à cofinancer un RIAS dans le détroit du Pas-de-Calais.

Dans le cadre des économies associées au récent plan de rigueur britannique, le gouvernement anglais a décidé en 2010 de ne plus affréter de remorqueur d'intervention, jugeant que « le sauvetage des biens en mer était une

question commerciale et qu'il ne recevrait pas d'argent public, même lorsqu'il s'agira de cas critiques ». Cette décision a pris effet au mois de septembre 2011.

Sollicité par le Secrétariat général de la mer, l'état-major de la marine a confirmé qu'il ne lui était pas possible d'assumer seul financièrement la totalité du contrat d'affrètement et qu'il était donc nécessaire d'instruire cette question dans un cadre interministériel.

Lors de la réunion interministérielle qui s'est tenue le 7 avril 2011, le Gouvernement a décidé de faire effectuer les missions d'intervention et d'assistance dans le Pas-de-Calais par le remorqueur *Abeille Languedoc*, basé à La Rochelle ; de sensibiliser les élus locaux de Charente-Maritime à cette décision, ce qui relève du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ; enfin, de poursuivre les efforts en faveur d'un partenariat conclu dans le cadre de l'Union européenne.

En application des décisions du 7 avril, l'*Abeille Languedoc* a rallié Boulogne en septembre. Les événements survenus depuis dans la Manche – je pense à l'assistance apportée au *Federal Miramichi* le 4 janvier – ont confirmé le caractère judicieux de cette décision.

Afin de pouvoir retrouver, à terme, une pleine capacité d'assistance sur l'ensemble du golfe de Gascogne, par exemple depuis le port de La Rochelle, deux travaux sont aujourd'hui en cours. D'une part, le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement est chargé du contact avec nos partenaires européens pour définir les voies d'un partenariat à l'échelle internationale concernant l'assistance au trafic dans la Manche. Une telle coopération, si elle aboutissait, permettrait une nouvelle répartition des remorqueurs d'intervention. D'autre part, le ministère de la défense, sollicité à ce sujet par le Secrétariat général de la mer, étudie la possibilité de mutualiser plusieurs de ses moyens pour répondre à ce besoin. Cette étude est complexe, puisqu'il s'agit d'assurer, à enveloppe financière constante, une convergence entre des besoins très différents. Ses conclusions, positives ou négatives, seront connues dès ce mois-ci.

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

M. Michel Grall. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. J'attends avec impatience ces conclusions. J'espère naturellement qu'elles seront positives et permettront le repositionnement d'un tel remorqueur. Permettez-moi de saluer l'action des services de l'État, aussi bien lors de l'échouement de ce cargo que dans le cadre de son démantèlement rapide. Je pense bien sûr à la préfecture, à la gendarmerie, à la gendarmerie maritime, aux sapeurs-pompiers et à la marine nationale.

RISQUES DE FERMETURE DE LA BASE AÉRIENNE 901 DE DRACHENBRONN

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss, pour exposer sa question, n° 1721, relative à la fermeture de la base aérienne 901 de Drachenbronn.

M. Frédéric Reiss. Ma question, qui s'adresse au ministre de la défense et des anciens combattants, concerne les risques de fermeture de la base aérienne 901 de Drachenbronn.

Dans son discours lors de la récente cérémonie des vœux, le commandant de la base a annoncé que la BA 901 allait fermer ses portes entre 2016 et 2018. Cette base, installée dans un ancien fort de la ligne Maginot depuis 1960, assure la surveillance d'une zone d'intense trafic aérien, du fait de sa position près des frontières suisse et allemande et de sa proximité avec

les pays de l'Est : environ 10 000 avions civils et militaires chaque jour, dont près de la moitié du trafic national d'aéronefs.

Son centre de détection et de contrôle, jumelé avec Niederbronn-les-Bains, commune dont je suis maire, est un véritable joyau de technologie. En 2007, ce centre a fait l'objet d'une modernisation dont le coût s'élève à 14 millions d'euros, dont 80 % ont été affectés à des calculateurs et ordinateurs sophistiqués et performants. « Des investissements pour vingt ans », s'était enflammé le général qui présidait à l'inauguration. C'était il y a quatre ans et deux mois !

En juin 2008, le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, chargé de définir une stratégie globale pour la France de 2009 à 2020, prévoyait certes d'actualiser les objectifs tous les quatre ans, mais la fermeture de la base n'y était pas mentionnée.

Aujourd'hui, mes concitoyens sont inquiets, car il y va de l'avenir de 700 emplois civils et militaires dans l'arrondissement de Wissembourg – un arrondissement rural durement éprouvé ces dernières années en matière d'emploi et de service public. Le ministère a publié un démenti la semaine dernière. Qu'en est-il exactement ?

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Monsieur le député, le ministre de la défense et des anciens combattants, qui ne peut pas être présent aujourd'hui et vous prie de bien vouloir l'en excuser, m'a chargé de répondre à votre question.

Lors de la cérémonie traditionnelle des vœux de la BA 901, le commandant de cette base a affirmé qu'elle allait fermer entre 2016 et 2018. Je tiens à vous rassurer : il n'en est rien et l'attitude du commandant de la base est absolument incompréhensible. En effet, la base aérienne de Drachenbronn abrite un centre de détection et de contrôle aérien. Ce système pourrait être modernisé, dans le cadre du programme SCCOA 4, vers 2016-2018.

Différentes hypothèses sont à l'étude, allant d'un remplacement simple de radars à une automatisation complète. La tension budgétaire a par ailleurs entraîné un glissement du programme et la rénovation du centre de détection et de contrôle de Drachenbronn n'est pas envisagée avant 2020.

Le commandant de la base aérienne a été informé d'une série d'études portant sur les futurs systèmes de détection et de contrôle envisagés dans le cadre de la rénovation des systèmes radar, prévue entre 2016 et 2018. Mais aucune d'entre elles ne conclut aujourd'hui à une fermeture du site. En effet, si l'objectif de performance prévoit des rationalisations et des automatisations dans le cadre de l'évolution des normes OTAN, rien, je le répète, ne permet d'en déduire la fermeture de cette base.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Reiss.

M. Frédéric Reiss. Merci, monsieur le secrétaire d'État. Ce sont des informations que je considère comme plutôt rassurantes pour mes concitoyens.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Tout à fait.

RECONNAISSANCE DE L'INDICATION GÉOGRAPHIQUE PROTÉGÉE « AGNEAU DES PYRÉNÉES »

M. le président. La parole est à M. Pierre Forgues, pour exposer sa question, n° 1699, relative à la reconnaissance de l'indication géographique protégée « agneau des Pyrénées ».

M. Pierre Forgues. Ma question s'adresse au ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire. Elle porte sur la reconnaissance de l'IGP « agneau des Pyrénées ».

Les responsables de la filière ovine de Midi-Pyrénées travaillent depuis plusieurs années à la mise en place d'un signe officiel de qualité, l'IGP « agneau des Pyrénées ». Ce dossier a fait l'objet d'un travail collectif entre l'Association régionale des éleveurs ovins viande et lait d'Aquitaine et l'Institut régional de la qualité agroalimentaire de Midi-Pyrénées ; il est coordonné par l'Institut national de l'origine et de la qualité.

Cette IGP devait s'appuyer sur deux types de produits traditionnels : l'agneau de lait des Pyrénées et l'agneau des Pyrénées. Le premier est un agneau de troupeau laitier, issu de croisements entre des brebis laitières de race pyrénéenne et des béliers élevés pour la viande, de type berrichon, extérieurs à la zone. Il ne dépasse pas treize kilos de carcasse et est principalement produit dans la zone des Pyrénées-Atlantiques. L'agneau des Pyrénées, lui, est un agneau plus lourd – treize à vingt kilos de carcasse – et issu du troupeau allaitant des Pyrénées centrales, conduit en race pure pyrénéenne. Il existe des contraintes d'élevage spécifiques, en relation avec les estives de haute montagne.

Il semblerait que le dossier « agneau de lait des Pyrénées » soit en passe d'aboutir, suite à un compromis trouvé avec l'Espagne. Toutefois, il est essentiel que le nom « Pyrénées » ne soit pas associé à ce seul type de production, qui ne concerne qu'une petite partie du massif et des éleveurs. C'est pourquoi il paraît souhaitable et même indispensable de considérer la reconnaissance de l'IGP « agneau des Pyrénées » comme la suite logique du processus engagé, qui s'est voulu global et tient compte de l'intérêt de l'ensemble des éleveurs de la zone Pyrénées centrales et Pyrénées occidentales.

Je vous demande donc de soutenir le dossier « agneau des Pyrénées » auprès du bureau des IGP à Bruxelles, afin que l'« agneau des Pyrénées » puisse bénéficier de l'IGP très prochainement.

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. Monsieur le député, le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, qui ne peut pas être présent ce matin et vous prie de bien vouloir l'en excuser, m'a chargé de répondre à votre question, qui concerne d'ailleurs également le commerce extérieur.

M. Pierre Forgues. Tout à fait !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Vous l'avez interrogé sur l'enregistrement en tant qu'indication géographique protégée de l'« agneau des Pyrénées ». Le processus se heurte, comme vous le savez, à deux difficultés.

La première tient au blocage que connaît une démarche antérieure, celle visant à faire reconnaître l'IGP « agneau de lait des Pyrénées », engagée depuis 2000 par l'Association régionale des éleveurs ovins viande et lait d'Aquitaine,

l'AREOVLA. Au niveau national, cette démarche n'a suscité aucune opposition lors de la consultation publique prévue par la procédure réglementaire. Son cahier des charges a donc pu être homologué par arrêté du 5 novembre 2007, autorisant ainsi la poursuite de la procédure d'enregistrement au niveau européen.

C'est à ce niveau que le blocage est intervenu, puisque les autorités espagnoles se sont opposées à cette demande. Le dossier est aujourd'hui entre les mains de la Commission, qui examine toutes les solutions envisageables.

La seconde difficulté tient à la très grande proximité de dénomination entre l'IGP « agneau de lait des Pyrénées » et celle dont vous avez saisi mon collègue Bruno Le Maire, portée depuis par la Commission ovine des Pyrénées centrales, la COPYC.

M. Pierre Forgues. Eh oui !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Sa spécificité tient au fait qu'elle est fondée sur un agneau issu de troupeaux allaitants. La Commission européenne a cependant d'ores et déjà estimé que l'enregistrement européen de cette IGP, pratiquement homonyme de la précédente, soulevait des difficultés du point de vue réglementaire.

Pour les surmonter, il a donc été décidé que les porteurs des deux projets se réunissent pour discuter des contours d'un cahier des charges commun répondant à la réglementation européenne en vigueur pour les deux produits. Pour connaître un peu la Commission, je me permets de vous dire, monsieur le député, que ce serait, en effet, quand même plus simple !

M. Pierre Forgues. Tout à fait !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Plusieurs réunions se sont tenues à l'initiative de l'INAO entre les représentants de l'AREOVLA et de la COPYC, en vue de son élaboration.

Dès que ces discussions auront abouti et que l'indication géographique protégée « agneau de lait des Pyrénées » aura pu être enregistrée au niveau communautaire, la procédure d'instruction du nouveau cahier des charges sera donc engagée par les services de l'INAO, dans l'optique d'une transmission de la demande à la Commission européenne.

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

M. Pierre Forgues. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Je constate que vous êtes d'accord pour dire qu'il vaut mieux que l'on réunisse ces deux appellations. Les discussions que vous avez évoquées ont eu lieu et un accord est intervenu. Je souhaite donc que vous puissiez saisir la Commission de Bruxelles pour que cette affaire puisse aboutir le plus rapidement possible.

AVENIR DE L'AÉROPORT DE GRENOBLE-ISÈRE

M. le président. La parole est à M. Georges Colombier, pour exposer sa question, n° 1716, relative à l'avenir de l'aéroport de Grenoble-Isère.

M. Georges Colombier. Ma question s'adresse au ministre chargé des transports.

Monsieur le ministre, je veux attirer votre attention sur l'avenir de l'aéroport de Grenoble-Isère, situé sur ma circonscription, à Saint-Étienne de Saint-Geoirs. Il s'agit d'un équipement très important pour le département de l'Isère. Il y a quelques semaines, le conseil général du département, par la voix de son président, a fait part de l'éventualité d'un désengagement financier de la collectivité départementale, au motif que l'équipement serait trop coûteux.

Outre le fait que cet argument est tout à fait contestable, puisque l'aéroport ne représente que 3 % du budget du conseil général destiné aux transports, ces déclarations suscitent d'importantes inquiétudes localement, parmi les élus et la population. En effet, l'aéroport est un acteur économique à part entière, qui génère des emplois directs – soixante-dix à l'année et de 300 à 500 emplois saisonniers – et des emplois indirects.

Ces préoccupations s'ajoutent à celles qui tiennent à une réorganisation des différents services de l'État sur le site – Météo France, les personnels de l'aviation civile ou encore les douanes –, qui pourrait affaiblir les capacités d'accueil de l'aéroport.

Dans la mesure où il s'agit d'un équipement structurant, il faut appréhender ce dossier de manière globale, avec sa dimension économique, mais aussi en termes d'aménagement du territoire. L'aéroport de Grenoble-Isère dispose d'atouts évidents, qu'il s'agisse de sa capacité d'accueil, de sa situation géographique aux portes des stations iséroises, de la présence de personnel qualifié, ou encore de la longueur de piste, qui permet d'accueillir quasiment tous les types d'avion.

La proximité de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, situé à 72 kilomètres, est souvent vue comme un obstacle au développement et au maintien de l'aéroport de Grenoble-Isère. La concurrence serait trop forte entre les deux infrastructures, la lutte serait même inégale. Pour ma part, je pense, au contraire, monsieur le ministre, que cette proximité doit être considérée comme une chance et qu'il faut davantage raisonner en termes de complémentarité.

En effet, les pistes de Lyon-Saint-Exupéry sont saturées en période de pointe et l'aéroport de Lyon envisage la réalisation d'une troisième piste que rejettent tous les riverains. L'aéroport Grenoble-Isère pourrait donc devenir, si je puis dire, la troisième piste de Lyon-Saint Exupéry.

Aussi, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer quelle place et quels moyens l'État compte donner à cet aéroport, en concurrence avec les autres aéroports régionaux de Saint-Étienne et de Chambéry, et notamment dans sa relation avec celui de Lyon-Saint-Exupéry.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, monsieur le député Georges Colombier, en application de la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, l'aéroport de Grenoble-Isère appartient au Conseil général de l'Isère. Cela signifie que cette collectivité est seule responsable du destin de cet aéroport.

Il ne faut pour autant pas en déduire que l'État est indifférent au sort de cet aéroport, comme d'ailleurs à celui de tous les aéroports transférés aux collectivités locales. L'objectif du transfert était de mieux assurer la gouvernance de ces aéroports – ce que demandaient beaucoup de collectivités territoriales – en en confiant la responsabilité aux acteurs locaux, et non d'aboutir à des décisions de fermeture ou de réduction du service aéroportuaire. Mais c'est bien aux nouveaux propriétaires de prendre les décisions et les responsabilités qui leur incombent conformément à la nouvelle loi.

L'intérêt de l'État en l'occurrence est renforcé par le fait qu'est installé sur l'aéroport de Grenoble-Isère un centre de formation aéronautique dépendant de l'École nationale de l'aviation civile. En tant qu'utilisateur, l'État est donc favorable et attaché au maintien de cette infrastructure.

Je ne suis bien sûr pas opposé à ce que, dans le respect du cadre de responsabilités bien défini par la loi, soit menée une réflexion avec l'État pour examiner la question de l'insertion de cet aéroport dans le paysage aéroportuaire rhônalpin. Mais une telle réflexion ne me paraît pas le point déterminant pour que son propriétaire se positionne sur le devenir de l'aéroport de Grenoble-Isère, la manière dont il en organise l'exploitation et les moyens qu'il veut y consacrer. En effet, le risque est grand qu'un tel exercice se heurte aux difficultés institutionnelles et opérationnelles que cela supposera de prendre en compte.

En tout état de cause, et je connais votre attachement à cet aéroport, soyez assuré que l'État n'a pas l'intention d'esquiver ses responsabilités au regard des services qui lui incombent dans le fonctionnement de cet équipement, tels que le contrôle de la navigation aérienne, la météo ou les douanes, que vous avez cités, ou les autres services régaliens chargés des contrôles transfrontières, la manière dont les différents services concernés s'acquittent de leurs tâches restant bien évidemment de leur propre ressort et les moyens consacrés devant être adaptés à l'évolution des besoins.

Pour conclure, il me semble évident que, dans cette zone qui accueille effectivement plusieurs aéroports, celui de Grenoble-Isère, de Lyon-Saint Exupéry et ceux que vous avez cités, la complémentarité entre ces aéroports est à renforcer. De nombreuses régions seraient envieuses de disposer ainsi d'un réseau d'aéroports si rapprochés, et la plupart d'entre elles saisirait cela comme une opportunité à développer.

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

M. Georges Colombier. Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup de cette réponse. Dans la suite de ce que vous venez de dire, il serait intéressant que M. le préfet de l'Isère et M. le préfet de région puissent examiner la situation de très près, tout en respectant ce que vous venez de rappeler quant aux responsabilités du conseil général de l'Isère.

HORAIRES DE LA LIGNE PARIS-BOURG-EN-BRESSE

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton, pour exposer sa question, n° 1724, relative aux horaires de la ligne Paris-Bourg-en-Bresse.

M. Xavier Breton. Monsieur le ministre des transports, le 11 décembre dernier, l'organisation de l'ensemble de la circulation ferroviaire a été repensé dans notre pays pour développer le trafic et engager d'importants travaux de modernisation de notre réseau ferroviaire. Ce sont 85 % des horaires de train qui ont ainsi été modifiés.

Si nous avons bien compris la nécessité de cette réorganisation, la mise en service des nouveaux horaires de train fragilise toutefois le département de l'Ain de façon inacceptable. La suppression du TGV partant de Bourg-en-Bresse à 7 h 10 arrivant à Paris à 9 heures, remplacé par un TGV partant à 7 h 36 pour une arrivée à 9 h 29 dans la capitale, a de graves conséquences.

Rappelons tout d'abord que l'Ain est le premier département de France pour la part de l'emploi industriel dans l'emploi total. Or une enquête menée en 2011 par la chambre de commerce et d'industrie de l'Ain auprès des entreprises locales montrait que 80 % d'entre elles ont besoin d'une arrivée à Paris à 9 heures, 40 % souhaitant même arriver plus tôt.

Ce nouvel horaire oblige désormais de nombreux usagers soit à partir la veille pour Paris, soit à aller chercher tôt le matin un TGV à la gare de Mâcon-Loché. La première liaison du matin Bourg-en-Bresse-Paris, en étant retardée d'une demi-heure, est donc fragilisée. Nos craintes sur sa pérennité sont d'autant fortes qu'elle nous a été annoncée comme « hors système », ce qui la rend sujette à une suppression ultérieure.

Face aux enjeux économiques et sociaux attachés à ce dossier, les élus et les acteurs économiques du département de l'Ain se mobilisent avec force et détermination. C'est ce qu'a exprimé notre saisine commune de la médiatrice des nouveaux horaires, Mme Nicole Notat, que nous devons rencontrer la semaine prochaine à ce sujet. C'est aussi tout le sens de mon intervention de ce jour.

L'évolution en hausse de la fréquentation du TGV entre Bourg-en-Bresse et Paris ne justifiait absolument pas une telle décision, pas plus que les efforts financiers considérables des collectivités locales pour remettre en service la ligne du Haut-Bugey et transformer la gare de Bourg-en-Bresse en pôle multimodal.

Monsieur le ministre, pouvons-nous compter sur votre soutien et sur celui du Gouvernement pour rétablir un premier TGV dans le sens Bourg-en-Bresse-Paris, qui permette d'arriver avant 9 heures du matin ?

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, monsieur Xavier Breton, la mise en œuvre du service annuel 2012 par la SNCF et RFF, à compter du 11 décembre dernier, a été marquée par d'importants changements d'horaires et de dessertes. Ces changements interviennent dans un contexte marqué par le lancement par RFF d'un vaste programme de modernisation du réseau, la mise en service de lignes nouvelles et la modification de l'organisation de la circulation ferroviaire.

En région Rhône-Alpes, la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a profondément affecté les horaires des autres trains. Ainsi que vous le mentionnez, l'horaire du premier TGV Lyria au départ de Bourg-en-Bresse a dû être déplacé. Ce TGV quitte désormais la gare à 7 h 36, ce qui n'a pas permis, à ce stade, de maintenir une arrivée à Paris avant 9 heures. Je sais vos remarques répétées sur le sujet et je comprends que cela pose un réel problème.

Je tiens ici cependant à rappeler que le sillon initialement proposé à la SNCF associait un départ de Bourg-en-Bresse à 7 h 57 pour une arrivée à Paris à 9 h 49. L'horaire de départ ramené à 7 h 36 a été déterminé en tâchant de prendre en compte au mieux les contraintes identifiées dans la concertation avec les entreprises. Par rapport à l'horaire initialement envisagé, il optimise en outre la fréquentation d'une gare qui a bénéficié d'investissements conséquents des collectivités locales, au travers de son aménagement en pôle multimodal et de la remise en service de la ligne du Haut-Bugey que vous avez mentionnée.

Par ailleurs, cet aménagement horaire a entraîné de nombreux changements, obligeant la SNCF à réorganiser ses circulations et notamment à solliciter, auprès de RFF, la modification des horaires de passage de trois TER et à déplacer, à ses frais, un train fret au départ de Genève. Enfin, le départ de Genève de ce TGV Lyria a, en corollaire, dû être avancé à 6 h 09 au lieu de 6 h 29, par rapport à l'horaire initialement prévu, ce qui constitue une contrainte

forte pour les voyageurs genevois, principaux utilisateurs de ce train, et qui y accèdent, de surcroît, par des correspondances très matinales.

En amont des éventuelles alternatives susceptibles d'être identifiées dans le cadre de la mission de médiation conduite par Mme Nicole Notat à la demande des élus et des acteurs économiques du département de l'Ain, je tiens à réaffirmer devant vous l'attachement du Gouvernement à concilier les contraintes de circulation, particulièrement fortes dans votre région, et les légitimes attentes des territoires et des populations dont vous vous faites l'écho.

Je reconnais que se pose effectivement un problème d'arrivée matinale trop tardive pour les voyageurs touristiques ou les décideurs économiques qui seraient amenés à prendre le train dans cette partie de l'Ain. Je tiens à vous dire que vous pouvez compter sur mon appui personnel pour, après la mission de médiation conduite par Mme Nicole Notat, voir avec les dirigeants de RFF et de la SNCF comment trouver une solution.

Vous répondre que cela fait partir tôt les voyageurs de Genève, c'est bien, mais je comprends que ce qui vous intéresse, ce sont les habitants de l'Ain. J'attends donc le résultat de la médiation de Mme Nicole Notat et je suis à votre disposition pour essayer de peser pour parvenir à une solution favorable, car le problème est réel.

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton.

M. Xavier Breton. Je remercie M. le ministre de ces éléments d'information. Nous avons bien compris le contexte dans lequel s'inscrivaient ces changements d'horaire, vous avez bien saisi les enjeux pour Bourg-en-Bresse et le département de l'Ain. Souhaitons que la solution que nous devons chercher et qui doit remplacer la solution, qui est temporaire pour l'instant, de ce train de 7 h 36, soit trouvée dans les prochaines semaines et convienne à tous.

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER DU PAYS D'OLMES DANS L'ARIÈGE

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Massat, pour exposer sa question, n° 1701, relative à la Construction du centre hospitalier du pays d'Olmes dans l'Ariège.

Mme Frédérique Massat. Merci, monsieur le président. Ma question s'adressait à M. Xavier Bertrand, ministre de la santé. Le centre hospitalier du pays d'Olmes dans l'Ariège, situé à Lavelanet, commune de montagne, dessert un bassin de population de près de 26 000 personnes. Depuis plusieurs mois, des menaces pèsent sur la pérennité de cette structure qui connaît des difficultés financières, comme tous les hôpitaux publics de cette strate. En effet, la modification du mode de financement des hôpitaux, avec la tarification à l'activité et la loi « Hôpital, patients, santé et territoires », pénalise fortement ces petites structures implantées en zone rurale, voire en zone de montagne, comme Lavelanet.

Depuis des mois, les élus, les syndicats, les professionnels, les populations œuvrent dans un comité de défense pour conserver leur hôpital. Permettez-moi de rappeler que le territoire du pays d'Olmes fait l'objet d'un plan de revitalisation accompagné par l'État et les collectivités territoriales suite à la crise de l'industrie textile qui faisait vivre ce territoire. Ce plan développe plusieurs axes dont un articulé autour de la santé, qui nécessite le maintien d'un hôpital public de plein exercice.

Avec Jean-Pierre Bel, président du Sénat et sénateur de l'Ariège, nous avons pu rencontrer M. Xavier Bertrand, ministre de la santé, qui nous a assuré qu'il maintiendrait cette structure.

Après de multiples mobilisations et réunions, la construction d'un nouvel hôpital a été décidée par l'ARS, présageant une issue favorable. Cependant, si la construction d'un établissement neuf a été actée fin juillet, de lourdes interrogations pèsent sur les services qu'il abritera.

En effet, après la fermeture de la chirurgie et des soins continus, la radiologie n'est pas dotée de radiologue, l'utilisation de la télémedecine, qui était pressentie, n'est pas opérante, et le maintien de l'ouverture du bloc opératoire trois jours sur cinq est en sérieux sursis.

Cette situation s'accompagne d'un plan social visant à diminuer la charge salariale, qui inquiète fortement le personnel et offre peu de perspectives à son devenir professionnel.

Ainsi, il est urgent, monsieur le ministre, et je sais que vous vous en ferez l'écho, de prendre les mesures pour créer les postes de chirurgie et de radiologie nécessaires, et d'arrêter les ruptures de contrats, afin que l'offre de soins du centre hospitalier de du Pays d'Olmes, mutualisée bien sûr avec l'hôpital pivot du département, qui est le CHIVA, le centre hospitalier intercommunal du Val d'Ariège, garantissent aux populations l'égal accès à la santé.

Les populations, les élus, les professionnels attendent des réponses concrètes et des engagements financiers afin de faire vivre sur notre territoire l'égalité des soins quel que soit le lieu de vie, sans se limiter à des critères strictement comptables.

Monsieur le ministre, vous étiez présent il y a deux jours au Conseil national de la montagne lors duquel cet axe a été fortement développé par l'ensemble des élus et même par M. le ministre, M. Le Maire, qui le présidait.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, madame la députée, je vous prie d'excuser l'absence de M. Xavier Bertrand qui m'a prié de vous transmettre la réponse suivante.

Pour répondre aux besoins de santé de la population ariégeoise, le ministère de la santé a décidé de soutenir le centre hospitalier du pays d'Olmes et de construire un nouvel hôpital à Lavelanet. Ce nouvel hôpital, qui représentera une offre de soins importante pour les 16 200 personnes de l'agglomération, sera opérationnel en 2015. Le coût de sa construction est évalué à 16 millions d'euros.

Dans la perspective de ce nouvel hôpital, et pour contrer la tendance importante à la diminution de l'activité constatée ces dernières années – notamment en 2011 avec une baisse d'activité de 15 % –, l'ARS a accompagné le centre hospitalier du pays d'Olmes dans l'amélioration de son offre de soins en chirurgie, opérant un virage important vers la chirurgie ambulatoire en orthopédie, ophtalmologie, chirurgie vasculaire et endoscopies digestives. Suite au départ du radiologue du centre hospitalier, l'ARS a eu le souci de maintenir l'activité grâce à la mise en place de la téléradiologie avec le centre hospitalier intercommunal du Val d'Ariège.

Les services de l'État sont également mobilisés pour aider à mieux structurer les filières de médecine destinées à améliorer la lisibilité et la fluidité des prises en charge. Un travail

rassemblant de nombreux professionnels de santé est également en cours pour structurer la filière gériatrique du département.

De plus, toujours dans le but d'améliorer la qualité des prises en charge, une fédération inter-hospitalière de médecine, associant gériatres et généralistes, est en voie de constitution afin de structurer l'activité de court séjour. L'activité médicale est *in fine* recentrée autour de la filière complète de prise en charge de la personne âgée, avec vingt-trois lits de médecine dont dix lits de court séjour gériatrique, quarante-cinq lits de soins de suite et de réadaptation, une équipe mobile de gériatrie et des consultations mémoire.

L'État soutient financièrement l'hôpital dans cette phase de transition et de construction avec d'ores et déjà pour 2011 une aide, versée par l'ARS, de 1,4 million d'euros pour réduire les importants déficits.

L'ARS Midi-Pyrénées a longuement consulté les élus et les professionnels de santé. Un large consensus a été trouvé. Il est aujourd'hui indispensable que chacun se mobilise pour assurer ensemble le redressement de l'établissement.

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

Mme Frédérique Massat. Monsieur le ministre, il est normal que vous me fassiez cette réponse, c'est la même que nous donne l'ARS depuis un mois, rien de nouveau sous le soleil. Mais la concertation dont vous faites état ne satisfait ni les élus ni la population.

En effet, en attendant l'éventuelle construction d'un nouvel hôpital, on est en train de déstructurer, de démanteler l'hôpital existant, en le vidant de toutes ses activités. Pourtant, la commune en question est une commune de montagne, avec des particularités, et l'offre de soins à tous les patients et à toutes les populations est un devoir que l'État se doit d'assurer dans un cadre de solidarité.

Pour notre part, nous continuerons notre action car nous ne sommes pas d'accord, et je me fais, ce disant, le porte-parole de l'ensemble des élus, avec votre réponse.

OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Massat, pour exposer la question n° 1705 de Mme Sylvie Andrieux, relative à l'offre de logements sociaux.

Mme Frédérique Massat. La question que je pose au nom de ma collègue Sylvie Andrieux s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

« Je me suis engagé à faire en sorte que tout Français ait accès à un logement décent. » Cette phrase est extraite du discours de Nicolas Sarkozy prononcé le 11 décembre 2007 à Vandœuvre-lès-Nancy.

Aujourd'hui, selon le dernier rapport sur le mal-logement de la Fondation Abbé Pierre, plus de 3,5 millions de personnes vivent dans des conditions de logement très difficiles et 100 000 familles sont menacées d'expulsion. La question du logement social est au cœur de la campagne qui s'annonce. Un célèbre Marseillais, Éric Cantona, a relayé le message de la Fondation Abbé Pierre pour que ce thème soit véritablement pris en considération.

Mme Andrieux souhaitait attirer l'attention de Mme Kosciusko-Morizet sur le problème que soulève le déficit global partout en France de logements sociaux, dont le rythme de production s'est fortement ralenti.

À Marseille, on enregistre 31 000 demandes de logements sociaux non satisfaites alors que 75 % de la population est éligible aux plafonds PLUS et 86 % au PLS. Le secteur des 13^e et 14^e arrondissements compte plus de 20 000 logements sociaux, issus pour la plupart de l'urbanisation massive des années 1960. Ce patrimoine vieillissant représente 40 % du parc total existant sur Marseille. Il est le reflet d'un profond déséquilibre de la répartition de l'offre locative sociale à l'échelle de la ville.

Malgré les obligations de l'article 55 de la loi SRU, de nombreuses villes restent en deçà du seuil des 20 %, préférant payer des indemnités plutôt que de programmer du logement social sur leur territoire. Cet état de fait est particulièrement visible en Île-de-France et dans les Bouches-du-Rhône.

Il se traduit à Marseille par des disparités territoriales à l'échelle des arrondissements. Par exemple, dans les quartiers nord, 40 % des résidences principales sont des logements sociaux. La ville rechigne effectivement à construire ces derniers dans des quartiers dits « plus riches ». Ainsi, les 6^e et 8^e arrondissements ne comptent que 6 % de logements sociaux alors que le besoin y est tout aussi pressant.

La loi ENL de 2006 prévoit qu'à Paris, Lyon et Marseille, le programme local de l'habitat assure entre les arrondissements une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. Il faut donc accroître de manière significative la production de logements sociaux pour répondre aux 31 000 ménages marseillais sur liste d'attente, dont certains ont constitué des dossiers DALO, classés sans suite faute de disponibilités. Cette production doit s'étendre de manière équilibrée sur le territoire dans le respect des lois SRU et ENL.

Ces engagements n'étant que trop peu souvent respectés, Mme Andrieux demande à Mme Kosciusko-Morizet quelles réelles dispositions coercitives et dissuasives le Gouvernement entend mettre en œuvre pour obliger les communes, non seulement à respecter la loi, mais aussi à produire une offre de logements sociaux adaptée à la demande, selon les territoires et la situation globale du marché.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Madame la députée, vous avez lu la question de Mme Sylvie Andrieux qui, je le sais, est bloquée par la neige. Permettez-moi de vous lire la réponse de M. Benoist Apparu, qui est retenu dans sa circonscription par une réunion ministérielle.

Vous avez appelé l'attention de Nathalie Kosciusko-Morizet sur les mesures coercitives et dissuasives que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour obliger les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU à produire du logement social et à proposer une offre de logements sociaux adaptée à la demande et au territoire.

Le bilan de la période 2008-2010 est excellent. Alors que les villes concernées par la loi SRU devaient construire 80 000 logements sociaux pour rattraper leur retard, elles en ont réalisé 130 000, soit 164 % de l'objectif.

Il est vrai néanmoins que l'atteinte de ces objectifs est hétérogène suivant les communes. C'est pourquoi Benoist Apparu a demandé aux préfets, dès lors que c'était justifié, de faire preuve de fermeté en prononçant l'état de carence de ces communes. C'est ce qu'ont particulièrement fait les préfets des départements d'Île-de-France et des Bouches-du-Rhône puisqu'ils ont prononcé la carence sur plus de 90 % des communes n'ayant pas atteint leur objectif de production de logements sociaux.

Les effets de la carence sont tout à fait dissuasifs puisqu'ils ont des répercussions importantes pour une commune. Outre la possibilité de majoration du prélèvement annuel, la carence a des incidences sur l'exercice du droit de préemption qui est alors transféré au préfet pour toute opération affectée au logement ou destinée à l'être dans le cadre d'une convention avec un organisme.

Ainsi, les outils existent pour inciter les communes à participer à l'effort de rattrapage en matière d'offre locative sociale, et des instructions précises vont être données aux préfets afin d'encadrer au mieux le transfert de l'exercice du droit de préemption et d'accompagner les élus dans cette démarche.

S'agissant de la production d'une offre adaptée à la demande, cette priorité de la politique de l'État se poursuivra en 2012. En 2011 déjà, 37 % des logements financés étaient situés en zone A, donc essentiellement en Île-de-France, avec 37 700 logements financés, et en PACA, avec 7 400 logements financés. Ce très gros effort de recentrage sera maintenu pour l'offre nouvelle en 2012 afin que la production des 120 000 logements soit ciblée vers les zones les plus tendues du territoire, là où le déséquilibre du marché du logement est le plus fort.

MAINTIEN DU PERMIS EXCLUSIF DE RECHERCHES DE MINES D'HYDROCARBURES DIT "M615 GEX"

M. le président. La parole est à M. Claude Birraux, pour exposer sa question, n°1719, relative au maintien du permis exclusif de recherches de mines d'hydrocarbures dit "M615 Gex".

M. Claude Birraux. Monsieur le ministre chargé des transports, nous avons voté la loi du 13 juillet 2011 qui interdit l'exploitation des gaz de schiste. Je me demande néanmoins si nous avons fait la totalité du travail et non pas seulement la moitié du chemin. Que deviennent en effet les permis de recherche accordés avant cette date, en particulier celui dénommé « M615 Gex », qui prévoit des recherches dans le pays de Gex, près de Saint-Julien-en-Genevois et entre Arve et Salève, en Haute-Savoie ? Les élus et les populations s'inquiètent à juste titre des conséquences sanitaires et environnementales suscitées par ces recherches qui utilisent aussi la fracture hydraulique. Pouvez-vous les rassurer et mettre enfin un point final à ce néfaste permis « M615 Gex » ?

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention sur le permis de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit de « Gex ».

En application de l'article 3-1 de la loi 2011-835 du 13 juillet 2011, les titulaires de permis exclusifs de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux ont remis à l'autorité administrative un rapport précisant les techniques employées ou envisagées dans le cadre de leurs activités de recherches.

En ce qui concerne le permis de Gex, qui couvre 932 kilomètres carrés en Savoie et en Haute-Savoie, l'analyse du rapport remis par les sociétés Egdon Resources, Eagle Energy et Nautical Petroleum a démontré qu'aucun recours effectif ou éventuel à des forages suivis de fracturation hydraulique de la roche n'est envisagé sur le périmètre du permis concerné. Le rapport est accessible au public depuis le 13 octobre 2011 sur le site Internet du ministère.

Dans le cadre de leur démarche exploratoire, les sociétés mentionnées pourraient recourir à un programme de travaux comprenant essentiellement une campagne de prospection sismique et un forage dirigé.

Il convient de rappeler que la demande d'autorisation de travaux est soumise à la consultation, au niveau local, de l'ensemble des services déconcentrés. Les maires des communes concernés en seraient également informés par l'intermédiaire du préfet coordinateur.

Les dossiers devront notamment comprendre la preuve des capacités techniques et financières des demandeurs, une étude d'impact environnemental, un document indiquant les incidences des travaux sur la ressource en eau, une étude de sécurité et de santé, ainsi qu'une étude de danger.

L'administration reste donc, comme vous, très vigilante sur ce dossier.

Telle est la réponse qu'aurait aimé vous faire Mme Nathalie Kosciusko-Morizet qui, malheureusement, est retenue.

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

M. Claude Birraux. Monsieur le ministre, c'est une demi-bonne réponse. La consultation des collectivités locales offrirait une véritable garantie. N'oublions pas que tout ce qui tourne autour du CERN, par exemple les études sismiques, peut déranger cette merveilleuse machine. Par ailleurs, la ressource en eau de l'ensemble du bassin genevois, Genève y compris, se trouve dans cette zone. Je ne sais pas quelle est la différence qui existe entre un forage pour faire de la fracturation hydraulique et un forage dirigé. Je pense donc que le mieux serait quand même que les collectivités concernées soient consultées pour qu'elles donnent leur avis parce que la qualité de l'eau qu'elles distribuent, c'est quand même bien la chose la plus importante pour les populations.

PROLONGATION DE LA LIGNE T8 DANS LE VAL-D'OISE

M. le président. La parole est à M. Claude Bodin, pour exposer sa question, n°1718, relative à la prolongation de la ligne T8 dans le Val-d'Oise.

M. Claude Bodin. Monsieur le ministre chargé des transports, le Val d'Oise est fortement handicapé par l'inadaptation, voire la saturation des infrastructures de transport collectif qui le relient au reste de l'Île-de-France.

Du fait de l'insuffisance de liaisons directes par les transports en commun, de nombreux Valdoisiens se voient dans l'obligation de prendre leur voiture pour se déplacer, contribuant ainsi à créer des embouteillages monstrueux aux heures de pointe en semaine sur l'A15 et le viaduc de Gennevilliers. Cette situation nuit à la qualité de vie de nos concitoyens et limite nos potentiels de développement.

Actuellement, la ligne de tramway T8 est en cours de réalisation de Saint-Denis à Épinay-Villetaneuse, avec une mise en service prévue en 2014.

Dans le contexte de saturation évoqué précédemment, je souhaite appeler votre attention sur l'intérêt de la programmation du prolongement du tramway T8 d'Épinay-sur-Seine jusqu'à Cergy-Pontoise en longeant la route départementale 14 et parallèlement à l'autoroute A15. Ces travaux pourraient être réalisés sans trop de difficulté dans la mesure où la largeur de la route départementale permet d'insérer l'emprise au sol nécessaire.

Cette liaison permettrait une meilleure desserte de la zone commerciale à fort potentiel qui s'étend de Franconville à Pierrelaye. Cette zone, qui s'étend sur dix kilomètres de part et d'autre de la RD 14, doit actuellement faire face, en raison de sa forte attractivité, à de gros problèmes de circulation, notamment le week-end.

Cette liaison aurait également l'énorme avantage de relier les deux pôles universitaires de Cergy et de Villetaneuse-Saint-Denis. Elle permettrait aux jeunes qui habitent la vallée de Montmorency et le Parisis de rejoindre plus facilement l'une ou l'autre de ces universités.

Je vous demande donc si les habitants de la vallée de Montmorency et du Parisis peuvent compter sur le soutien du Gouvernement pour la réalisation de ce projet.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le député, vous intervenez, une fois de plus, sur ce sujet qui vous est cher et je ne suis pas surpris de votre question.

Les élus des communes du Parisis ont récemment attiré mon attention sur leur demande de prolongement du tramway T8 à Cergy-Pontoise. Ce prolongement ne figure pas au plan de mobilisation pour les transports défini par la région, et il n'est pas repris dans le protocole du 26 janvier 2011 entre l'État et la région, qui programme les opérations prioritaires d'ici à 2020.

Ce projet nécessite d'être approfondi afin notamment de définir le mode de desserte par transport collectif le plus pertinent pour accompagner la stratégie de requalification de la RD14 portée par les élus, en cohérence avec l'offre existante, en particulier les lignes du transilien.

En temps utile, une fois ces études accomplies, les communes et la communauté d'agglomération du Parisis pourraient se rapprocher du Syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports en Île-de-France et qui, à ce titre, a la compétence pour décider des opérations de transports collectifs, ainsi que de la région et du département, qui sont les premiers concernés par le financement des liaisons d'intérêt local.

De façon plus générale, l'attention du préfet de la région Île-de-France a été attirée sur les enjeux d'aménagement de la RD14, afin qu'il puisse répondre aux demandes de conseil des élus. L'État participe prioritairement au financement de l'armature principale du réseau francilien. À cet égard, le territoire bénéficiera de la mise en service du réseau du Grand Paris, *via* une correspondance avec le RER C et les lignes du transilien.

S'agissant de l'amélioration de la desserte de Cergy à plus court terme, la RATP met progressivement en service, au rythme de deux par mois, un nouveau matériel roulant sur la ligne A du RER qui remplacera le matériel actuel de moindre capacité.

En outre, le STIF a décidé l'élaboration d'un schéma directeur du RER A dont le financement d'une partie des études a été intégré dans la convention spécifique transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la région, en complément du contrat de projets 2007-2013. L'ensemble de ces actions va participer à améliorer la desserte du RER A ainsi que sa fiabilité. À plus long terme, la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest, en 2020, permettra de désaturer cette ligne du RER.

Voilà les éléments que je voulais vous apporter sur cette question à propos de laquelle vous ne cessez d'intervenir auprès de mon ministère.

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

M. Claude Bodin. Je ne suis que partiellement satisfait par votre réponse, monsieur le ministre, car il ne s'agit pas du RER A. Il s'agit, d'une part, de relier le Parisis et la vallée de Montmorency à deux pôles universitaires et à deux futurs pôles de développement de la recherche et de l'entreprise, donc de l'emploi ; il s'agit, d'autre part, de désaturer toute une partie du Val d'Oise, qui connaît de graves problèmes de circulation. Je compte donc beaucoup sur le soutien du ministre des transports pour accélérer les études et faire en sorte que ce projet voit le jour le plus rapidement possible.

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES POUR LES RIVERAINS

M. le président. La parole est à M. Hervé Gaymard, pour exposer sa question, n° 1720, relative aux conséquences de la mise en œuvre des plans de prévention des risques technologiques pour les riverains.

M. Hervé Gaymard. Monsieur le ministre, je souhaite appeler votre attention sur la mise en œuvre des plans de prévention des risques technologiques, et plus particulièrement sur les préoccupations des habitants des zones concernées.

En effet, lors de l'élaboration des documents de prévention, sont définies différentes zones, pour chacune desquelles on définit comment doivent être mises en œuvre les mesures de précautions pour l'habitat. Dans certains cas, il sera décidé que les logements doivent être libérés et qu'ils ne seront plus habitables, ce qui pose la question de l'estimation des biens rendus inhabitables : il s'agit, pour certaines familles, de logements qui constituent la seule épargne et qui, par ailleurs, peuvent réunir les souvenirs de toute une vie.

Dans d'autres cas, et c'est souvent une majorité, des travaux de mise en sécurité seront prescrits. Dans cette situation, les opérations à mettre en œuvre peuvent être particulièrement lourdes. Je pense notamment à la création de pièces de confinement dans des logements existants, comme c'est le cas dans ma circonscription, à Pomblière Saint-Marcel ou encore à Frontenex. Il peut aussi s'agir de remplacement d'huissieries pour assurer une relative étanchéité du bâti. Dans tous les cas, les investissements se révèlent importants et hors des moyens des personnes concernées.

Généralement, ces résidents sont sensibles aux propositions ou préconisations qui peuvent être faites, ces mesures ayant pour objectif d'assurer, ou de renforcer, leur sécurité. En revanche, ils sont très inquiets quant à la prise en charge des coûts qui peuvent résulter des travaux à engager. Vivre à proximité d'un site industriel peut être générateur de nuisances, ce qui est communément admis par les riverains, souvent salariés ou anciens salariés des usines ; mais l'obligation de procéder à des mises en conformité sur ses fonds propres est très mal accueillie, voire incomprise, car il s'agit d'une situation subie ; il en est de même de la dévaluation automatique des biens liée à la mise en place des PPRT.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous m'indiquiez les dispositions qu'entend prendre le Gouvernement pour accompagner les propriétaires dans les travaux à mettre en œuvre dans les logements concernés, et quelle

pourrait être la répartition des charges induites entre l'industriel et l'État dans les deux sites particuliers que j'ai cités, Pomblière Saint-Marcel et Frontenex.

J'ajoute qu'il existe un précédent en matière de risques naturels, pour lesquels le Gouvernement a prévu une ligne budgétaire permettant l'indemnisation des résidents devant être évacués. Il faudrait étendre aux risques industriels ce dispositif créé par la loi Barnier de 1995.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le député Hervé Gaymard, j'ai pris connaissance avec intérêt de votre question portant sur l'accompagnement des riverains devant mettre en œuvre des travaux de renforcement de leurs habitations en application des plans de prévention des risques technologiques.

Nathalie Kosciusko-Morizet ne pouvant être présente, elle m'a chargé de vous faire la réponse suivante. En ce qui concerne les riverains, le PPRT définit divers types de mesures. Dans les zones d'aléas moins importants, la loi prévoit que des prescriptions de renforcement du bâti puissent être décidées. Ces travaux, obligatoires dans la limite de 10 % de la valeur vénale du bien, sont effectivement à réaliser par le propriétaire. En vue d'aider au financement de ces travaux, un crédit d'impôt à hauteur de 30 % du montant des travaux existe. Afin de continuer l'effort d'accompagnement des riverains dans le financement de ces travaux, un amendement a été adopté dans le cadre de la loi de finances 2012, visant à doubler le plafond associé à ce crédit d'impôts, désormais fixé à 10 000 euros pour une personne seule et à 20 000 euros pour un couple.

En complément de ces mesures et pour améliorer cette aide, la réglementation en vigueur ne s'oppose pas à ce que les acteurs locaux, notamment l'industriel à l'origine des risques et les collectivités locales, participent au financement de ces travaux. Ces initiatives sont tout à fait possibles et ont déjà été mises en œuvre sur plusieurs PPRT.

Les services de l'État travaillent par ailleurs sur ce sujet en lien avec les représentants du monde industriel et des collectivités en vue de généraliser ce principe, notamment en créant un dispositif complémentaire, financé par ces acteurs et qui viendrait soutenir davantage les particuliers.

Enfin, je souhaite que l'Agence nationale de l'habitat étudie les moyens dont elle dispose pour soutenir cette démarche sur un plan technique sans toutefois que cela n'affecte les budgets consacrés par ailleurs aux missions prioritaires qui lui sont assignées.

J'ai bien noté votre dernière suggestion, consistant à étendre le fonds « Séchilienne » de la loi de 1995 aux risques industriels. Il faut pour cela un texte législatif et, par ailleurs, les crédits disponibles à l'heure actuelle se révéleraient insuffisants. C'est néanmoins une piste pertinente de réflexion.

PROJET DE REMBLAIEMENT DE L'ANCIENNE DÉCHARGE DE TRIEL-SUR-SEINE

M. le président. La parole est à M. Arnaud Richard, pour exposer sa question, n° 1722, relative au projet de remblaiement de l'ancienne décharge de Triel-sur-Seine.

M. Arnaud Richard. Monsieur le ministre, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur les conséquences des procédures d'ouverture de sites en post-exploitation, autorisant à y installer des remblais constitués principalement de déchets de construction. Il en va ainsi du site d'une

ancienne décharge d'ordures ménagères située à Triel-sur-Seine, dans les Yvelines ; cette décharge, l'une des plus importantes de France, est fermée depuis 1991.

Il est ainsi envisagé, sur ce territoire dont les élus locaux veillent tout particulièrement à sa préservation, à cause de son histoire et notamment des problèmes qu'il a connus avec l'épandage, de procéder à un apport de plus de 2,5 millions de mètres cubes de matériaux sur une période de six ans. Ce projet, sur un site en bord de Seine et en milieu périurbain, par ailleurs très mal desservi, soulève beaucoup d'inquiétudes, notamment quant au contrôle des matériaux, mais aussi quant à l'augmentation de la circulation des poids lourds qu'il va générer, les matériaux pouvant provenir de l'ensemble de l'Île-de-France et de départements limitrophes. Il intervient, alors que le PREDEC – plan régional de préservation et de gestion des déchets de chantier rendu obligatoire par la loi Grenelle 2 –, élaboré à l'initiative et sous la responsabilité du président de la région Île-de-France, n'est pas encore publié.

Face à cette situation, l'État se révèle plein de paradoxes. D'un côté, il œuvre pour la recherche d'une solution adaptée à cette entrée de ville, trop longtemps maltraitée. Nous travaillons pour cela en bonne intelligence avec les services de la sous-préfecture, dans le respect de l'environnement, afin d'élaborer un projet de ferme photovoltaïque qui trouve dans la population un écho très favorable et pour lequel il est indispensable de disposer d'une couche de remblais permettant de stabiliser le terrain.

De l'autre, l'État, à travers le CODERST, a eu la main un peu lourde et semble avoir oublié l'histoire de ce territoire et son rapport aux déchets. Il a ainsi profité de ce projet de ferme photovoltaïque, pourtant emblématique d'un développement durable, pour proposer au post-exploitant d'y déposer pendant six ans des déchets certes inertes mais dont le volume est inacceptable.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous puissiez m'indiquer les mesures qui peuvent être prises pour répondre aux inquiétudes des habitants et des élus concernant les conséquences néfastes pour l'environnement et la qualité de vie d'un tel arrêté préfectoral.

Ne pourrait-on pas notamment limiter strictement la circulation routière et privilégier le transport fluvial, interdire tous matériaux polluants et procéder à des contrôles inopinés et renforcés ? Il faudrait également mettre en place une commission locale d'information et de surveillance, réunissant les élus locaux, l'administration, les collectivités territoriales et les associations de protection de l'environnement, qui veilleraient naturellement sur l'avenir de la nappe phréatique.

Cet arrêté du 16 novembre a selon moi une conséquence notable, au sens juridique du terme, sur le territoire. Aussi, je souhaite savoir si la « réouverture » d'un site fermé en 1991 ne devrait pas faire l'objet d'une enquête publique ou, tout au moins, d'une expertise par un organisme extérieur. N'est-il pas nécessaire par ailleurs de procéder à une étude d'impact pour évaluer les risques ?

Je souhaitais par cette question attirer l'attention du Gouvernement et me faire le porte-parole des élus locaux et de la population, très inquiète de voir s'installer sur ce site une nouvelle décharge, alors que le projet de ferme photovoltaïque devait nous permettre de mieux valoriser cette entrée de ville.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le député Arnaud Richard, Nathalie Kosciusko-Morizet, retenue, m'a demandé de vous faire la réponse suivante.

Début 2010, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye a mis en place un comité de suivi pour le projet de l'implantation d'une centrale photovoltaïque à Triel-sur-Seine. Ce projet se situe sur l'ancien centre de stockage de déchets exploité par la société EMTA, appartenant au groupe Veolia, toujours sous surveillance des services de l'inspection des installations classées dans le cadre d'un arrêté préfectoral du suivi post-exploitation : il s'agit du suivi des émissions de biogaz, du tassement, des écoulements des eaux, etc.

C'est dans ce cadre que, le 16 novembre 2011, a été pris un arrêté préfectoral complémentaire qui ne vise en aucun cas à reprendre les activités de stockage de déchets sur le site. Les travaux envisagés ont pour but de créer une plateforme pour accueillir la ferme photovoltaïque, correspondant à la fourniture en électricité de 2 300 logements ; d'améliorer le réseau de collecte du biogaz afin de permettre des interventions en cas d'incident ; d'optimiser enfin la gestion des eaux de ruissellement.

Ce comité de suivi a permis de faire évoluer le projet en intégrant un volet paysager. Ainsi, le projet comprend désormais le remblaiement de toute la surface de l'ancienne décharge, une plateforme pour les panneaux sur une partie et des aménagements paysagers le long de la voie d'accès à la ville de Triel-sur-Seine.

Pour autant, la réalisation d'une telle opération d'aménagement est de nature à générer des nuisances pour les populations riveraines du site. Ce dossier a ainsi fait l'objet d'une procédure d'instruction par les services de la préfecture des Yvelines, et les impacts environnementaux ont conduit à l'encadrement des conditions de réalisation de ces travaux. Seuls des matériaux inertes seront acceptés sur le site, l'arrêté préfectoral précisant les paramètres à contrôler et les seuils à ne pas dépasser.

Comme vous le mentionnez, l'aménagement du site va également engendrer des impacts du fait du bruit et du trafic occasionnés par l'apport et la mise en place des matériaux de remblai. Différentes mesures compensatoires ont été prévues par la société, à savoir la mise en place d'un merlon périphérique le long des voies bordant le site pour limiter les nuisances sonores et d'un accès au site permettant d'éviter les encombrements ; des mesures de niveau sonore, afin de vérifier le respect de la réglementation en la matière ; la limitation des opérations d'aménagement aux heures diurnes du lundi au vendredi ; enfin le développement du transport fluvial afin de réduire le trafic sur route à proximité du site.

Concernant le trafic routier, l'exploitant estime que le trafic supplémentaire généré par le site resterait limité entre 0,8 % et 3,5 % sur les voies bordant le site, suivant la durée des travaux d'aménagement. La part des apports par voie fluviale est estimée à 20 à 30 % du flux total.

Toutes ces mesures compensatoires ont pu émerger grâce à la concertation mise en place par les services de l'État. Celle-ci se poursuit entre l'exploitant, la préfecture et la municipalité, et des modifications pourraient encore être apportées au projet pour en réduire davantage les nuisances durant le chantier.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE PARIS-CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing, pour exposer sa question, n° 1723, relative au fonctionnement de la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur la desserte ferroviaire actuelle et future entre Paris et Clermont-Ferrand, en associant à cette question mes collègues Jean Mallot, député de l'Allier et vice-président de l'Assemblée nationale, Jean Proriot, député de la Haute-Loire, Alain Néri, sénateur du Puy-de-Dôme, Jean-Paul Dufregne, président du conseil général de l'Allier, Claude Malhuret, maire de Vichy, conseiller régional d'Auvergne et président de « Signal d'alarme », Pierre-André Périssol, maire de Moulins et Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand.

Vous connaissez notre mobilisation en faveur de la liaison à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui achève son débat public, mais dont le calendrier de réalisation se situe au-delà de 2020.

Dans cette attente, l'Auvergne ne doit pas subir la triple peine : ne pas être raccordée au TGV, avoir des trains en mauvais état, et qui arrivent à la gare de Bercy ! En effet, depuis le 11 décembre 2011, les trains Clermont-Paris ont été chassés de la gare de Lyon et renvoyés gare de Bercy. Gare de Lyon : cinq lignes de métro, neuf lignes de bus, une connexion à tous les RER, des liaisons vers les aéroports, des dizaines de commerces et de restaurants. Rien de tout cela gare de Bercy, où la première station de métro est à trois cents mètres.

L'Auvergne a besoin de l'intermodalité. La seule ligne Intercités, anciennement Téoz, qui soit rentable, c'est la ligne Clermont-Paris. L'association « Signal d'Alarme », qui compte 20 000 adhérents et regroupe tous les grands élus d'Auvergne ainsi que de très nombreux maires, refuse cette relégation en gare de Bercy.

Outre cette décision de changement de gare, contraire aux écrits de la SNCF, la ligne est dotée de matériel de troisième catégorie. Je vous invite à faire un aller-retour Paris-Clermont en train et vous découvrirez des wagons en fin de course, tractés par des motrices obsolètes. Les Auvergnats sont excédés par les retards incessants et les conditions d'inconfort. Par exemple, un retard de trois heures et demie le 19 janvier dernier a empêché les élus auvergnats de participer à l'inauguration du salon du thermalisme à Paris. Cet état de fait est habituel car le lendemain, vendredi 20 janvier, un autre retard de trois heures est survenu.

Je demande ainsi solennellement au Gouvernement de s'engager à ce que l'État soit aux côtés des élus d'Auvergne afin de contraindre la SNCF pour qu'à nouveau les trains Paris-Clermont-Ferrand partent et arrivent gare de Lyon, puisque que l'étude que vous avez confiée au conseil général du développement durable et à l'école polytechnique de Lausanne a conclu à cette possibilité dont on vérifie actuellement les modalités pratiques.

Je souhaite également que vous nous informiez des actions qui seront menées afin d'améliorer l'état des trains et de la ligne, des mesures qui seront prises pour que cessent les retards entre Paris et Clermont-Ferrand, ainsi que des échéances retenues pour l'installation de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, compte tenu de la clôture des débats publics les 24 et 25 janvier dernier.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Comme vous le savez, l'État est devenu, depuis le 1^{er} janvier 2011, l'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire et, à ce titre, de la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

Compte tenu de la saturation envisagée en gare de Lyon en 2012, notamment suite à la mise en service de la LGV Rhin-Rhône et des réorganisations de circulations prévues dans le cadre du service annuel 2012, la SNCF et RFF ont décidé de transférer l'arrivée de la ligne Paris-Clermont-Ferrand en gare de Bercy à compter de décembre 2011.

Pour accompagner ce transfert, trois membres du conseil général de l'environnement et du développement durable – CGEDD – ont été chargés d'une mission de coordination auprès de RFF et de la SNCF pour s'assurer de l'amélioration de l'interconnexion entre la gare et la station de métro Bercy et, au-delà, de l'amélioration de la qualité de service offert en gare de Bercy.

Je me suis moi-même rendu à plusieurs reprises à la gare de Bercy et vous avez parfaitement raison, monsieur le député, sur la qualité du service. À l'origine, cette gare n'avait pas la vocation qu'elle a aujourd'hui.

Depuis le lancement de cette mission, de nombreuses actions ont d'ores et déjà été réalisées en gare de Bercy : espaces d'attente au rez-de-chaussée et à l'étage, aménagement d'un espace enfant, mise en place d'une signalétique plus adaptée, service de navettes gratuites entre les gares de Lyon et de Bercy.

À plus long terme, le STIF et la RATP étudient les modalités de création d'un nouvel accès à la ligne 14 à proximité de la gare de Bercy dans le cadre du prolongement de la ligne prévu dans le Grand Paris. L'ensemble des acteurs s'attache donc à améliorer les conditions d'accueil et d'arrivée en gare de Bercy.

S'agissant des perspectives d'un retour en gare de Lyon, vous savez que les expertises de RFF et de la SNCF ont fait l'objet d'une première analyse, à la suite d'une forte attente exprimée en septembre dernier par les élus, en particulier vous-même et M. Brice Hortefeux. La mission confiée au CGEDD a ainsi été complétée par une expertise des capacités ferroviaires disponibles de la gare de Lyon, qui s'est appuyée sur un audit réalisé par l'école polytechnique fédérale de Lausanne.

Le CGEDD a rendu les conclusions de ce rapport, qui ont été présentées lors du dernier comité d'axe par le préfet de région Auvergne. Il en ressort que l'ampleur des changements d'horaires prévus dans le cadre du service annuel 2012 rendait impossible un retour en gare de Lyon à partir du 11 décembre dernier mais qu'il convenait de poursuivre les expertises pour un transfert à plus ou moins brève échéance.

Un prochain point d'étape était initialement prévu à la fin du mois de mars, sur la base du résultat des travaux qui seront présentés par l'école polytechnique fédérale de Lausanne et que je m'engage à vous communiquer. Je suis néanmoins bien conscient des attentes des élus sur le calendrier de remise de ces travaux et j'ai donc demandé, en particulier suite à vos interventions, monsieur le député, qu'un point d'étape puisse être fait pour la réunion du comité d'axe, programmé au milieu du mois de mars. Je ne peux que vous confirmer que le Gouvernement examine cette question avec la plus grande attention afin de trouver la meilleure solution possible au regard des contraintes techniques, dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, le projet vise à diffuser la grande vitesse ferroviaire aux territoires du Grand Centre de la France, en constituant par ailleurs un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation.

Le débat public organisé par la commission nationale du débat public sur ce projet s'est déroulé du 4 octobre 2011 au 25 janvier 2012. Il a permis de recueillir l'expression de l'ensemble des acteurs concernés et du public, préalablement au bilan que la commission nationale du débat public tirera de ce débat et aux décisions que le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, prendra à l'été sur la poursuite de ce projet.

S'agissant de la problématique de l'arrivée à Paris des trains qui circuleront sur cette LGV, il n'est pas possible au stade actuel du projet, très en amont, de préciser comment seront utilisées, à l'horizon de réalisation du projet, en 2025, les deux gares susceptibles d'accueillir des circulations empruntant cette ligne nouvelle : la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon. Les études qui se poursuivront à cet effet devront notamment tenir compte de la saturation de ces gares et de leurs lignes d'approche, ainsi que des projets envisagés à cet horizon comme le schéma directeur du RER C et les projets de transports du Grand Paris.

Quant à l'état du matériel de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, j'ai pu, là encore, me rendre compte par moi-même que votre analyse était hélas pertinente. Suite aux rencontres que nous avons eues, avec vous-même comme avec d'autres élus, sachez que le renouvellement du matériel est désormais l'une de nos priorités.

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je prends actes des propos du ministre sur les trois éléments essentiels : le calendrier de retour à la gare de Lyon en fonction des résultats de l'étude réalisée par l'école polytechnique de Lausanne, l'état du matériel, le calendrier de la LGV, à l'horizon 2025.

FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE PARIS-MAUBEUGE

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour exposer sa question, n° 1706, relative au fonctionnement de la ligne Paris-Maubeuge.

M. Jean-Luc Pérat. Au nom de l'ensemble des élus et des usagers du train de la Sambre-Avesnois, je souhaite à nouveau vous alerter sur les modifications apportées à la desserte ferroviaire entre Paris et notre territoire. À l'heure où le développement des transports en commun est affiché comme une priorité nationale, la décision unilatérale de l'État et de la SNCF de supprimer deux allers-retours quotidiens entre Paris et Maubeuge, et de modifier le cadencement, est inacceptable et contraire aux engagements pris au travers de la convention sur les trains d'équilibre du territoire signée en 2010.

Pour notre territoire, qui subit de plein fouet la crise économique, le manque de moyens de transport est un frein important à l'accès à l'emploi. Or la suppression de ces deux allers-retours et le nouveau cadencement conduisent à des horaires incompatibles avec les contraintes professionnelles des salariés. Les usagers qui se rendent régulièrement à Paris se trouvent ainsi pénalisés ; certains doivent se détourner sur Lille ou Valenciennes pour trouver des trains à des horaires conformes à leur besoin, ce qui allonge les temps de transport et augmente les coûts.

Cette décision pénalise également un certain nombre de projets structurants pour le territoire, comme l'implantation du futur centre d'essais ferroviaires à Bachant ou la création d'une université en centre-ville de Maubeuge. C'est un très mauvais signal envoyé par la SNCF au moment où le territoire, fort de son tissu industriel, de sa jeunesse et de son dynamisme, tente de renouer avec la croissance démographique et économique.

Pour toutes ces raisons, nous n'acceptons pas cette décision prise sans aucune concertation et nous vous demandons de la corriger pour que les besoins des usagers de notre territoire puissent être entendus dans le respect de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

De même, il apparaît nécessaire que la SNCF prenne réellement en considération le caractère frontalier de l'Avesnois en élargissant sa réflexion aux liaisons avec les villes belges de Mons et de Charleroi qui sont ses partenaires économiques naturels.

Je vous remercie, monsieur le ministre, des engagements que vous pourrez prendre afin que ces attentes puissent être entendues et prises en compte.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Comme vous le savez, la mise en œuvre du service annuel 2012, qui est intervenue le 11 décembre dernier, a occasionné des évolutions très importantes par rapport à l'an dernier.

La mise en service de la LGV Rhin-Rhône, la forte augmentation du volume des travaux sur le réseau et la montée en charge du cadencement se sont traduits par une modification de 85 % des horaires sur l'ensemble du territoire.

L'Avesnois n'échappe pas à ce mouvement. Dans ce cadre, l'offre Paris-Maubeuge a été ramenée de sept allers-retours des trains d'équilibre du territoire en semaine en 2011 à cinq en 2012.

Cette évolution de l'offre se justifie au regard de la comparaison avec d'autres lignes similaires, notamment la ligne Paris-Boulogne, qui est elle aussi composée de cinq allers-retours. Or l'offre de service sur cette ligne, qui transporte un nombre de clients comparable à celui enregistré sur la ligne Paris-Maubeuge, permet d'assurer une desserte correctement dimensionnée et adaptée aux attentes des voyageurs.

Une attention particulière a été apportée, dans le cadre de cette réorganisation, au maintien de la qualité du service offert aux voyageurs tant en termes d'horaires que de capacités.

La SNCF a intégralement mis à la disposition des voyageurs de la ligne Paris-Maubeuge les voitures des trains ne circulant plus, en augmentant la composition moyenne des trains. Depuis le 11 décembre, les trains entre Paris et Maubeuge sont ainsi composés de neuf à dix voitures, permettant aux clients de voyager dans de meilleures conditions de confort. Cette uniformisation des rames présente par ailleurs l'avantage d'assurer une production plus robuste des trains et, par conséquent, de gagner en régularité.

Vous m'interrogez enfin sur la mise en place de liaisons entre l'Avesnois, Mons et Charleroi. Un prolongement de la ligne train d'équilibre du territoire Paris-Maubeuge vers le Hainaut belge poserait la question de son intérêt car le Thalys relie déjà ces deux villes au bassin parisien avec un temps de parcours plus compétitif que s'il était effectué par un train d'équilibre du territoire

En revanche, il est vrai que la proximité géographique de l'Avesnois et du Hainaut belge peut justifier un renforcement des relations entre ces deux régions, notamment pour favoriser les déplacements de voyageurs pendulaires. C'est une piste qui pourrait être utilement approfondie par la région Nord-Pas-de-Calais et la Wallonie.

(*M. Louis Giscard d'Estaing remplace M. Jean-Christophe Lagarde au fauteuil de la présidence.*)

Présidence de M. Louis Giscard d'Estaing,

vice-président

APPLICATION DE L'ARTICLE L. 111-1-2 DU CODE DE L'URBANISME EN ZONE RURALE

M. le président. La parole est à M. Pascal Brindeau, pour exposer sa question, n°1698, relative à l'application de l'article L. 111-1-2 du code de l'urbanisme en zone rurale.

M. Pascal Brindeau. La loi SRU et plus récemment les Grenelles de l'environnement s'attachent à encadrer le droit de l'urbanisme avec un triple objectif : rationaliser le développement urbain, préserver les terres agricoles et respecter notre environnement.

Ces objectifs sont partagés par l'ensemble des élus locaux, maires des villes comme des communes rurales. Pour autant les conditions d'application des dispositions de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme modifié par la loi du 27 juillet 2010 conduisent à des restrictions de plus en plus systématiques dans les zones rurales du droit à construire, ce qui n'est pas sans conséquences sur les capacités des communes, souvent situées en zone vulnérable, à lutter contre le vieillissement de leur population et leur déclin démographique.

Je pourrais multiplier les exemples que nous connaissons en Vendômois, de certificats d'urbanisme et permis de construire rejetés sur le fondement général de l'article L.111-1-2. Ces demandes émanent aussi bien de particuliers que de communes et concernent aussi bien des projets individuels que des projets de lotissements et d'habitat groupé.

Je m'en tiendrai à l'exemple significatif de la commune de Chauvigny du Perche, petit village rural de 230 habitants situé dans une zone très rurale, fragilisée sur le plan démographique, qui bénéficiait du classement en zone 5B. La commune a acquis en 2001, dans la perspective d'une urbanisation future, une parcelle de terre agricole, avec l'accord des services de l'État, ce qui a représenté pour elle un investissement important – 60 000 francs à l'époque. Le terrain est clairement situé en centre-bourg, des maisons d'habitations sont construites en face et à côté de celui-ci et il ne fait plus l'objet d'une exploitation agricole – c'est une friche, certes entretenue, mais c'est une friche. La demande de certificat d'urbanisme déposée par la commune, qui ne dispose pas de carte communale, a été rejetée sur le fondement de l'article précité. Nous sommes là à la limite de l'exercice, au moment où le remède devient pire que le mal.

Cette interprétation trop stricte de la part des services des directions départementales des territoires conduit au rejet systématique de tout projet d'urbanisation dans les communes ne possédant pas de document d'urbanisme, et cela va à l'encontre des objectifs que nous poursuivons.

Les élus locaux, comme les propriétaires fonciers, qui sont pour la plupart agriculteurs ou anciens exploitants, ne méconnaissent pas la nécessité de lutter contre la consommation des terres agricoles.

Faute de moyens financiers, l'élaboration d'une carte communale ou d'un PLU revient à environ 20 000 euros. Sans potentialités réelles de développement urbanistique dans les centres-bourgs, les élus de ces communes ne s'engageront pas, de toute façon, dans l'élaboration de documents d'urbanisme. Ils préféreront à regret abandonner leurs projets.

C'est pourquoi, au delà du cas particulier que j'ai présenté, mais qui me semble symptomatique, et pour lequel je suis en relation avec la Préfecture de Loir-et-Cher, je vous demande s'il ne pourrait être envisagé d'assouplir le dispositif pour les très petites communes rurales et celles qui ne disposent pas dans leur centre-bourg de potentialités de développement urbanistique qui justifieraient l'élaboration d'un document d'urbanisme.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Vous avez appelé l'attention de Nathalie Kosciusko-Morizet sur l'application par les services locaux de l'État de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme, l'un des articles applicables aux projets de construction situés dans des communes non couvertes par un document d'urbanisme.

Comme vous le savez, la densification, la lutte contre l'étalement urbain et la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sont des objectifs fondamentaux tant des lois Grenelle que de la loi de modernisation de l'agriculture.

Cet article est l'un des instruments pour remplir ces objectifs.

Rappelons tout d'abord que cet article autorise les constructions dans les parties urbanisées des communes non couvertes par un document d'urbanisme, ce qui permet de construire tout en densifiant, et notamment en utilisant les « dents creuses » dans une partie déjà urbanisée de la commune.

En dehors des parties urbanisées, le principe est – et devra rester – celui de la constructibilité limitée et uniquement dans le cadre d'exceptions visées précisément par cet article, par exemple sur délibération du conseil municipal, pour éviter une diminution de la population communale, et sous certaines conditions de protection des espaces naturels et des paysages.

Ce sont en effet ces parties non urbanisées qui réclament la protection la plus forte contre le mitage et le gaspillage de terres agricoles et naturelles.

Si les communes que vous mentionnez souhaitent construire en dehors des parties non urbanisées, il leur revient d'élaborer un PLU ou, plus simplement, une carte communale pour répondre au mieux aux besoins et caractéristiques de la commune.

La dotation globale de décentralisation est quant à elle une source de financement intéressante pour la mise en œuvre par les petites communes de ces instruments, qui peuvent être conçus de façon assez simple, sans utiliser la totalité des règles facultatives qu'ils peuvent comporter.

L'ensemble de ces dispositions devrait donc permettre de résoudre les problèmes que vous évoquez.

Telle est la réponse que Mme Nathalie Kosciusko-Morizet m'a demandé de vous faire.

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

M. Pascal Brindeau. Qu'il s'agisse des « dents creuses » ou des zones urbanisables, l'application de ces dispositions est extrêmement restrictive puisque, même en cas de délibération du conseil municipal, nous sommes aujourd'hui confrontés à des refus systématiques. Peut-être convient-il que le ministère donne des instructions afin que l'on parvienne à des accords sur des projets, par exemple dans les « dents creuses ».

DROIT D'OPTION EN MATIÈRE D'ASSURANCE MALADIE POUR LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS EXERÇANT EN SUISSE

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour exposer sa question, n° 1712, relative au droit d'option en matière d'assurance maladie pour les travailleurs frontaliers exerçant en Suisse.

M. Martial Saddier. Monsieur le président, mes chers collègues, je souhaite attirer l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la santé sur les inquiétudes des travailleurs frontaliers quant à la disparition, à compter du 31 mai 2014, du droit d'option dont ils bénéficient en matière d'assurance maladie.

Comme vous le savez, l'Union européenne et la Suisse ont signé, le 21 juin 1999, l'accord sur la libre circulation des personnes entré en vigueur le 1^{er} mai 2002. En application de cet accord, les populations frontalières françaises sont soumises à la règle générale de rattachement à la loi du pays d'emploi, en l'espèce la Suisse.

Ce droit d'option, prévu à l'article L. 380-3-1 du code de la sécurité sociale, offre aux travailleurs frontaliers qui ont renoncé au régime suisse d'assurance maladie et qui ne souhaitent pas être affiliés au régime général de base en France la possibilité de souscrire un contrat auprès d'une assurance maladie privée.

La disparition du droit d'option valable jusqu'au 31 mai 2014 suscite de vives inquiétudes chez les 130 000 travailleurs frontaliers, dont 81 000 sont originaires du département de la Haute-Savoie.

Actuellement, près de 95 % des frontaliers bénéficient d'un contrat d'assurance privée. Ce système est donc particulièrement adapté à leur situation, car il permet une prise en charge des soins à la fois en Suisse et en France.

Je rappelle de plus qu'il existe une réelle incertitude quant à la prolongation de cet accord puisque, à chaque adhésion d'un nouvel État à l'Union européenne, cette règle peut être remise en cause dans la mesure où elle est soumise au résultat du référendum dans ce nouvel État.

Ma question vise donc à appeler l'attention du Gouvernement sur cette question et à interroger M. le ministre du travail sur la possibilité de proroger au-delà du 31 mai 2014 le droit d'option des travailleurs frontaliers. Cela paraît en effet indispensable afin de maintenir un système d'assurance maladie adapté à la situation spécifique des travailleurs frontaliers et leur garantissant une bonne couverture médicale.

(M. Jean-Christophe Lagarde remplace M. Louis Giscard d'Estaing au fauteuil de la présidence.)

Présidence de M. Jean-Christophe Lagarde,

vice-président

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Monsieur le député, Xavier Bertrand m'a demandé de vous faire la réponse suivante.

Vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur la possibilité de proroger, au-delà du 31 mai 2014, le droit d'option en matière d'assurance maladie qui permet, au titre de l'article L. 380-3-1 du code de la sécurité sociale, aux travailleurs frontaliers qui ne veulent pas être affiliés au régime général de la sécurité sociale française, de souscrire un contrat auprès d'une assurance maladie privée. Vous faites état d'un système parfaitement adapté à la situation de près de 130 000 travailleurs frontaliers.

Il est tout d'abord nécessaire de préciser que les travailleurs concernés bénéficient d'une dérogation qui leur permet d'être affiliés en France et non au régime de l'assurance maladie suisse comme l'exigent les principes de la coordination européenne de sécurité sociale.

Plus exactement, les travailleurs frontaliers français travaillant en Suisse bénéficient d'un régime dérogatoire doublé d'un droit d'option en France. Tout d'abord, ils peuvent refuser l'affiliation obligatoire à l'assurance maladie suisse, en vertu de l'accord entré en vigueur en 2002, et être ainsi affiliés en France. Par ailleurs, dans le cadre de leur affiliation en France, ils peuvent refuser l'affiliation au régime général dont ils bénéficient automatiquement et préférer une assurance privée. Dans une telle situation, la CMU leur offre une couverture certes plus chère mais aussi meilleure.

Cette disposition n'est pas sans soulever des difficultés pour au moins deux raisons. Les travailleurs frontaliers ayant choisi initialement une assurance maladie privée peuvent revenir vers la CMU, notamment lorsque leur assureur privé devient trop onéreux en raison d'une dégradation de leur état de santé. Par ailleurs, l'existence de ce système favorise potentiellement une situation de dumping social, les activités s'installant en Suisse pour que les employés puissent bénéficier d'une couverture optionnelle avantageuse par rapport aux deux systèmes nationaux, suisse et français.

C'est pourquoi, tout en comprenant parfaitement vos préoccupations, il semble nécessaire qu'une réflexion soit menée, qui aille au-delà d'une simple reconduction de la dérogation. Nous devons pouvoir trouver une solution adaptée aux travailleurs frontaliers en respectant le principe de solidarité du financement de notre système de soins et en engageant une réflexion sur ce sujet.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Merci, monsieur le ministre. Je retiens que le Gouvernement est parfaitement sensibilisé au problème et qu'il nous tend la main afin que nous travaillions, dans les deux années que nous avons devant nous, pour trouver une solution adaptée aux travailleurs frontaliers. Je me tiens, avec mes collègues spécialistes des problématiques frontalières, à votre disposition. Je crois qu'il serait également nécessaire que participent à ce travail des associations qui regroupent les travailleurs frontaliers – je pense notamment, en Haute-Savoie, au Groupement transfrontalier européen.

SITUATION DU CENTRE HOSPITALIER INTERCOMMUNAL EURE-SEINE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Nicolas, pour exposer sa question, n° 1715, relative à la situation du centre hospitalier intercommunal Eure-Seine.

M. Jean-Pierre Nicolas. Monsieur le président, mes chers collègues, je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de la santé sur la situation du centre hospitalier intercommunal – CHI – Eure-Seine, qui réunit les hôpitaux d'Évreux et de Vernon à qui a donné lieu à la construction d'un établissement neuf, à Évreux, dans le cadre du plan hôpital 2007. Cet établissement, d'un coût d'investissement de 180 millions d'euros, s'avérerait indispensable compte tenu de la vétusté de l'ancien hôpital d'Évreux en centre ville. Il était censé améliorer sensiblement l'offre de soins dans un département particulièrement sinistré, qui est le dernier en France pour la démographie médicale.

Après la légitime période de tâtonnements consécutive à l'emménagement sur le nouveau site, le CHI Eure-Seine est source d'inquiétudes qui pourraient conduire à s'interroger sur sa pérennité. En effet, d'une part il présenterait un déficit de fonctionnement de 15 millions d'euros. D'autre part, alors qu'il est dimensionné pour un bassin de 180 000 habitants, il semblerait que l'on enregistre une fuite de patientèle de l'ordre de 20 % vers la région parisienne ou à Rouen, ce qui se traduit entre autres par une sous-utilisation des blocs opératoires.

Les causes de cette situation sont probablement multiples, mais le dévouement des équipes de direction et du personnel ne saurait être mis en cause. La mission d'appui et de conseil conduite par l'IGAS déterminera des pistes d'actions, mais le retour à l'équilibre financier ne pourra s'obtenir à l'évidence qu'en agissant sur deux volets complémentaires, dépenses et recettes. En effet, la seule compression des dépenses, qui a déjà fait l'objet d'un bon travail, par quelques réorganisations, n'est pas à la hauteur du déficit.

Quant aux recettes, elles ne pourront s'améliorer que si l'on redresse l'image de marque du CHI Eure-Seine. Dans ce cadre, des partenariats public-public et public-privé devraient sans doute être conclus pour doter le CHI de praticiens afin de permettre une utilisation optimale de l'outil de soins et de valoriser les pôles d'excellence existants tout en les complétant par d'autres spécialités porteuses d'une image de marque positive.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous nous indiquiez si les inquiétudes quant à la pérennité du CHI Eure-Seine sont fondées, quels enseignements peuvent être tirés, après plus d'un an de fonctionnement, de la fusion Évreux-Vernon et, bien sûr, quelles pistes seraient privilégiées pour endiguer la fuite de patientèle et revenir vers un équilibre financier moins pesant pour le contribuable.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Monsieur le député, je vous prie d'excuser l'absence de Xavier Bertrand, qui m'a prié de vous transmettre sa réponse sur la situation du centre hospitalier intercommunal Eure-Seine qui vous est cher.

Le CHI Eure-Seine connaît, en effet, une situation financière dégradée avec un déficit qui devrait atteindre 15 millions d'euros en 2011. Face à cette situation, le ministère a diligencé une mission d'appui et de conseil de l'IGAS pour procéder à un diagnostic global et proposer des préconisations visant au retour à l'équilibre.

Cette mission, dont le rapport est en cours de formalisation, a réalisé un diagnostic, faisant ressortir des difficultés de plusieurs ordres : détérioration inquiétante et dangereuse de la situation financière, positionnement en tant que recours sur le territoire, fusion inaboutie entre les deux hôpitaux, faiblesse de l'activité, en baisse depuis 2007, dispositif de permanence

des soins mal dimensionné. Elle a par ailleurs mis en avant le contexte favorable au changement, avec la mise en place d'une nouvelle équipe de management et d'outils de travail modernes et neufs – nouvel hôpital d'Évreux, pôle logistique.

Au regard de ces éléments de diagnostic, les conclusions de la mission IGAS sont les suivantes. Elles confirment la vocation du centre hospitalier intercommunal comme centre de référence de son territoire de santé. Elles insistent sur la nécessité d'optimiser la fusion juridique par la complémentarité des deux sites hospitaliers. Elles réaffirment la nécessité d'une offre de soins à Vernon.

Dès lors, les préconisations doivent s'orienter dans deux directions complémentaires. Tout d'abord, il convient de mettre en œuvre un plan d'actions à court terme visant à développer l'activité médicale sur les segments forts et non concurrentiels, à améliorer la productivité de tous les secteurs et à réorganiser la porte d'entrée de la patientèle de l'établissement, afin de redonner une attractivité à ce dernier. Deuxièmement, il faut établir un nouveau projet d'établissement, dont le projet médical devra redéfinir l'organisation des prises en charges au travers de complémentarités et partenariats entre les deux sites.

Le centre hospitalier intercommunal Eure-Seine est un établissement essentiel pour l'offre de soins de la Haute-Normandie et Xavier Bertrand a demandé à l'ARS d'accompagner au mieux la mise en œuvre des préconisations de l'IGAS, afin que ce centre hospitalier puisse conserver son attractivité tant pour les patients que pour les professionnels. Cette évolution passe en particulier par le renforcement très concret des filières de prise en charge uniques entre les deux sites de l'hôpital.

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

M. Jean-Pierre Nicolas. Je me félicite que la situation du centre hospitalier intercommunal Eure-Seine soit bien comprise par le ministère. J'ai bien noté que sa pérennité n'est pas remise en cause, qu'une offre de soins continuera à être proposée à Vernon et que, dans le cadre des préconisations de l'IGAS, un certain nombre de pistes d'amélioration de l'offre du CHI Eure-Seine seraient mises en œuvre pour que la patientèle reste à Évreux, de manière à revenir à un équilibre financier auquel chacun est attaché.

SITUATION DE L'ASSOCIATION HOSPITALIÈRE ALPHA SANTÉ EN LORRAINE

M. le président. La parole est à M. Christian Eckert, pour exposer sa question, n° 1700, relative à la situation de l'association hospitalière Alpha Santé en Lorraine.

M. Christian Eckert. J'ai l'impression que nous pourrions avoir 577 questions de même nature, mais j'espère que nous n'aurions pas 577 fois la même réponse !

Pour ma part, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la situation de l'association Alpha Santé qui représente les structures hospitalières en Meurthe-et-Moselle et en Moselle.

En 2009, grâce au soutien de l'Agence régionale de l'hospitalisation de l'époque, cette association a repris les activités de l'hôpital de Mont-Saint-Martin-Longwy, garantissant ainsi la couverture de soins dans ce secteur proche des frontières belge et luxembourgeoise. Je reconnais que l'État a tenu les engagements qu'il a pris en 2009, au travers des accompagnements de l'ARH et de l'ARS.

Pour autant, cette reprise n'a pas bien fonctionné puisqu'un administrateur provisoire a été nommé le 1^{er} décembre 2011 et que, comme dans l'exemple que vient de citer notre collègue, le déficit avoisine les 15 millions d'euros par an.

Les difficultés sont bien sûr liées au système de tarification à l'acte, la fameuse T2A, et à la loi Hôpital-patient-santé-territoire. De plus, et c'est la cause principale du déficit de ces structures, nous manquons de médecins, particulièrement dans le nord-est de la France, notamment à proximité de la frontière du Luxembourg, pays qui attire les professionnels médicaux pour des raisons bien connues de différentiel de salaire.

Pour autant, les complémentarités entre les secteurs sanitaires et médico-sociaux sont des atouts qui favorisent la recherche de l'équilibre financier.

Aujourd'hui, l'association Alpha Santé doit être accompagnée par l'Agence régionale de santé dans une réorganisation garantissant une couverture de soins appropriée à un bassin de 150 000 habitants. Peut-être convient-il pour cela de rechercher des coopérations avec les structures voisines, au Grand-Duché de Luxembourg, mais surtout des partenariats avec le CHR de Metz-Thionville et d'autres structures nationales de même statut ou de statut comparable.

Je souhaite donc connaître les moyens que le ministre de la santé entend mettre à disposition d'Alpha Santé pour garantir à la population une offre de soins adaptée, dans un bassin déjà sinistré par les crises sidérurgiques et minières. Comment le Gouvernement entend-il accompagner le redressement de cette structure ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Monsieur le député, vous avez bien voulu attirer l'attention de Xavier Bertrand, sur la situation de l'association Alpha Santé, qui comprend, pour la partie sanitaire, les hôpitaux d'Hayange – pardon pour la prononciation, je ne suis pas de la région...

M. Christian Eckert. Cela se prononce comme Gandrange, c'est juste à côté...

M. Thierry Mariani, ministre. ...et de Mont-Saint-Martin.

L'association connaît en effet des difficultés financières importantes avec un déficit prévisionnel 2011 de plus de 12 millions d'euros : 4 millions pour Hayange et 8 millions pour Mont-Saint-Martin.

L'ARS a par ailleurs été mobilisée pour faire face à un risque de cessation de paiement à la fin de 2011.

Le bassin de population de Mont-Saint-Martin-Longwy compte près de 100 000 habitants ; une réponse pour garantir l'offre de soins est indispensable.

Plusieurs constats ont été établis concernant l'activité de ces hôpitaux. En effet, la situation est paradoxale car il existe des besoins de santé à couvrir essentiellement sur le secteur de Longwy, alors que les médecins sont attachés à exercer leur activité sur le secteur d'Hayange et qu'il y a des difficultés à recruter du personnel médical et paramédical sur Mont-Saint-Martin.

Par ailleurs, la répartition des activités est à revoir entre les hôpitaux d'Hayange et de Mont-Saint-Martin, au vu des besoins de santé constatés et des doublons de spécialités entre les deux hôpitaux.

Enfin, une pénurie de personnels médical et paramédical sur Mont-Saint-Martin oblige à fermer des lits alors que les besoins existent.

Il faut souligner le fort accompagnement financier de l'ARS dans le cadre de la reprise de l'hôpital de Mont-Saint-Martin pour compenser une partie du déficit lié à l'activité de chirurgie et de maternité et pour réaliser des investissements de sécurité et de mise aux normes. Pour donner toutes les chances aux projets de réorganisation en cours, le ministère de la santé a souhaité la mise en place d'une administration provisoire, qui s'est installée en décembre 2011, pour une durée de six mois.

L'administrateur provisoire a pour mission de favoriser un dialogue constructif, en interne aussi bien qu'avec les acteurs extérieurs, tels que les élus locaux ou les médecins de ville, permettant de mettre en œuvre les complémentarités entre les deux sites. Parallèlement, il doit étudier la possibilité de coopérations sanitaires au niveau régional et transfrontalier, et s'assurer de la mise en œuvre d'un plan de redressement conduisant au retour à l'équilibre financier de l'association.

Des contacts ont été pris avec le centre hospitalier régional de Metz-Thionville concernant l'évolution du site d'Hayange, et avec les partenaires belges concernant le site de Mont-Saint-Martin, des coopérations existant déjà avec Arlon, en Belgique, en matière de chirurgie et d'imagerie.

Xavier Bertrand sera très attentif à ce que l'ARS concentre tous ses efforts à la recherche d'une solution pérenne et justement dimensionnée pour ce territoire.

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

M. Christian Eckert. Je remercie M. le ministre pour sa réponse. Pour compléter notre réflexion commune afin que l'offre de soin couvre l'ensemble d'un territoire complexe, je suggère que les recherches de coopérations transfrontalières soient approfondies. L'hôpital d'Arlon a été cité; on peut également penser à des structures se trouvant au Luxembourg voisin. Certes, ces solutions seraient administrativement plus complexes à mettre en place, mais elles permettraient d'opérer une répartition de l'offre plus intéressante pour la patientèle du secteur concerné.

CONTRÔLE DU RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE AU REPOS DOMINICAL

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard, pour exposer sa question, n° 1694, relative au contrôle du respect de la réglementation relative au respect du repos dominical.

Mme Martine Billard. Monsieur le président, monsieur le ministre chargé des transports, mes chers collègues, depuis décembre, des enseignes commerciales hors-la-loi de différents secteurs, encouragées par des déclarations de membres du Gouvernement, tentent d'obtenir, sous prétexte de relancer la croissance, des dérogations supplémentaires à la législation concernant le travail du dimanche, pourtant déjà étendues par la loi Mallié de 2009.

Il s'agit d'enseignes de bricolage hors des zones PUCE d'Ile-de-France, de supérettes alimentaires ouvrant après treize heures le dimanche, de boutiques du quartier des Abbesses dans le XVIII^e arrondissement de Paris, hors de la zone touristique de Montmartre, et de commerces ouvrant illégalement le dimanche depuis le début du mois de janvier sous prétexte de soldes.

Le travail du dimanche est une régression sociale et une atteinte au droit à la vie de famille comme aux loisirs. C'est une aberration écologique qui n'envisage les relations sociales qu'à travers le prisme du consumérisme et des achats sept jours sur sept. C'est aussi une aberration économique, car le pouvoir d'achat de nos concitoyens est le même, qu'ils consomment le dimanche ou un autre jour de la semaine – on peut même ajouter qu'en ce moment ce pouvoir d'achat est plutôt en baisse.

En outre, étendre les périmètres des zones touristiques à Paris ne ferait que favoriser les boutiques de vêtements ou de souvenirs, au détriment des commerces de bouche de proximité, alors même que les gérants de ces boutiques peuvent toujours travailler le dimanche, à leur compte, et réaliser ainsi leur chiffre d'affaires. Une telle mesure provoquerait en outre une hausse du prix des baux commerciaux, sur laquelle les commerces de bouches ne pourraient s'aligner, ce qui entraînerait des fermetures en grand nombre.

Plutôt que de consacrer les moyens du Gouvernement à faire pression sur les élus locaux, à Paris ou ailleurs, afin d'étendre les dérogations au repos dominical et d'encourager ainsi les enseignes hors-la-loi qui font travailler des salariés le dimanche sans user d'aucune des autorisations possibles dans le droit actuel, quels moyens entendez-vous mettre en œuvre pour faire enfin respecter la loi en impliquant les inspections du travail, et pour éviter que ne se reproduise la situation qui fut à l'origine de la loi Mallié – le non-respect de la loi justifiant son évolution et des ouvertures du dimanche toujours plus fréquentes ?

M. Christian Eckert. Excellente question !

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Madame la députée, M. Xavier Bertrand m'a chargé de vous répondre que, sur la question du travail le dimanche, la réalité des faits ne résiste pas à la caricature que vous en faites.

Mme Martine Billard. Il n'avait pas entendu ma question mais il pouvait déjà tenir les propos que vous nous lisez ! (*Sourires.*)

M. Thierry Mariani, ministre. Disons qu'il vous connaît ! Et, sans méchanceté, il me semble qu'il avait assez bien anticipé votre question.

Aujourd'hui, 6,5 millions de personnes travaillent occasionnellement ou habituellement le dimanche. Il s'agit d'un équilibre entre le droit légitime des salariés au repos, que nul ne songe à remettre en cause, les demandes et les besoins des usagers et des consommateurs, et la volonté légitime des entreprises d'y répondre. Cet équilibre n'est pas immuable.

La loi Mallié, qui n'a en rien généralisé le travail le dimanche comme vous le laissez entendre, offre une réponse aux évolutions des pratiques de consommation en permettant de sortir de l'insécurité juridique qui existait dans le strict respect du rôle des élus locaux en la matière et de la négociation collective.

Dans les communes et zones touristiques, elle a permis de sortir d'une situation ubuesque où il fallait distinguer le créateur de mode du magasin d'habillement, le vendeur de lunettes de soleil de l'opticien.

C'est aux maires qu'il appartient de solliciter le classement de tout ou partie de leur commune, car ce sont eux et eux seuls qui connaissent les éléments d'attractivité de leur territoire. C'est ensuite aux commerçants de ces communes de

décider d'ouvrir ou non le dimanche en fonction de la demande des clients. J'ajoute que 250 000 salariés employés dans ces commerces voient ainsi leur pouvoir d'achat conforté.

Vous évoquez la situation des commerces de la rue des Abbesses à Paris. Qui peut sérieusement soutenir que ce quartier n'est pas touristique, alors qu'il est animé sept jours sur sept ?

M. Michel Hunault. Il y a même beaucoup de monde la nuit ! Les commerçants sont très contents !

M. Thierry Mariani, ministre. Je me demande, monsieur Hunault, comment vous pouvez savoir qu'il y a beaucoup de monde la nuit. (*Sourires.*)

L'adaptation du périmètre des zones touristiques de la capitale relève de la responsabilité du maire de Paris. Sur ce sujet, il serait tout de même utile que la mairie de Paris ne fasse pas preuve de dogmatisme idéologique mais, au contraire, d'un peu de bon sens.

Vous évoquez les PUCE, les fameux périmètres d'usage de consommation exceptionnel. Quelle est la situation en la matière ? Trente-deux PUCE ont été délimités à Paris, Lille et Marseille. Encore une fois, l'initiative appartient aux élus locaux et je note que, sur les trente-deux PUCE créés, qui concernent 10 000 salariés, douze l'ont été à la demande de maires socialistes et deux à la demande de maire communistes à Pierrelaye et Gennevilliers.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce n'est pas une excuse !

M. Thierry Mariani, ministre. Faut-il rappeler que c'est la loi Mallié qui a instauré le volontariat des salariés et les contreparties obligatoires pour les salariés travaillant dans des établissements bénéficiant des dérogations administratives ?

Quant à la situation des magasins de bricolage, je n'ai pas à revenir sur les décisions de justice condamnant les enseignes ouvrant illégalement. Mais il faut prendre garde à ne pas généraliser.

S'agissant des commerces alimentaires, la loi a fixé une limite pour l'ouverture dominicale à treize heures. Je ne peux laisser dire que le Gouvernement cautionne des pratiques illégales d'ouverture. Des dizaines de procès-verbaux ont été dressés par l'inspection du travail à Paris – plus d'une centaine en 2010 – et des procédures en référé sont engagées devant le juge.

Le rapport du comité parlementaire d'évaluation de la loi Mallié, présidé par le président de la commission des affaires sociales, Pierre Méhaignerie, publié le 15 novembre 2011, montre que l'équilibre qui a prévalu à l'élaboration de la loi du 10 août 2009 a été respecté dans son application.

M. Christian Eckert. L'argument est un peu mince !

M. Thierry Mariani, ministre. Le Gouvernement a pris ses responsabilités pour faire évoluer la loi au regard de la réalité tout en réaffirmant le principe du repos dominical. Il en allait de l'attractivité touristique, du dynamisme de nos commerces et surtout de l'emploi de dizaine de milliers de salariés.

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard.

Mme Martine Billard. À mon tour de dire que cette réponse est particulièrement caricaturale. Monsieur le ministre, venez dans ma circonscription : vous constaterez que la loi n'est plus respectée du tout ! Des supérettes se permettent même d'afficher en vitrine : « Commerces ouverts toute la journée le dimanche. » S'il n'y avait pas les syndicats et si je n'étais pas intervenue personnellement auprès de l'inspection du

travail, il ne se serait rien passé. Heureusement, aujourd'hui, les syndicats sont là pour défendre le droit des salariés à disposer d'un repos dominical.

Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille. Ils ont peut-être envie de travailler !

AVENIR DU CENTRE DE GUÉNOUVRY EN LOIRE-ATLANTIQUE

M. le président. La parole est à M. Michel Hunault, pour exposer sa question, n° 1697, relative à l'avenir du centre de Guénouvry en Loire-Atlantique.

M. Michel Hunault. Monsieur le président, je veux d'abord remercier Mme la secrétaire d'État chargée de la famille d'avoir l'obligeance d'être parmi nous pour répondre à ma question sur un sujet que je pense être particulièrement consensuel.

M. le Premier ministre a récemment déclaré que l'autisme serait « grande cause nationale 2012 ». Dans ce cadre, ma question concerne l'avenir et la pérennité du centre de Guénouvry, situé en Loire-Atlantique, dans la commune de Guémené-Penfao, qui accueille et accompagne, dans un site remarquable, des enfants, des adolescents et jeunes majeurs autistes encadrés par une équipe au dévouement et au professionnalisme reconnus.

Ce centre développe depuis de nombreuses années un travail en partenariat au sein de réseaux d'échanges et d'entreprises médico-sociales et institutionnels, à travers les conventions de scolarisation en milieu ordinaire. Tout cela se fait dans le cadre d'un projet d'établissement inscrit dans les orientations du projet régional de santé tel qu'il a été voulu par le Gouvernement.

Pour ce qui me concerne, j'ai déjà orienté une part de la réserve parlementaire dont je pouvais disposer vers le cofinancement des investissements indispensables pour moderniser l'établissement. Aujourd'hui, il convient que l'État, par votre intermédiaire, madame la secrétaire d'État et à travers l'Agence régionale de santé, autorise les travaux d'adaptation et d'extension de l'établissement, d'autant plus que la commune de Guémené-Penfao et l'ensemble des élus locaux, très attachés à la pérennité de ce centre, ont décidé de céder à titre gracieux les terrains nécessaires.

Madame la secrétaire d'État, je ne vous demande donc aucune subvention ce matin. Je souhaite obtenir votre concours et avoir l'assurance que nous partageons la volonté d'inscrire ce dossier au nouveau PRIAC, le programme interdépartemental d'accompagnement des handicaps et de la perte d'autonomie, pour la période 2012-2016. C'est avec confiance que je sollicite votre soutien.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille.

Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille. Monsieur le député, je vous connais depuis de nombreuses années, et je connais également votre implication et votre engagement en ce qui concerne l'autisme.

L'autisme, déclaré « grande cause nationale 2012 » par le Premier ministre, a fait l'objet de deux plans consécutifs, l'un pour la période 2005-2007, l'autre pour 2008-2010. La mise en œuvre de ce dernier plan se poursuit actuellement concernant des actions qui, bien évidemment, ne se sont pas interrompues à son échéance, telles que la création de places. L'évaluation du plan autisme 2008-2010, que Roselyne

Bachelot avait confiée à Mme Valérie Létard, va nous permettre de définir les priorités d'action à mener dans les années qui viennent.

Vous appelez plus particulièrement mon attention sur l'avenir et la pérennité de l'institut médico-éducatif de Guénouvry, en Loire-Atlantique, qui accueille et accompagne des enfants, des adolescents et jeunes majeurs autistes dans un site remarquable. Vous demandez son inscription au prochain PRIAC 2012-2016 de la région. Ce programme interdépartemental d'accompagnement des handicaps et de la perte d'autonomie établit la programmation financière des projets de créations de places médico-sociales.

Vous me permettez de vous rappeler le cadre dans lequel s'inscrit la situation de cet institut médico-éducatif. L'Agence régionale de santé des Pays de la Loire achève actuellement, de manière concertée avec les associations, la mise en place du schéma régional d'organisation médico-sociale. Le diagnostic partagé des besoins a permis d'identifier les priorités qui vont guider la politique de l'Agence pour les cinq prochaines années concernant l'organisation de l'offre d'accompagnement médico-social, notamment l'accompagnement des enfants autistes.

C'est dans ce cadre qu'il lui appartient, en veillant au principe d'équité territoriale et de rééquilibrage des taux d'équipement au plus près des besoins, d'opérer les arbitrages les plus justes, que je sais difficiles.

Monsieur le député, en ce qui concerne l'autisme et les TED, les troubles envahissants du développement, il existe depuis 2007 dans les Pays de la Loire une dynamique forte à laquelle vous n'êtes pas étranger. Ainsi, entre 2007 et 2010, le nombre de places dédiées a augmenté de 135 %, et s'est opéré un mouvement important de restructuration et de requalification des IME, les instituts médico-éducatifs, et des ITEP, les instituts thérapeutiques éducatifs et pédagogiques, vers l'accompagnement des enfants autistes, notamment en Maine-et-Loire et en Mayenne. Cette démarche sera poursuivie dans le cadre du PRIAC 2012-2016.

Vous aviez orienté, en son temps, la réserve parlementaire vers le centre de Guénouvry, ce qui explique votre implication. Mais vous n'avez pas été le seul, monsieur le député. Vous avez su fédérer avec vous la commune de Guémené-Penfao, qui a mis à disposition un terrain pour les investissements à venir.

Actuellement, le site de Guénouvry comporte six places d'IME pour jeunes autistes et dix places d'ITEP. Pour autant, l'association, qui est par ailleurs très déficitaire – comme le sont malheureusement beaucoup d'autres – accueille sur ces places d'ITEP des jeunes qui ont été orientés par la MDPH vers une structure de type IME. Et cela parle à tout le monde.

Dans ces conditions, et tout naturellement, l'ARS a proposé la transformation des dix places d'ITEP en dix places d'IME. Cette transformation porterait ainsi la capacité globale de l'IME de Guénouvry à seize places.

Il a par ailleurs été demandé à l'association gestionnaire de travailler à une proposition d'offre de plateforme de services dans le secteur d'implantation de Guénouvry – qui, je le rappelle aux autres députés, est situé dans un territoire déficitaire –, en lien avec d'autres associations intervenant dans le champ de l'autisme.

Un tel projet, sous réserve d'un aboutissement des négociations avec l'association gestionnaire, trouverait évidemment toute sa place dans le PRIAC 2012-2016 au titre des transformations de l'offre médico-sociale.

J'espère avoir répondu positivement à votre demande, et surtout, vous avoir montré l'intérêt que nous portons aux enfants autistes et à l'autisme en général.

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

M. Michel Hunault. Je serai très bref, monsieur le président. Je veux dire un grand merci à Mme la secrétaire d'État et, à travers elle, à l'ensemble des services de l'État et de l'ARS.

La réponse que vous m'avez faite, madame la secrétaire d'État, est l'aboutissement d'un travail en commun, celui des associations, des professionnels et des représentants de l'État. Il est heureux que, dans cet hémicycle, il y ait des sujets qui dépassent les clivages habituels, pour la seule cause humaine qui nous rassemble.

PERMANENCE DES SOINS DANS LE MÉDOC

M. le président. La parole est à Mme Pascale Got, pour exposer sa question, n° 1709, relative à la permanence des soins dans le Médoc.

Mme Pascale Got. Madame la secrétaire d'État chargée de la famille, la polyclinique de Lesparre est vraiment le pivot sanitaire d'une quarantaine de communes de la partie la plus rurale de la presqu'île du Médoc. Elle est dirigée par le Pavillon de la Mutualité et assure également l'accueil de deux services publics : les urgences et la maternité.

Cette maternité est aujourd'hui en difficulté en raison du départ programmé des deux seuls obstétriciens, mais aussi des difficultés à percevoir des subventions adéquates.

Alors que le bassin de vie continue à augmenter, avec un potentiel de 650 accouchements par an, la menace de contraindre les femmes à accoucher dans l'agglomération bordelaise, distante de plus d'une centaine de kilomètres, est vraiment inacceptable.

Face à cette situation, je vous demande, madame la secrétaire d'État, que le Gouvernement intervienne vigoureusement sur trois axes.

Le premier, ce serait d'obtenir de l'ARS le versement des subventions pour 2011 nécessaires à la maternité.

Le deuxième serait de passer une convention entre le CHU de Bordeaux et la polyclinique de Lesparre pour la mise à disposition d'un obstétricien, peut-être sous forme de permanence, parce que le recrutement de spécialistes en milieu rural prendra du temps.

Le troisième serait d'établir une bonne fois pour toutes un plan pluriannuel de financement des deux services publics – urgences et maternité – afin d'arrêter ce *stop and go* annuel, qui est particulièrement stérile et dangereux.

Et puis, madame la secrétaire d'État, j'aurai une dernière requête. Face à cette désertification médicale en milieu rural, je vous demande de bien vouloir confirmer le soutien financier initial de l'État au projet de la maison médicale pluridisciplinaire de la ville d'Hourtin, projet dont le montage financier, pour la partie qui incombe à la commune, est parfaitement bordé.

Je vous remercie par avance, madame la secrétaire d'État, de votre soutien et de votre intervention.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille.

Mme Claude Greff, *secrétaire d'État chargée de la famille*. Madame la députée, l'ensemble des habitants de la presqu'île du Médoc doivent retenir toute notre attention. Je vous prie d'excuser l'absence de Nora Berra, qui m'a priée de vous transmettre sa réponse.

La permanence des soins, tant ambulatoires qu'en établissement de santé, fait l'objet de toute l'attention du Gouvernement. Mais ce n'est pas une découverte. Depuis longtemps, nous sommes très sensibles à cette question.

Mais la fragilité de l'offre de soins de premier recours de la presqu'île du Médoc en Gironde a bien été identifiée par l'Agence régionale de santé d'Aquitaine à l'occasion de l'élaboration du volet ambulatoire du schéma régional d'organisation des soins, avec notamment une présence de généralistes libéraux inférieure à la moyenne départementale : neuf pour 10 000 habitants, contre douze en moyenne.

En conséquence, l'Agence régionale de santé d'Aquitaine, en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires, notamment les collectivités territoriales, puisqu'elles y sont toutes impliquées, a reconnu l'opportunité du projet de maison de santé pluridisciplinaire d'Hourtin dans le cadre du plan national d'équipement des maisons de santé en milieu rural. Il a ainsi été sélectionné au titre des objectifs 2011 et bénéficie notamment du financement de l'Agence à hauteur de 50 000 euros, dotation plafond pour un tel projet dans le cadre du plan national. Vous voyez donc que l'investissement est total.

Ce projet répond à la nécessité d'anticiper le départ en retraite de professionnels de santé et de rendre plus attractif l'exercice médical sur ce territoire. C'est bien cela, la difficulté : nous avons bon nombre de praticiens qui partent en retraite, alors que d'autres ne veulent pas s'installer en zone rurale. Ce projet a par ailleurs emporté l'adhésion d'une solide équipe de professionnels de santé concourant aux soins de premier recours : ce sont les médecins généralistes, mais aussi les infirmières, que je n'oublie pas, les kinésithérapeutes, les dentistes, les orthophonistes, qui vont conforter une offre de soins de proximité adaptée à la demande de la population.

Des difficultés de financement, comme vous l'avez fait remarquer, ont cependant émergé, en raison de la situation financière de la commune d'Hourtin. Une réunion rassemblant l'ensemble des co-financeurs du projet est prévue dans le courant du mois de février, c'est-à-dire dans quelques jours.

S'agissant de la polyclinique mutualiste de Lesparre, elle joue également un rôle clef dans l'offre de soins de proximité offerte à la population du territoire. Elle envisage d'ailleurs de mettre en place des consultations avancées au sein de la maison de santé d'Hourtin. Mais cet établissement n'en demeure pas moins confronté depuis plusieurs années à de réelles difficultés, que je suis obligée d'exposer, mais que vous connaissez parfaitement, madame la députée. Ce sont des difficultés de recrutement des professionnels de santé et de fidélisation des médecins, notamment en obstétrique. Et le même problème se pose dans d'autres communes et d'autres secteurs ruraux de notre pays. C'est aussi ce que j'appelle le problème d'attractivité des territoires. Ce sont, enfin, les déficits chroniques, que son appartenance à la Mutualité a permis d'endiguer.

Face à ce constat et compte tenu du rôle clef de cet établissement dans l'offre de proximité, qu'il convient de sécuriser et de pérenniser, l'établissement fait l'objet d'un suivi régulier et attentif par l'ARS. Un contrat de retour à l'équilibre a d'ailleurs été signé pour la période 2008-2012, avec un soutien financier de l'ARS.

Soyez certaine, madame la députée, de l'engagement de l'État à poursuivre cette action afin de garantir à l'ensemble des habitants de la presqu'île du Médoc le maintien d'un accès à des soins de proximité de qualité, notamment avec la maison de santé d'Hourtin et la polyclinique mutualiste de Lesparre.

C'est ensemble que nous pourrions tenter de résoudre le problème de la désertification, qui tient à la raréfaction des obstétriciens eux-mêmes. Cela étant, je me souviens de la décision de réduction des quotas de médecins obstétriciens qui avait été prise, en son temps, par un chef de gouvernement.

M. Jean-Paul Lecoq. C'était M. Juppé !

Mme Claude Greff, *secrétaire d'État*. Non, monsieur Lecoq, c'était M. Jospin !

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

Mme Pascale Got. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de l'engagement que vous avez pris s'agissant de la maison de santé pluridisciplinaire d'Hourtin. Mais je voudrais vraiment que le ministère puisse étudier la possibilité d'une convention entre le CHU de Bordeaux et la polyclinique de Lesparre.

ACCÈS AUX SOINS

M. le président. La parole est à M. Christian Hutin, pour exposer sa question, n° 1702, relative à l'accès aux soins.

M. Christian Hutin. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de la famille, mes chers collègues, les séances de questions orales sans débat sont parfois un peu fastidieuses. Je vais donc me permettre de vous raconter une petite histoire. Dans la Grèce antique, le roi Mithridate avait un fils mourant. Il eut très peu de difficulté à trouver un médecin de qualité, puisqu'il s'agissait d'Hippocrate, qui, depuis l'île de Cos, s'est rapidement rendu au chevet de son fils.

Il y a en France des privilégiés, qui, par leur surface financière, ont à peu près les mêmes facilités que ce roi. Dans certains arrondissements de Paris, où encore dans des territoires qui bénéficient de ce qu'on appelle l'héliotropisme médical, il est plus facile de trouver un médecin.

Il en va autrement dans d'autres régions. Demain matin, dans mon petit cabinet de Saint-Pol-sur-Mer, je vais recevoir des patients, des anciens ou des jeunes – et cela peut avoir une incidence importante sur leur scolarité –, qui mettront entre huit mois et un an pour obtenir ne serait-ce qu'un rendez-vous en ophtalmologie. Il y a, à l'hôpital de Dunkerque, un seul titulaire en ophtalmologie, pour un bassin de 230 000 habitants.

Les choses s'aggravent en ce qui concerne la cardiologie, mais aussi la rhumatologie – on s'y attendait un peu moins. Ne parlons pas des anesthésistes : il est devenu extrêmement difficile d'en trouver. En tant que femme, madame la secrétaire d'État, vous serez également sensible à l'inégalité profonde dans l'accès aux soins de gynécologie, qui est extrêmement difficile dans des zones défavorisées. C'est un problème très grave pour les femmes.

Hier, lors des questions d'actualité, le problème du logement a été évoqué. Il faut trois années pour construire rapidement un certain nombre de logements. Un médecin, cela se construit en dix, douze, treize, quatorze ans. N'allons pas dans le mur ! Je vous concède, madame la secrétaire d'État, que le problème ne date pas d'aujourd'hui. Il date des années où j'étais moi-même en formation. Mais il est

urgent d'organiser un Grenelle de la santé, afin que chacun ait accès aux soins. Cela me semble vraiment nécessaire, et même urgent.

Ma question vise donc à attirer votre attention sur cette urgence médicale et sur la gravité de la situation, en particulier dans un certain nombre de bassins, notamment dans le Dunkerquois.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille.

Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille. Monsieur le député, l'histoire que vous nous avez racontée était fort intéressante. Cependant, elle ne reflète pas la situation que nous connaissons aujourd'hui. Ce n'est pas une question de riches ou de pauvres. Dans la France d'aujourd'hui, tout le monde peut se faire soigner. Le problème – votre collègue Jean-Paul Lecoq en parlait tout à l'heure –, c'est le *numerus clausus*. Le Gouvernement essaie de faire en sorte qu'il soit augmenté, de manière que nous puissions disposer de médecins. Le problème, ce n'est pas que des gens ne peuvent pas se faire soigner, c'est qu'ils ne trouvent pas de médecin. C'est de cette question que le Gouvernement s'est emparé, en se fixant pour objectif d'adapter les ressources humaines en santé aux besoins croissants de prise en charge de la population et aux évolutions de l'offre de soins.

À cet effet, il a recours au *numerus clausus* déterminant le nombre d'étudiants admis à poursuivre des études de médecine. Celui-ci a évidemment augmenté depuis 2000 – et vous avez raison de souligner que ce n'était pas le cas à l'époque de votre formation –, passant de 3 850 places à 7 500 en 2012. Vous voyez que la progression est réelle. C'est pourquoi je crois que nos concitoyens peuvent nous faire confiance.

Par ailleurs, le Gouvernement a instauré en 2010 un dispositif de filiarisation complète du troisième cycle des études de médecine au travers des quotas par spécialités offerts à l'issue des épreuves classantes nationales. Le problème de la gynécologie, monsieur le député, c'est que les médecins ne veulent plus assumer les gardes, qui sont contraignantes, parce que les femmes ne choisissent pas d'accoucher le jour plutôt que la nuit. Et, à cet égard, les sages-femmes ont les mêmes contraintes que les médecins.

Sur la base des propositions établies par les ARS en fonction des besoins de soins et examinées par l'Observatoire national de la démographie des professions de santé, le nombre de postes offerts pour chaque spécialité et chaque subdivision est fixé de manière quinquennale et revu chaque année. Ainsi, le nombre de postes offerts pour les spécialités médicales a été relevé de 825 en 2007 à 1 357 en 2011, avec un objectif de 1 500 places en 2014. Nous sommes donc sur une trajectoire ascendante.

Ces dispositifs garantissent la liberté d'installation tout en favorisant une répartition plus équilibrée des professionnels de santé afin d'améliorer l'accès aux soins. Car il est évident que la plupart des médecins vont s'installer dans des secteurs urbains et oublient totalement les zones rurales, qui sont très éloignées et considérées, apparemment, comme peu attractives. Je vous assure pourtant qu'on y vit très bien.

Conjugués à des mesures incitatives, ces dispositifs contribuent à un pilotage renforcé de la démographie médicale. Ainsi, le Gouvernement a mis en place en 2011 un contrat d'engagement de service public à destination des étudiants en

médecine qui, en contrepartie d'une bourse pendant toute la durée de leurs études, s'engagent à exercer en zone sous-dense, c'est-à-dire en zone rurale.

La promotion de l'exercice regroupé des professionnels de santé, notamment en maisons de santé pluridisciplinaires, répond également au souhait des professionnels d'un cadre d'exercice renoué, qui optimise le temps médical et évite l'isolement.

Il s'agit d'un cadre d'exercice plus attractif pour les jeunes professionnels et qui contribue à pérenniser l'offre de santé sur le territoire. Un statut juridique spécifique de société interprofessionnelle de soins ambulatoires a été créé pour faciliter le déploiement des maisons de santé pluri-professionnelles, qui sont désormais au nombre de 250 et que nos concitoyens réclament.

Afin d'adapter les modes de rémunération aux nouveaux modes d'organisation des professionnels de santé libéraux et de valoriser par une rémunération plus adaptée certaines missions telles que la prévention, le suivi de pathologies chroniques, l'éducation thérapeutique ou la coordination, des expérimentations sont également en cours sur les nouveaux modes de rémunération.

Vous le voyez, le Gouvernement active de très nombreux leviers pour garantir l'accès au soin sur tous les points du territoire, et nous y sommes très sensibles.

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

M. Christian Hutin. Déontologiquement, je souhaitais vous donner des nouvelles du fils de Mithridate : il a guéri. Il se languissait d'amour pour une concubine de son père, le père s'est sacrifié, et j'espère que nos concitoyens les plus défavorisés guériront comme le fils de Mithridate.

M. le président. Cela dit, je crains qu'il ne soit plus en très grande forme. (*Sourires.*)

CONSÉQUENCES DE L'APPLICATION DE LA LOI DU 10 AOÛT 2007 RELATIVE AUX LIBERTÉS ET RESPONSABILITÉS DES UNIVERSITÉS

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour exposer sa question, n° 1695, relative aux conséquences de l'application de la loi du 10 août 2007 relative aux libertés et responsabilités des universités.

M. Jean-Paul Lecoq. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de la famille, mes chers collègues, la méthodologie du Gouvernement est contestable, puisque l'autonomie des universités se concrétise notamment par le transfert de la masse salariale.

Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille. Mais non !

M. Jean-Paul Lecoq. Depuis le 1^{er} janvier 2011, l'université du Havre, de taille modeste et pourtant pluridisciplinaire, est emprisonnée dans une enveloppe financière insuffisante, car le ministère n'a pas pris en compte les critères spécifiques à sa masse salariale dans l'évaluation des besoins réels.

Cela empêche le recrutement de jeunes professeurs d'université. Le calcul ne prend en considération ni la pyramide des âges des enseignants, ni la progression de carrière des personnels, ni le besoin en vacances de personnels extérieurs.

À cette université de professionnalisation et de proximité, il manque actuellement soixante-treize emplois. L'université du Havre présente la particularité de promouvoir les passerelles

entre les filières DUT, licence et école d'ingénieurs pour donner toutes les chances de réussite à ses étudiants. Intégrée dans son environnement, une zone maritime et portuaire, elle développe également les axes de formation en transport et logistique.

C'est l'attractivité de cet établissement d'envergure internationale qui est menacée, et donc l'avenir des étudiants, car, avec cette loi, vous avez mis en compétition nos universités, vous avez créé des inégalités entre les territoires, vous avez remis en cause l'accès au savoir, y compris pour les étudiants étrangers qui représentent pourtant un atout dans les futures relations diplomatiques et commerciales, vous avez étouffé la recherche en conditionnant le soutien de projets à des modalités de financement complexes, et toujours en faveur des grandes universités. Prôner l'excellence ne suffit pas, car l'excellence doit être partout en France.

Que comptez-vous faire, madame la secrétaire d'État, pour rompre avec cette logique comptable restrictive face à une jeunesse en quête de formations nécessaires à son entrée sur le marché de l'emploi dégradé, et que comptez-vous faire pour soutenir l'université du Havre ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille.

Mme Claude Greff, secrétaire d'État chargée de la famille. Ce que je compte faire, monsieur Lecoq, c'est vous remonter le moral ! (*Sourires.*)

La réforme de l'autonomie des universités est une mesure phare de ce quinquennat. Cette réforme ambitieuse, qu'a portée le Président de la République...

M. Jean-Paul Lecoq. Il est partout !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. ...constitue un tournant majeur pour l'enseignement supérieur et la recherche : je vais vous le prouver, et c'est ainsi je vous remonterai le moral !

M. Jean-Paul Lecoq. Il en faudra plus !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. Concrètement, le choix de la loi LRU a été de donner aux universités les moyens de piloter leur propre stratégie d'établissement : cela s'est traduit par une augmentation inédite des moyens, avec le transfert de la masse salariale et une gouvernance permettant aux établissements de rendre opérationnels leurs projets.

L'autonomie, en effet, ce sont des moyens sans précédent qui ont été investis dans ce secteur de l'enseignement supérieur et de la recherche : signe qu'il n'y a pas de rigueur aveugle, le budget des universités a augmenté de manière inédite, avec une progression de 25 % en moyenne depuis 2007.

M. Pierre Gosnat. Ce n'est pas ce que disent les présidents d'université !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. Si votre moral augmentait de 25 %, j'en serais ravie !

M. Jean-Paul Lecoq. Je vous invite à venir voir sur place avec moi !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. Depuis cinq ans, l'État a augmenté les moyens de fonctionnement des universités deux fois plus qu'au cours des dix années précédentes. L'université de Rouen a ainsi vu ses moyens de fonctionnement progresser de plus de 25 % depuis 2007.

Sur la question de la masse salariale, l'autonomie s'est traduite par le fait que l'on a transféré aux universités plus de moyens que ce que l'État payait préalablement : l'ensemble

des sujets d'apprentissage de cette nouvelle autonomie, y compris celui du glissement vieillesse technicité, ont été réglés à la faveur des universités autonomes.

L'autonomie, c'est aussi la possibilité pour les universités de faire de la gestion dynamique des ressources humaines un élément phare d'attractivité. L'université d'Aix-Marseille II a par exemple mis en place un système de primes d'intéressement collectives et individuelles ; elle organise des appels à projets et décerne des prix pour la formation et pour la recherche. Plus globalement, sur l'ensemble du territoire, la revalorisation des carrières a permis d'augmenter de 12 à 25 % les rémunérations des jeunes enseignants-chercheurs et de développer les primes d'excellence scientifique. Votre moral remonte, monsieur Lecoq !

M. Jean-Paul Lecoq. Ça reste intérieur !

M. Pierre Gosnat. On se croirait à Disneyland ou chez les Bisounours !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. L'autonomie, c'est, pour les présidents d'université, la possibilité de faire émerger leurs priorités et de mettre en valeur leurs atouts spécifiques.

Par exemple, Limoges a investi sur la céramique, Amiens sur la greffe du visage, Nantes sur les matériaux de nouvelle génération. Pour preuve également, l'université de Strasbourg, dont la dynamique de recherche s'est vue récompensée dernièrement par l'attribution du prix Nobel de médecine à Jules Hoffmann ou encore l'université de La Rochelle, qui a fait un travail considérable pour renforcer l'insertion professionnelle de ses étudiants.

Certes, il reste des marges d'amélioration dans la mise en œuvre de l'autonomie, sur lesquelles le Gouvernement et notamment Laurent Wauquiez travaillent encore aujourd'hui. Mais il n'en demeure pas moins que cette confiance que nous avons accordée aux présidents d'université a révolutionné...

M. Pierre Gosnat. Attention, c'est un gros mot !

Mme Claude Greff, secrétaire d'État. ...le paysage de l'enseignement supérieur et de la recherche, et a permis à nos universités d'être aux avant-postes dans la compétition mondiale des savoirs, qui est aujourd'hui engagée.

Voilà ce que je voulais vous dire. J'espère avoir réussi à vous donner cet optimisme que je vous connais au demeurant.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Mme la secrétaire d'État rendrait optimiste un régiment de pessimistes avec le ton qu'elle utilise, mais pas forcément avec les moyens déployés, puisque la seule université que vous n'avez pas citée, c'est celle du Havre ! Il y manque soixante-treize emplois, il n'y a pas de moyens supplémentaires et je doute que l'exposé que vous venez de faire leur donne des moyens.

Je ne sais pas si cela se fait, mais, si Mme la secrétaire d'État voulait rentrer avec moi au Havre, je lui présenterais l'université. Je sais qu'il n'est pas d'usage d'adresser de telles invitations !

M. le président. Ce ne sera pas considéré comme un fait personnel, monsieur Lecoq. (*Sourires.*)

M. Jean-Paul Lecoq. En tout cas, j'invite la secrétaire d'État à se rendre sur place, car il s'agit peut-être de l'une des universités en France qui n'a pas bénéficié des primes qu'elle décrit, car ce n'était pas possible financièrement.

MOYENS ACCORDÉS À L'ENSEIGNEMENT EN MARTINIQUE

M. le président. La parole est à M. Serge Letchimy, pour exposer sa question, n° 1711, relative aux moyens accordés à l'enseignement en Martinique.

M. Serge Letchimy. Monsieur le président, mes chers collègues, ma question s'adresse au ministre de l'éducation nationale, mais j'imagine que c'est Mme Penchard, ministre chargée de l'outre-mer, qui vient de nous rejoindre, qui y répondra.

Madame la ministre, les chiffres que je vais donner proviennent du ministère de l'éducation nationale, de l'académie de Martinique. Ils ne sont donc pas contestables : ils viennent de vous.

Près de 200 postes ont été supprimés en Martinique, dont soixante-dix dans la filière professionnelle, un certain nombre dans la vie sociale, et jusque dans les classes d'intégration scolaire, destinées aux enfants en difficulté.

Des estimations montrent que la situation est extrêmement difficile en Martinique. Pour les résultats au bac des différentes filières, l'écart par rapport à l'Hexagone est de six à dix points. Lorsque l'on analyse les résultats au premier groupe d'épreuves, c'est-à-dire à l'écrit, l'écart est de vingt points en moyenne.

Le décrochage scolaire est un fléau. Pour cette seule académie, près de 2 600 jeunes – dont un grand nombre venant de la formation professionnelle et des terminales – sont en situation de décrochage à la suite de diverses difficultés, certains contextes familiaux étant extrêmement difficiles. Ceux qui connaissent les réalités de l'éducation imaginent les conséquences de cette situation sur des jeunes qui se retrouvent sans affectation. Il est vrai, cependant, que nous observons les balbutiements de la prise en charge du décrochage scolaire.

Madame la ministre, alors que les lycées professionnels accueillent les jeunes en situation difficile, issus de familles modestes, alors que l'élévation du niveau de qualification des jeunes s'impose – je rappelle que 60 % des moins de vingt-sept ans sont sans activité, et que, parmi eux, près de 70 % n'ont ni diplôme ni qualification –, alors que quelque 500 jeunes ont rencontré des difficultés pour accéder au CAP ou au bac professionnel qui les intéressait, le Gouvernement reste strictement dans une logique statistique et comptable. Pourquoi ?

Dans les années qui viennent, nous ferons face à une situation démographique difficile, puisque le taux de fécondité diminue. Pour quelle raison ne tient-on pas compte des situations d'échec scolaire potentiel qui existent dans ce département pour revoir les cartes scolaires et les possibilités de donner de nouvelles chances à cette population ?

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

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous prie de bien vouloir excuser Luc Chatel, qui ne peut être présent aujourd'hui. Mais je connais les questions que vous soulevez, monsieur le député, et j'espère que ma réponse vous satisfera.

Dans le contexte contraint que nous connaissons, nous ne pouvons plus faire l'économie d'une gestion méticuleuse des dépenses publiques. Parce que nous ne pouvons risquer de compromettre durablement l'avenir de nos économies et de

nos enfants. Il faut en finir avec cette obsession des moyens. Car la ressource est là : la dépense d'éducation a augmenté par élève de 80 % en trente ans et il y a aujourd'hui 34 000 professeurs de plus et 500 000 élèves de moins qu'en 1990.

Il s'agit désormais de personnaliser, de donner de l'autonomie sur le terrain, de différencier les réponses en fonction des besoins identifiés, de développer des innovations pédagogiques pour offrir à chaque élève une perspective qui lui convienne.

Il a été tenu compte partout des particularismes académiques et des spécificités de chaque territoire, notamment en outre-mer.

S'agissant de l'académie de la Martinique, le nombre d'emplois non renouvelés à la rentrée 2012 s'élèvera à 195 postes soit quatre-vingt-dix-sept dans le premier degré et quatre-vingt-dix-huit dans le second degré. Je rappelle que l'académie connaît une évolution démographique à la baisse depuis dix ans. Pour la rentrée 2012, il est prévu une baisse des effectifs de 959 élèves dans le premier degré, et de 1 160 élèves dans le second degré. Dans ce contexte, il est tout à fait normal que des ajustements soient réalisés.

Cet ajustement raisonné des moyens est conduit en Martinique sans dégradation de la qualité des services rendus aux élèves. Je tiens à préciser que ces mesures n'ont pas augmenté le nombre d'élèves par classe.

En effet, pour la rentrée 2012 dans le premier degré, la taille des classes restera inférieure à vingt-deux élèves, soit nettement moins que dans la plupart des académies.

Dans le second degré : la taille des classes restera stable par rapport à 2011, avec 23,6 élèves en moyenne.

Nous pouvons également nous réjouir que certains projets avancent particulièrement bien, tel le développement de la langue créole, auquel je vous sais particulièrement attentif, ainsi que l'ouverture à la rentrée prochaine d'un internat d'excellence à la Martinique au titre de l'égalité des chances. Voilà une réponse pour notre jeunesse de la Martinique.

M. Serge Letchimy. Monsieur le président, puis-je répondre à Mme la ministre ?

M. le président. Non, mon cher collègue. Il est prévu, pour la question et la réponse, une durée totale de six minutes qui, en l'occurrence, a été largement dépassée. Vous-même avez parlé plus de trois minutes.

SUPPRESSIONS DE POSTES DANS L'ACADÉMIE DE CRÉTEIL

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat, pour exposer sa question, n° 1693, relative aux suppressions de postes dans l'académie de Créteil.

M. Pierre Gosnat. Monsieur le président, madame la ministre chargée de l'outre-mer, mes chers collègues, ce mardi, enseignants, élèves et parents d'élèves ont une nouvelle fois défilé dans les rues de notre pays pour dénoncer les suppressions de postes dans l'éducation nationale.

Cette année, encore 14 000 postes d'enseignants seront rayés de la carte. En cinq ans, vous aurez supprimé 80 000 emplois dans l'éducation nationale. Vous avez organisé le plus grand plan social du pays et hypothéqué la plus grande richesse de notre république, son système éducatif public. Je partage les propos tenus à l'instant par notre collègue Serge Letchimy.

Aucun département n'est épargné, pas même les plus sensibles. La situation de l'académie de Créteil et, plus particulièrement, le département du Val-de-Marne en témoignent.

À la rentrée 2012, 535 suppressions de postes sont prévues, alors même que vous en avez déjà supprimé 571 en 2011 et plus de 600 en 2010.

Ces baisses d'effectifs sont en totale inadéquation avec les besoins constatés sur le terrain. Dans le Val-de-Marne, vous supprimez quarante-neuf postes de professeurs dans le primaire et 117 au niveau académique, alors que, l'an prochain, 852 enfants supplémentaires fréquenteront les écoles du département. Vous venez de répondre à M. Letchimy qu'il fallait adapter les moyens à la baisse des effectifs constatée dans son département. Pourquoi n'adaptez-vous pas les moyens à l'augmentation du nombre d'élèves dans le département du Val-de-Marne ?

Dans les collèges, ce sont quinze postes qui seront supprimés pour 693 collégiens supplémentaires. Enfin, les lycées du Val-de-Marne seront privés de cent professeurs au niveau académique alors que 350 élèves supplémentaires sont prévus. Vous répondrez peut-être que les taux d'encadrement dans le Val-de-Marne sont supérieurs à la moyenne nationale. Je vous rappelle, madame la ministre, que, selon le dernier rapport de l'OCDE, la France a l'un des taux d'encadrement les plus faibles d'Europe et que les spécificités sociales de mon département, comme d'autres, exigeraient de la part de l'État un engagement largement plus important.

Madame la ministre, quand allez-vous comprendre que les professeurs n'en peuvent plus, que les élèves souffrent directement de votre politique et que celle-ci affecte en premier les populations les plus fragiles ? Je vous demande donc, madame la ministre, de suspendre ces suppressions de postes. La saignée n'a que trop duré.

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

Mme Marie-Luce Penchard, *ministre chargée de l'outre-mer.* Monsieur le député, l'éducation nationale au XXI^e siècle, ce n'est plus une question de quantité. La ressource est là, je viens de le dire : la dépense d'éducation a augmenté par élève de 80 % en trente ans.

Il s'agit maintenant d'avoir une nouvelle ambition pour l'école. Elle repose sur trois idées fortes : personnaliser l'enseignement et les solutions offertes aux élèves ; donner de l'autonomie sur le terrain pour développer les innovations pédagogiques ; revaloriser le métier d'enseignant, c'est-à-dire avoir moins d'enseignants mais mieux payés. Aujourd'hui, tout nouvel enseignant gagnera au moins 2 000 euros bruts par mois, soit 18 % de plus qu'en 2007.

En ce qui concerne la situation de l'académie de Créteil, un nouveau projet académique 2012-2015 se met en place, sous l'impulsion du recteur, articulé autour de trois ambitions : réussite, équité et solidarité.

Deux priorités ont également été définies : la lutte contre la difficulté scolaire à l'école et la lutte contre l'absentéisme et le décrochage scolaire.

Pour mettre en œuvre cette politique ambitieuse, c'est le même principe qui est appliqué partout en France. Les moyens sont mis là où ils sont les plus nécessaires. Ainsi, pour prendre en compte les priorités, les contraintes et les spécificités du territoire, les suppressions de postes demandées à l'académie ont été réduites au cours du dialogue de gestion. Ce ne seront pas 623 postes qui seront supprimés dans l'enseignement public mais 535 seulement.

Les moyens dans les établissements ÉCLAIR – Écoles, collèges et lycées pour l'ambition, l'innovation et la réussite – sont également sanctuarisés, parce que ces établissements concentrent le plus de difficultés et que nous avons le devoir de garantir l'égalité des chances.

Preuve enfin que cette méthode privilégie le sur-mesure : si la diminution importante des effectifs dans la voie professionnelle est prise en compte – 3 500 élèves de moins à la rentrée –, il est à noter que 120 places supplémentaires en CAP seront ouvertes à la rentrée 2012.

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

M. Pierre Gosnat. Madame la ministre, un simple graphique révèle la baisse des effectifs dans le Val-de-Marne depuis que vous êtes au pouvoir et la diminution de la dotation globale en heures postes dans les lycées. Je ne crois pas que l'on travaille mieux avec beaucoup moins de professeurs.

Par ailleurs, vous parlez d'adaptation en fonction des situations. Or l'académie de Créteil, que vous n'avez pas citée, et qui regroupe trois départements, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, est malheureusement l'une des académies dont les résultats au bac ont le plus de retard. Une courbe ascendante serait donc préférable à cette courbe descendante.

Quant aux rémunérations des enseignants, elles s'élèveraient à 2 000 euros par mois, selon vos déclarations. Cela me paraît beaucoup, d'autant que le Gouvernement a bloqué le point d'indice pour la fonction publique. Je ne vois pas comment vous pouvez soutenir une telle énormité.

Je maintiens notre demande : arrêtez la saignée chez les enseignants de lycées, collèges ou écoles primaires, et pas seulement dans l'académie de Créteil.

M. le président. Mon cher collègue, il me semble bien que Mme la ministre a parlé de 2 000 euros brut.

LUTTE CONTRE LES PÊCHES ILLÉGALES EN GUYANE

M. le président. La parole est à Mme Chantal Berthelot, pour exposer sa question, n° 1708, relative à la lutte contre les pêches illégales en Guyane.

Mme Chantal Berthelot. Monsieur le président, madame la ministre chargée de l'outre-mer, en Guyane, la pêche représente le troisième secteur productif, avec 6 000 tonnes par an et un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. Ce sont également 840 emplois directs et 2 400 emplois indirects.

Bien que dynamique, cette activité artisanale reste à structurer. Son développement, nécessaire en raison de notre croissance démographique, doit être assuré.

Ce secteur n'est pas confronté à la surpêche, comme c'est le cas en Europe. Mais il est confronté à la concurrence illégale des pays voisins.

De nombreux navires en provenance du Suriname et du Brésil opèrent dans les eaux territoriales françaises. Ces pêcheurs illégaux ne respectent aucune réglementation en matière de pêche. Pis, ils pratiquent des actes de piraterie dont sont victimes nos pêcheurs.

Madame la ministre, je relaie le cri d'alarme des professionnels du comité régional des pêches de Guyane. Le pillage de nos richesses naturelles est intolérable. Non seulement cette pêche illégale menace la pérennité de la ressource halieutique, mais elle fragilise toute la filière.

Dans le discours qu'il a prononcé à Cayenne, le 22 janvier dernier – vous y étiez, madame la ministre –, le Président de la République affirmait : « La France a la mission de protéger vos territoires contre les soubresauts du monde. La France a la mission de vous protéger, chaque fois que vous en avez besoin. La France a la mission d'impulser une dynamique nouvelle, fondée sur le développement des productions locales. » Que dire de mieux ? Avouez que ces propos tombent à point.

Madame la ministre, quelles mesures concrètes le Gouvernement prendra-t-il pour lutter contre la pêche illégale en Guyane et aboutir à son éradication ?

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

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous demande d'excuser Bruno Le Maire, actuellement en déplacement dans le Tarn.

Madame la députée, vous avez appelé son attention sur les activités de pêche en Guyane pratiquées de manière illégale par certains navires provenant du Brésil et du Suriname dans la zone économique exclusive, fragilisant la filière pêche locale.

Le Gouvernement est particulièrement mobilisé sur ce point. En 2011, vingt embarcations de pêche dénommées « tapouilles » et 47,25 kilomètres de filets ont été saisis ainsi que vingt-quatre tonnes de poisson. Les contrôles au débarquement ont été renforcés. En 2012, à la demande du Président de la République, ces opérations seront intensifiées.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2010, la mise en œuvre de la réglementation communautaire sur la lutte contre la pêche illicite met à notre disposition de nouveaux instruments pour sanctionner les États tiers qui feraient preuve de laxisme dans l'encadrement de leur flotte. La France a d'ores et déjà transmis à la Commission européenne une liste de navires en infraction manifeste. Ces navires seront privés de la possibilité d'exporter leurs captures vers l'Union européenne.

Les sanctions relatives au contrôle des pêches ont par ailleurs été récemment renforcées dans le cadre de la codification des mesures législatives liées à la pêche maritime et à l'aquaculture, avec notamment la possibilité de destruction des embarcations saisies, sur décision du juge.

Répondre efficacement et durablement au phénomène de pêche illégale en Guyane passe néanmoins plus que jamais par le renforcement de la coopération avec le Brésil et le Suriname. Le Président de la République a eu l'occasion de le dire lors de ses déplacements et il vient d'écrire à ses homologues brésilien et surinamien afin d'intensifier les actions et protéger cette ressource en Guyane.

Des échanges réguliers sont effectués avec le Brésil au travers de la commission mixte transfrontalière qui a été mise en place. Ils seront approfondis.

Pour le Suriname, la perspective de recherches et d'exploitations pétrolières rendant nécessaire un accord de délimitation maritime avec la France ouvre de nouvelles possibilités de coopération en matière de lutte contre la pêche illégale.

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

Mme Chantal Berthelot. J'entends les arguments de Mme la ministre, mais je ferai un parallèle avec les ressources en or pillées en Guyane. Malgré toutes les mesures prises, l'orpaillage illégal reste intense. Or vous utilisez à peu près les mêmes outils pour lutter contre la pêche illégale. Pour l'instant, les pêcheurs doutent de l'efficacité de ces mesures.

Pour sauvegarder ces deux ressources naturelles de la Guyane, le Gouvernement ne doit pas s'en tenir à des incantations : il doit agir et apporter des réponses concrètes aux professionnels de ces secteurs.

CHAMP D'INTERVENTION DES SOCIÉTÉS PUBLIQUES LOCALES

M. le président. La parole est à Mme Anne Grommerch, pour exposer sa question, n° 1714, relative au champ d'intervention des sociétés publiques locales.

Mme Anne Grommerch. Madame la ministre chargée de l'outre-mer, suite à la création des sociétés publiques locales, ou SPL, par la loi du 28 mai 2010, je souhaiterais vous interroger sur leur champ d'intervention, afin de répondre aux interrogations de collectivités de ma circonscription, en Moselle.

Ma première question porte sur la capacité pour une SPL d'assurer l'organisation et la gestion d'un réseau de transports, notamment scolaires. Concernant la compétence territoriale, la SPL peut-elle exploiter des lignes de transport transfrontalières, c'est-à-dire ayant leur aboutissement hors du périmètre de transports urbains ?

Le Nord Mosellan est en effet marqué par un phénomène important de déplacements quotidiens vers le Luxembourg. L'organisation des transports dans notre région est donc un enjeu majeur dont le développement passe par un réseau transfrontalier.

Concernant la géographie du capital, une SPL peut-elle compter parmi ses actionnaires d'autres collectivités que celles membres du syndicat mixte de transports urbains, comme le conseil régional ?

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

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous prie d'excuser Philippe Richert qui ne peut être présent ce matin.

Vous l'interrogez, madame la députée, sur le champ d'intervention des sociétés publiques locales, qui sont de création récente puisqu'elles ont été introduites dans le droit positif par la loi du 28 mai 2010. Elles sont régies par l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales. Leur champ d'intervention est potentiellement très large. Toutefois, il est strictement encadré pour éviter toute dérive : une collectivité territoriale ne peut pas faire faire par une SPL ce qu'elle ne peut faire elle-même.

Vous indiquez que les représentants des collectivités territoriales s'interrogent sur la capacité pour une SPL d'assurer l'organisation et la gestion d'un réseau de transports, notamment scolaires. Les transports scolaires relèvent bien de la compétence des collectivités territoriales et même, plus précisément, des départements, cette compétence pouvant cependant également être exercée par l'autorité organisatrice des transports urbains à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain.

Cette compétence doit apparaître dans l'objet social de la société. Elle interviendra pour le compte des collectivités actionnaires qui détiennent cette compétence légale et qui décident de la déléguer à la SPL dans le cadre de relations contractuelles.

Vous souhaitez par ailleurs savoir si une SPL peut exploiter les lignes de transports transfrontaliers. Sachez qu'aucune collectivité locale ne dispose d'une compétence particulière pour exploiter des lignes de transports routiers transfrontaliers.

De plus, j'attire votre attention sur le fait qu'une SPL ne peut exercer ses activités qu'exclusivement sur le territoire de ses collectivités actionnaires. Le caractère transfrontalier de l'intervention envisagée s'oppose donc à ce qu'une SPL puisse exploiter ces lignes de transport.

Enfin, vous souhaitez savoir si une SPL peut compter parmi ses actionnaires d'autres collectivités, comme la région. L'objet social de la SPL, dans son intégralité, peut-il se rattacher à une compétence attribuée par la loi à cette collectivité ? C'est cette compétence qui justifie l'intervention de la collectivité, sa prise de participation. Une collectivité ne peut adhérer à une SPL dont seulement une partie de l'activité relèverait de son champ de compétence.

Cette prise de participation combinée à d'autres éléments, tels que la limitation territoriale que j'évoquais et la qualité du contrôle effectué par les actionnaires sur la société, permettra aux collectivités d'établir la relation de quasi-régie souhaitée.

Par ailleurs, si l'objet de votre interrogation est de savoir si une collectivité peut, en toute hypothèse, justifier son adhésion à une SPL sur la base de sa clause de compétence générale, la réponse est non dès lors que l'objet social de la SPL se rattache à une compétence dévolue par la loi à une autre catégorie de collectivité.

M. le président. La parole est à Mme Anne Grommerch.

Mme Anne Grommerch. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre.

CONDITIONS D'ACCUEIL DES ÉTRANGERS À LA PRÉFECTURE DE L'ESSONNE ET À LA SOUS-PRÉFECTURE DE PALAISEAU

M. le président. La parole est à M. François Lamy, pour exposer sa question, n° 1704, relative aux conditions d'accueil des étrangers à la préfecture de l'Essonne et à la sous-préfecture de Palaiseau.

M. François Lamy. Monsieur le président, madame la ministre chargée de l'outre-mer, mes chers collègues, je souhaite alerter le Gouvernement sur les conditions très préoccupantes d'accueil des étrangers à la préfecture de l'Essonne et à la sous-préfecture de Palaiseau très dégradées depuis mars 2011. Plus d'usagers, moins de personnels : le résultat est mathématiquement négatif et objectivement catastrophique.

La préfecture d'Évry regroupe les premières demandes de titres de séjour, les régularisations par le travail, les demandes d'asile, les titres pour soins, les changements d'adresse de tout le département et, bien sûr, le renouvellement des titres de séjour, récépissés, autorisations provisoires de séjour, documents de circulation pour enfants mineurs et titres d'identité républicaine des personnes habitant les communes dépendant de la préfecture d'Évry.

C'est un véritable parcours d'obstacles. Quelque deux cents tickets sont distribués à l'ouverture à neuf heures. La deuxième étape est le pré-accueil, situé à l'intérieur de la préfecture, qui distribue des numéros en fonction du type de demande. Le nombre de tickets distribués chaque jour étant aléatoire, il faut être parmi les premiers pour obtenir le second ticket qui permet d'accéder à un guichet. C'est pourquoi certaines personnes viennent la veille ou l'avant-

veille et doivent encore revenir. Les personnes demandant la nationalité française dispensées de se présenter à la préfecture ne disposent que d'un seul numéro de téléphone, unique-ment joignable le lundi de neuf heures trente à douze heures pour prendre rendez-vous. Mais – j'ai fait l'expérience – la ligne est évidemment saturée et ils doivent donc renouveler leur appel toute la matinée, tous les lundis pendant des mois avant de pouvoir décrocher un rendez-vous.

Les étrangers devant s'adresser à la sous-préfecture de Palaiseau ne sont pas mieux lotis. Les personnes sont reçues en nombre limité et entrent par groupes de dix. Une procédure postale a été mise en place pour les documents de circulation pour étranger mineur, les renouvellements des cartes de dix ans et les dossiers étudiants. Or l'information sur cette procédure postale n'apparaît pas sur le site internet. Les personnes concernées font donc la queue pour découvrir au guichet qu'il faut envoyer le dossier.

La situation est particulièrement catastrophique pour les étudiants qui, du fait de l'engorgement à Palaiseau, se retrouvent sans attestation de dépôt ni récépissé et restent plusieurs mois sans papiers, perdant ainsi tous leurs droits et, pour les étudiants en thèse, leur bourse de recherche ou leur travail d'enseignant. Plus grave, des tensions apparaissent avec les riverains du bâtiment de la sous-préfecture situé en centre-ville de Palaiseau. Les résidences contiguës subissent depuis plusieurs mois des désagréments dans la nuit à cause des personnes qui arrivent dès vingt heures la veille.

À ce jour, force est de constater que les dysfonctionnements perdurent et que le traitement regrettable réservé à ces étrangers en situation régulière est indigne de notre pays.

En outre, cette situation engendre des tensions et des conditions de travail difficiles pour le personnel chargé de l'accueil et du traitement des demandes tant à Évry qu'à Palaiseau.

Il apparaît urgent de mettre fin au fonctionnement aléatoire de ce service public en le dotant de moyens humains susceptibles de répondre à ses missions, comme préconisé dans la charte Marianne, pour améliorer les relations entre l'administration et les usagers, y compris étrangers.

Aussi, je vous demande, madame la ministre, de me préciser quelles sont les mesures envisagées afin de faciliter l'accueil, l'information et le traitement des dossiers et garantir à ces citoyens le respect de leurs droits.

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

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le député, vous interrogez le ministre de l'intérieur, qui ne peut être présent ce matin, sur les conditions d'accueil des étrangers dans votre département.

En 2011, la préfecture de l'Essonne, à Évry, et la sous-préfecture de Palaiseau ont accueilli plus de 150 000 ressortissants étrangers et délivré près de 31 000 titres de séjour. L'application prochaine des directives européennes, qui prévoient la délivrance de titres de séjour biométriques à chaque ressortissant étranger, a imposé en Essonne, à partir du printemps 2011, de reprendre en préfecture et en sous-préfecture l'accueil des étrangers jusqu'alors encore effectué dans deux commissariats – reprise le 1^{er} mars – et 71 mairies – reprise le 9 mai.

Le nombre d'usagers accueillis quotidiennement en préfecture est ainsi passé d'environ 350 personnes à près de 850. Dans ce contexte, la préfecture a pris les mesures nécessaires afin de fluidifier l'accueil des ressortissants étrangers. Ainsi, des travaux de sécurité ont été réalisés à l'intérieur et à l'exté-

rieur de la préfecture pour améliorer la circulation et la sécurité des usagers. La construction d'un bâtiment modulaire a été réalisée à la sous-préfecture de Palaiseau et a permis de créer une salle d'attente de vingt places assises ainsi que trois nouveaux guichets. Le site internet de la préfecture a été modernisé en mars 2011. Les usagers ont désormais la possibilité de consulter la rubrique « étrangers » et de télécharger les formulaires de listes de pièces nécessaires au dépôt d'une première demande ou d'un renouvellement de titre de séjour. De septembre à décembre 2011, le site internet de la préfecture a permis aux ressortissants étrangers étudiants de prendre un rendez-vous pour le dépôt de leur dossier de renouvellement de carte de séjour.

Depuis février 2011, les étrangers sont prévenus sur leur téléphone portable que leur carte de séjour est disponible en préfecture, ce qui leur permet d'éviter toute file d'attente.

Depuis la mi-septembre, un guichet supplémentaire spécialement consacré aux procédures rapides – changement d'état civil, d'adresse, duplicata de carte de séjour – a été mis en place en préfecture. La sous-préfecture de Palaiseau mettra prochainement en place un dispositif similaire. Ces guichets évitent les temps d'attente inutiles.

Début septembre, enfin, quatre agents supplémentaires ont été affectés au service des étrangers de la préfecture. Actuellement, les files d'attente nocturnes ont disparu aussi bien à Évry qu'à Palaiseau. Tous les ressortissants étrangers qui se présentent au pré-accueil sont reçus dans la journée. À Évry, tous les étrangers qui se présentent peuvent déposer leur dossier. Si le dépôt de dossier s'avère impossible, un rendez-vous leur est donné dans un délai de quinze jours.

Les informations dont vous faites état ne correspondent plus complètement à la situation qui prévaut actuellement. J'ajoute que le préfet a fait de l'accueil des étrangers l'une de ses priorités, afin d'améliorer leurs conditions d'accueil, de limiter les temps d'attente et d'éviter les déplacements inutiles.

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

M. François Lamy. M. Lecoq invitait tout à l'heure Mme Greff au Havre. Pour ma part, j'invite le ministre de l'intérieur à venir passer la nuit à Palaiseau pour constater que les files d'attente nocturne n'ont pas cessé. Depuis vingt heures jusqu'au petit matin, plusieurs dizaines d'étrangers attendent avant de pouvoir entamer ce parcours d'obstacles.

APPLICATION EN OUTRE-MER DE LA TAXE SUR LE PRIX DES ENTRÉES AU CINÉMA

M. le président. La parole est à Mme Christiane Taubira, pour exposer sa question, n° 1707, relative à l'application en outre-mer de la taxe sur le prix des entrées au cinéma.

Mme Christiane Taubira. Ma question concerne l'application dans les outre-mer de la taxe spéciale additionnelle – TSA – sur les entrées dans les salles de cinéma.

Le Gouvernement connaissant parfaitement le sujet, j'en viens rapidement à l'essentiel, en commençant par quelques rappels chronologiques. En 1946, est votée la loi de départementalisation : le code de l'industrie cinématographique n'est pas applicable dans les outre-mer, le salaire de base y étant très largement inférieur au SMIC de l'époque. En 1967, est produit le premier film sur les outre-mer : le défaut de code se fait sentir, de sorte que, en 1993, à la demande de réalisateurs et de créateurs, le code de l'industrie cinématographique s'applique dans les outre-mer à l'exception de la TSA et du visa d'exploitation.

En 2002, Lionel Jospin crée le fonds d'aide au tournage dans les outre-mer qui sera transformé en 2004, à l'occasion de l'adoption de la loi Girardin, par une aide culturelle qui permettra de lever d'autres concours financiers. Malheureusement, le budget ne va cesser de rétrécir.

Après les mouvements sociaux de 2009, le comité interministériel de l'outre-mer décide de l'application de la TSA ; le projet de loi de finances l'intègre, mais le Sénat rejette la disposition.

Qu'advient-il de l'application de la TSA dans les outre-mer ? Elle permettra un accès pour les réalisateurs, les créateurs, les exploitants et les distributeurs aux aides automatiques et sélectives, une modulation des tarifs et l'application des visas, notamment pour les films classés X, sans perdre le bénéfice du fonds d'aide, créé par Lionel Jospin, qui doit servir à compenser les surcoûts de production et d'importation des matériels et équipements et sans préjudice de la participation des outre-mer dans les commissions d'attribution d'aides du CNC.

La plupart des acteurs de la création cinématographique, tous métiers confondus, sont très largement favorables à ces dispositions. Les objections proviennent des exploitants...

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Je le sais.

Mme Christiane Taubira. ...qui sont en situation de monopole ou de duopole, qui font prévaloir des investissements lourds en cours d'amortissement et qui réclament le maintien du dispositif actuel de dotations régionales, de subventions européennes et de défiscalisation.

Ces questions de conflits d'intérêt nous renvoient à la diversification de l'offre de films pour les différents publics, notamment pour les films classés d'art et d'essai, ainsi qu'à la question de savoir s'il n'y a plus d'espace pour des investissements dans ce secteur d'activité alors que nous savons qu'un projet en cours, notamment à la Martinique, intègre la TSA et montre malgré tout la rentabilité des investissements.

Enfin, la question majeure qui est posée est celle de l'accompagnement, de la stimulation et de la création de productions cinématographiques sur les réalités humaines, sociologiques, culturelles, artistiques aussi riches et diverses que celles de nos outre-mer.

Je demande donc au Gouvernement pourquoi, depuis le temps que le sujet est en débat, il n'existe pas d'étude d'impact pour arriver à comprendre les intérêts des uns et des autres, éventuellement à les concilier, et si le Gouvernement a prévu, dans la loi de finances rectificative qui doit venir en débat la semaine prochaine, de prendre une initiative en la matière.

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

Mme Marie-Luce Penchard, ministre chargée de l'outre-mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, permettez-moi d'excuser M. le ministre de la culture qui n'a pu être présent aujourd'hui. Il m'a chargée de vous répondre quant à l'éventuelle instauration de la TSA dans les DOM. Pour suivre ces dossiers, je suis, comme vous, sensible aux demandes des artistes et créateurs ultramarins, qui demandent à pouvoir s'inscrire dans un dispositif qui bénéficie aujourd'hui aux créateurs en métropole.

Néanmoins, il convient de bien veiller à ce que l'instauration de ce système outre-mer ne vienne pas déstabiliser l'économie de filières qui sont parfois fragiles.

Sur le principe, le Gouvernement est donc favorable à la mise en place de la TSA dans les départements d'outre-mer : nous avons même déposé un amendement à ce sujet. En bonne méthode, cela suppose la réalisation d'une étude d'impact – elle est en cours – et l'organisation d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés pour assurer un dispositif à la fois efficace et équilibré. Il conviendra notamment de prévoir une période de montée en charge sur plusieurs années du taux de la taxe, afin de permettre aux exploitants de s'adapter progressivement.

En définitive, l'application dans les DOM du même dispositif de taxe sur le prix des entrées en salle de cinéma qu'en métropole est le moyen d'ouvrir à ces territoires l'ensemble des dispositifs de soutien du CNC.

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

Mme Christiane Taubira. Madame la ministre, je vous demande de bien vouloir nous indiquer le calendrier de remise de l'étude d'impact, car le sujet est sur la table depuis très longtemps.

Quant à la concertation, elle a eu lieu. Les deux dernières réunions se sont tenues en novembre et décembre 2011.

Mme Marie-Luce Penchard, ministre. En effet.

Mme Christiane Taubira. On ne peut se contenter d'incantations, de pétitions de principe ou de la proclamation par chaque camp de sa volonté ou de ses contraintes. Il est temps

de mettre en place un dispositif de conciliation et de trancher, dans l'intérêt des citoyens et des publics, notamment des plus modestes.

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Débat sur les partenariats public-privé ;

Proposition de résolution visant à développer le « Fabriqué en France » et à déterminer la notion d'origine des produits.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante.)

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

NICOLAS VÉRON