

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XIV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Séances du mardi 4 décembre 2012

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	6065
2 <sup>e</sup> séance .....	6097
3 <sup>e</sup> séance .....	6139

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013**

83<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mardi 4 décembre 2012**

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



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

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE,

#### 1. Questions orales sans débat (p. 6068)

##### HARAS NATIONAUX D'AURILLAC (p. 6068)

M. Alain Calmette, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

##### RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX ZONES VULNÉRABLES (p. 6068)

M. Jean-Pierre Barbier, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

##### PROLIFÉRATION DES ALGUES VERTES EN PAYS-DE-LA-LOIRE (p. 6069)

M. Christophe Priou, M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire, M. Christophe Priou.

##### PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (p. 6070)

Mme Véronique Louwagie, M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire, Mme Véronique Louwagie.

##### BRANCHE EST DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE (p. 6071)

M. Michel Zumkeller, M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire, M. Michel Zumkeller.

##### RÉTABLISSEMENT DE L'ALLOCATION ÉQUIVALENT RETRAITE (p. 6072)

M. Damien Meslot, Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie, M. Damien Meslot.

##### INSTALLATION D'UN TEP AU CENTRE HOSPITALIER D'ALBI (p. 6073)

M. Jacques Valax, Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.

##### PERMANENCE MÉDICALE DANS LA COMMUNE DE CILAO (p. 6074)

M. Jean Jacques Vlody, Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie, M. Jean Jacques Vlody.

##### PAPETERIE DE NOVILLARS (p. 6075)

M. Éric Alauzet, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, M. Éric Alauzet.

##### SITES D'AULNAY-SOUS-BOIS ET DE RENNES DU GROUPE PSA (p. 6076)

Mme Marie-George Buffet, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, Mme Marie-George Buffet.

##### COMMISSARIAT DE POLICE D'EPERNAY (p. 6077)

M. Philippe Armand Martin, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, M. Philippe Armand Martin.

##### PRISE EN CHARGE DES AFFECTIONS DE LONGUE DURÉE (p. 6078)

M. Dino Cinieri, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, M. Dino Cinieri.

##### PRÉSENCE MÉDICALE EN HAUTE-VIENNE (p. 6078)

Mme Catherine Beaubatie, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, Mme Catherine Beaubatie.

##### CLASSEMENT DU QUARTIER CROIX-ROUGE DE REIMS EN ZONE DE SÉCURITÉ PRIORITAIRE (p. 6079)

M. Dino Cinieri, Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, M. Dino Cinieri.

##### DISPOSITIF FISCAL EN FAVEUR DE L'INVESTISSEMENT LOCATIF INTERMÉDIAIRE (p. 6080)

Mme Viviane Le Dissez, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.

##### POLITIQUE EN FAVEUR DES ZONES DE MONTAGNE (p. 6081)

Mme Frédérique Massat, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation, Mme Frédérique Massat.

##### AVENIR DU QUARTIER D'AFFAIRES DE LA DÉFENSE (p. 6082)

M. Jacques Kossowski, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation, M. Jacques Kossowski.

##### RÉNOVATION DU PHARE DE CORDOUAN (p. 6083)

Mme Pascale Got, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation, Mme Pascale Got.

##### CLINIQUE MALARTIC À OLLIOULES (p. 6084)

M. Philippe Vitel, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation, M. Philippe Vitel.

PÔLE CHIRURGIE MÈRE-ENFANT DE L'HÔPITAL DE  
MONTREAU (p. 6085)

M. Yves Jégo, Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation, M. Yves Jégo.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 10 EN CHARENTE (p. 6086)

Mme Marie-Line Reynaud, Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique, Mme Marie-Line Reynaud.

AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE À  
LA VERRIÈRE (p. 6087)

M. Jean-Philippe Mallé, Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS L'AVESNOIS ET  
LE CAMBRÉSIS (p. 6088)

M. Christian Bataille, Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique, M. Christian Bataille.

RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX SORTIES DE  
DÉCOUVERTE ET DE FORMATION À L'ENVIRONNEMENT  
MARIN (p. 6089)

Mme Annick Le Loch, Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 116 (p. 6089)

Mme Ségolène Neuville, Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

MODERNISATION DE LA LIGNE D DU RER (p. 6090)

Mme Marianne Dubois, Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative, Mme Marianne Dubois.

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE LYON-AMBÉRIEU-EN-  
BUGEY (p. 6091)

M. Charles de La Verpillière, Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative, M. Charles de La Verpillière.

PROJET DE CONTOURNEMENT SUD-EST DE LILLE  
(p. 6092)

M. Sébastien Huyghe, Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative, M. Sébastien Huyghe.

CIRCULATION DES POIDS LOURDS DANS LE MASSIF  
VOSGIEN (p. 6093)

M. Jean-Louis Christ, Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative, M. Jean-Louis Christ.

MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION  
D'ENQUÊTE SUR LA RÉNOVATION DU RER (p. 6094)

M. Pierre Morange, Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative, M. Pierre Morange.

**2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6095)**

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE,

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.

### HARAS NATIONAUX D'AURILLAC

**M. le président.** La parole est à M. Alain Calmette, pour exposer sa question, n° 40, relative à l'activité des haras nationaux d'Aurillac.

**M. Alain Calmette.** Monsieur le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, ma question porte sur la situation des haras d'Aurillac suite à l'application de la révision générale des politiques publiques – la RGPP – à ce secteur d'activité.

Les conséquences de la création de l'Institut français du cheval et de l'équitation – l'IFCE –, les incertitudes liées à la privatisation de l'étalement public, les craintes quant à l'effectivité et à la viabilité des missions nouvelles qui se substitueront à l'étalement, suscitent de vives inquiétudes parmi les personnels des haras d'Aurillac, mais aussi au sein de la population.

Aurillac ayant subi depuis dix ans des retraits successifs et massifs de la puissance publique, notre territoire ressent à juste titre un sentiment d'abandon de la solidarité nationale. C'est dans ce contexte qu'intervient une réorganisation de plus, celle des haras. Aujourd'hui, nous sommes las des signaux négatifs venus de Paris et nous attendons d'être soutenus dans les efforts que nous déployons pour donner un avenir à nos territoires ruraux.

Le département du Cantal est l'un des premiers producteurs de chevaux lourds en France. Les élevages, nombreux mais dispersés et de petite taille, vivent grâce à l'insémination artificielle effectuée depuis des dizaines d'années par le site d'Aurillac. Ils seraient en péril si l'étalement disparaissait purement et simplement. Au-delà, ce serait toute une filière qui serait gravement affectée. Que deviendraient, par exemple, nos concours et foires locales, notamment celle de Maurs, de renommée internationale ?

L'appel d'offres portant sur l'étalement privé auquel ont procédé les haras d'Aurillac s'est avéré infructueux, et sa prolongation risque fort de connaître la même absence de

réponse. Je sais l'attention que vous portez à ce dossier, monsieur le ministre, une attention dont vous avez récemment fait preuve lors d'une réunion organisée à votre ministère le 1<sup>er</sup> octobre dernier.

La question que je souhaite vous poser est double. Premièrement, pouvez-vous nous garantir une bonne fois pour toutes la pérennité du site d'Aurillac ? Deuxièmement, dans l'affirmative, et compte tenu du cas particulier que constituent les haras d'Aurillac en raison de leur rôle dans la préservation du capital génétique des races de trait ainsi que dans le maintien des petits élevages ; compte tenu également de l'absence établie de structures alternatives privées d'étalement, est-il possible d'envisager d'accorder une attention toute particulière et spécifique à ce site afin de garantir le maintien de toutes ses activités ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

**M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.** Monsieur le député, je partage votre préoccupation au sujet de l'avenir de l'Institut français du cheval et de l'équitation, et, comme vous l'avez dit, j'ai organisé une réunion à ce sujet à mon ministère le 5 novembre dernier, afin que nous évoquions avec les acteurs concernés les conséquences de la RGPP sur l'équilibre financier des haras et des centres d'étalement.

Le Haras national d'Aurillac, spécialisé dans les chevaux lourds, a effectivement un rôle très important dans le maintien des races de trait. Je veux vous dire ma détermination et vous faire part de mon engagement à faire en sorte que ce haras conserve sa spécificité, afin que la France puisse préserver cette richesse que constitue l'élevage de chevaux lourds.

Le travail que nous avons engagé au niveau national avec l'IFCE doit déboucher sur des conclusions à la mi-2013, en vue d'ouvrir des perspectives à tous les haras, en particulier à celui d'Aurillac. Je vous affirme que je n'oublierai pas votre région ni votre ville – une ville que je connais bien, et à laquelle je porte une grande attention. Dans la période difficile que nous traversons, les chevaux de trait, une spécificité française, ne disposent peut-être pas de tous les débouchés que l'on pourrait espérer, mais ils doivent constituer un pari sur l'avenir.

### RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX ZONES VULNÉRABLES

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Barbier, pour exposer sa question, n° 61, relative à l'évolution de la réglementation relative aux zones vulnérables.

**M. Jean-Pierre Barbier.** Monsieur le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, je veux appeler votre attention sur le projet d'évolution de l'arrêté national des zones vulnérables, qui concernent, en Isère, les deux tiers des élevages.

Les documents préparatoires à l'arrêté du cinquième programme « Directive nitrates » à compter de septembre 2013 suscitent de très grandes inquiétudes parmi les agriculteurs. Cet arrêté doit être pris avant la fin de l'année 2012 en raison de la procédure contentieuse qui doit être intentée par la Commission européenne à l'encontre de la France.

Dans votre réponse à ma question écrite du 20 novembre dernier sur ce sujet, vous indiquiez défendre « une approche la plus adaptée possible aux besoins agronomiques de chaque exploitation ». Or, dans le projet d'arrêté, la référence à l'analyse objective, au cas par cas, de la maîtrise des risques environnementaux des effluents a totalement disparu au profit de normes qui, du point de vue de nombre d'agriculteurs, relèvent de l'arbitraire.

Aujourd'hui, le projet d'évolution de l'arrêté national des zones vulnérables imposerait aux élevages isérois de dimension moyenne une augmentation considérable des capacités de stockage, c'est-à-dire un doublement, voire un triplement de ces capacités, sans aucune justification environnementale.

Prendre un arrêté définissant des mesures uniformes pour tous les agriculteurs et toutes les exploitations serait une décision triplement risquée. Premièrement, sur le plan économique, parce que cet arrêté s'apparenterait à un nouveau programme de mise aux normes sans dispositif d'accompagnement, avec des coûts d'investissements énormes, sans doute insurmontables pour la majorité des éleveurs, encore endettés par la précédente mise aux normes; deuxièmement, sur le plan agronomique, en ne prenant pas en compte les particularités de chaque exploitation agricole pour ce qui est de l'absorption des sols; troisièmement, elle serait risquée et même incompréhensible sur le plan environnemental, puisque tous les agriculteurs seraient contraints d'épandre en même temps pendant une période restreinte, ce qui irait à l'encontre des objectifs environnementaux recherchés.

Ces dernières semaines, j'ai rencontré beaucoup d'agriculteurs, qui m'ont dit de manière quasi unanime que le dispositif réglementaire envisagé ne serait ni explicable ni applicable dans ma région. Il conduirait en effet à une forte accélération des arrêts d'exploitations, en particulier laitières. Aussi, monsieur le ministre, j'attends des réponses de votre part sur deux points: premièrement, comment comptez-vous défendre « une approche la plus adaptée possible aux besoins agronomiques de chaque exploitation » tout en renonçant à l'analyse objective, au cas par cas, de la maîtrise des risques environnementaux des effluents? Deuxièmement, si cette directive devait être appliquée, comment comptez-vous soutenir les agriculteurs – auxquels je sais que vous êtes attaché – sans prévoir de financements spécifiques?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

**M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.** Monsieur le député, je partage l'inquiétude des agriculteurs au sujet de la définition des zones vulnérables, liée à un contentieux que nous avons avec l'Europe au sujet de l'application de la directive « Nitrates » et sur le cinquième programme en cours.

Ce contentieux ne date pas du mois de mai 2012, et je précise que nous ne sommes plus dans le cadre de négociations: la Commission a déjà transmis son avis à la Cour de justice, et la France est aujourd'hui contrainte d'apporter rapidement des réponses – à défaut, elle s'expose au risque d'être sanctionnée, notamment par le règlement d'astreintes.

Dans le cadre du travail que je mène depuis que j'ai été saisi de la question des zones vulnérables, qui touche de nombreux départements, notamment l'Isère, la Sarthe, la Mayenne...

**Mme Véronique Louwagie.** L'Orne!

**M. Stéphane Le Foll, ministre.** ...et l'Orne, que j'ai failli oublier – heureusement que vous êtes là, madame Louwagie (*Sourires*) –, je m'efforce de suivre un axe stratégique.

À court terme, il s'agit d'abord de réfléchir à la mise en place de règles nouvelles en matière de stockage et d'épandage des unités d'élevage. Demander aux exploitants de stocker le fumier à paille me semble constituer une erreur, d'autant que le stockage en plein champ est aujourd'hui pratiqué dans d'autres pays européens, sous certaines conditions, notamment celles de répartir l'épandage sur une période aussi longue que possible. C'est l'enjeu – stratégique à mes yeux – de l'arrêté sur lequel nous travaillons aujourd'hui, afin d'alléger la contrainte susceptible de peser sur les éleveurs. Tout en travaillant sur cette piste, nous essayons de revoir les critères arrêtés par les agences de bassin en matière d'eutrophisation, avec l'objectif de mettre au point une politique harmonisée et moins pénalisante pour l'élevage.

À moyen et à long terme, je pense que nous sommes arrivés au terme d'un processus consistant à traiter les unes après les autres les problématiques relatives à la pollution dans le domaine de l'agriculture. Un problème de l'eau surgit, vous avez une directive « Nitrates »; un problème de sols, aussitôt l'Europe s'attelle à la rédaction d'une directive sur les sols; et je pourrai dire la même chose pour les produits phytosanitaires ou les herbicides. Dès qu'un problème apparaît, on invente une nouvelle norme!

Certes, il est impensable de laisser la pollution se poursuivre. Mais le problème doit être envisagé de manière systémique, globale, du point de vue de la conception des modèles de production eux-mêmes, et c'est le travail que nous allons engager. Dès le 18 décembre, une conférence nationale va être organisée au Conseil économique, social et environnemental, en vue de poser les bases de l'agro-écologie et de se donner les moyens de traiter ces questions d'une manière globale, transversale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Actuellement, l'application de certaines normes conduit à considérer qu'il vaut mieux avoir une vache en stabulation plutôt que dans une prairie – alors que l'Europe, pour verdir la politique agricole commune, demande que l'on maintienne des prairies permanentes. À quoi peut-il bien servir de maintenir des prairies, si ce n'est pour y élever des animaux?

Je le répète, nous sommes arrivés au terme d'un processus, et il nous appartient désormais de changer la donne afin d'envisager les problèmes de manière plus globale.

#### PROLIFÉRATION DES ALGUES VERTES EN PAYS-DE-LA-LOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou, pour exposer sa question, n° 53, relative à la lutte contre la prolifération des algues vertes en Pays-de-la-Loire.

**M. Christophe Priou.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

La prolifération des algues vertes et des micro-algues sur la côte Atlantique s'amplifie. Les marées vertes se succèdent année après année en saison estivale et menacent aujourd'hui la biodiversité. Les municipalités font face comme elles peuvent en organisant des opérations de ramassage de ces algues, mélangées ensuite à d'autres déchets verts pour

stopper une putréfaction qui peut être dangereuse. Les phénomènes de prolifération d'algues, qui prennent des proportions de plus en plus importantes, sont les indicateurs d'une mauvaise qualité écologique des eaux côtières. Même si ces problèmes ne semblent pas porter atteinte à la santé des baigneurs, ils constituent une gêne importante pour les stations balnéaires.

Dans le cadre d'un plan de lutte dédié, l'État a soutenu les collectivités littorales de la région Bretagne dans le financement d'installations de traitement des algues vertes à hauteur de 80 % à 90 %, avec l'ADEME et l'Europe. Les collectivités territoriales des Pays-de-la-Loire ne perçoivent qu'un financement de l'ADEME à hauteur de 30 % pour la réalisation de leurs infrastructures, ce qui est nettement insuffisant.

Je souhaite donc savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour lutter contre la prolifération des algues vertes en Pays-de-la-Loire et aider les collectivités territoriales à y faire face.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

**M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.** Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, qui s'appête à représenter la France à la conférence des parties à la Convention des Nations unies sur le changement climatique, qui va avoir lieu à Doha.

Comme vous l'avez dit, le phénomène du développement des algues vertes sur les côtes françaises porte directement préjudice à l'environnement et à la biodiversité, ainsi qu'au dynamisme de nos territoires. La Commission européenne a assigné la France le 17 février 2012 devant la Cour de justice pour mauvaise application de la directive de 1991 concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates à partir de sources agricoles.

Notre gouvernement s'est donc engagé dans une réforme résolue de la réglementation en matière de nitrates. Bien sûr, comme le rappelait Stéphane Le Foll à l'instant, les représentants de la profession agricole sont étroitement associés à l'élaboration de ce nouveau dispositif.

Par ailleurs, la France est loin, trop loin, de son objectif de bon état écologique des masses d'eau, fixé par la directive cadre sur l'eau de 2000. Alors que nous approchons de la fin de l'année 2012, nous n'avons pas encore atteint la moitié de l'effort à fournir d'ici 2021. C'est pourquoi le Premier Ministre a chargé M. Philippe Martin, député du Gers, d'une mission sur la gestion quantitative de l'eau, afin d'identifier les points de blocage qui conduisent aux retards observés et de faire des propositions au Gouvernement pour réorienter notre politique de l'eau.

J'ajoute qu'un soutien important aux actions de lutte contre les pollutions diffuses a été décidé par les agences de l'eau. Près de 900 millions d'euros pour la période 2013-2018 seront ainsi dédiés à ces actions, soit le double du programme précédent.

Sur les côtes atlantiques, il convient de distinguer la situation bretonne de la situation ligérienne, où l'influence des apports de la Loire est majeure. Mais en Pays-de-la-Loire comme ailleurs, l'intervention de l'État doit d'abord se concentrer sur la prévention des pollutions, afin de lutter à la source contre le phénomène des algues vertes.

À cet égard, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le SDAGE, de Loire-Bretagne comprend déjà une disposition qui impose un programme de réduction

des flux de nitrates aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux, les SAGE, des littoraux sujets à échouages d'algues vertes.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la DREAL, des Pays-de-la-Loire vient d'engager une étude visant à préciser l'origine des flux de nitrates dans le but de définir les mesures et les actions permettant de corriger la situation actuelle.

Ce qui a été fait en Bretagne doit nous éclairer et nous permettre d'avancer avec efficacité. Chacune des huit baies du plan Algues Vertes présente des spécificités dont il convient de tenir compte. Une connaissance scientifique fine est un préalable à une action adaptée au littoral atlantique.

Soyez donc assuré, monsieur le député, que le Gouvernement prend toutes ses responsabilités sur cette question, au moment où l'État est le plus attendu en matière de pollution des eaux. Le rôle de l'État, c'est bien la prévention, en collaboration étroite avec les collectivités locales concernées et l'ensemble des acteurs, y compris les acteurs agricoles.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou.

**M. Christophe Priou.** Merci monsieur le ministre pour cette réponse très concise. Nous connaissons tous le dynamisme et l'humour de notre collègue Philippe Martin, député du Gers, qui n'est pas encore tout à fait touché par les algues vertes, malgré la montée régulière des océans ! Il a lui-même beaucoup œuvré pour la sauvegarde de l'armagnac, et je tenais à le saluer. Nous attendons son rapport, ses conclusions et ses propositions.

#### PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour exposer sa question, n° 56, relative au financement des mesures prescrites par les plans de prévention des risques technologiques.

**Mme Véronique Louwagie.** Ma question s'adresse à Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Je souhaite l'interroger sur les conséquences de la mise en place des plans de prévention des risques technologiques, les PPRT, issus de la loi du 30 juillet 2003.

Comme vous le savez, ces plans prévoient notamment des périmètres de délaissement, c'est-à-dire des zones dans lesquelles toutes les constructions existantes doivent être démolies. Le financement des mesures imposées par ces PPRT est réparti de façon tripartite, un tiers étant versé par l'exploitant du site, un tiers par l'État et un tiers par la collectivité concernée.

Toutefois, ce dispositif pose de sérieuses difficultés à certaines communes, dont les budgets sont parfois très limités au regard du coût des mesures imposées et qui doivent supporter ces charges financières considérables.

Dans ma circonscription, la commune du Merlerault fait l'objet d'un PPRT pour un dépôt de gaz inflammable liquéfié, exploité par la société Totalgaz. Le coût de ce PPRT est estimé entre 4 et 5 millions d'euros, soit 1,5 million environ pour la commune dans le cadre d'un financement tripartite, alors que celle-ci perçoit une contribution économique territoriale, CET, de 8 900 euros.

Je souhaiterais connaître la position du Gouvernement car il me paraît difficile qu'une collectivité territoriale puisse intervenir avec un tel niveau d'engagement et de si faibles ressources. Quel peut être la marge d'évolution concernant les applications du PPRT ?

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

**M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.** Madame la députée, votre question préoccupe en effet beaucoup d'élus dans nos territoires soumis à PPRT, car c'est un sujet très sensible pour les communes qui disposent de ressources limitées.

Commençons par dire que les PPRT seront développés, dans la mesure où ce sont des outils indispensables à la coexistence des activités industrielles avec les autres usages du foncier.

Au 1<sup>er</sup> septembre, sur les 420 PPRT à élaborer, 98 % ont déjà été prescrits et 45 % approuvés. Pour accompagner cette nécessaire accélération, le ministère de l'écologie a porté les crédits de 33,6 millions d'euros en 2012 à 44,6 millions d'euros en 2013, soit une augmentation d'un tiers. Ces sommes constitueront la part de l'État dans le financement des mesures foncières.

L'association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs, l'AMARIS, a aussi alerté la ministre de l'écologie sur le problème du financement. D'ores et déjà, plusieurs réunions de travail ont eu lieu et ont permis des avancées notables.

La première difficulté concerne la faible acceptation du financement des travaux obligatoires prescrits chez les riverains, pour leur sécurité. Il faut rappeler aux riverains que ces travaux font désormais l'objet d'un crédit d'impôt, que votre assemblée vient de porter de 30 à 40 %.

S'agissant du PPRT de Merlerault, un travail important de réduction du risque à la source a déjà été effectué. Les mesures de réduction des risques, qui seront prescrites par arrêté préfectoral et intégralement financées par l'industriel, ont permis d'écarter le phénomène dangereux des *BLEVE* – *boiling liquid expanding vapor explosion* – et de réduire la surface exposée aux risques technologiques de 149 à 39 hectares. De ce fait, le nombre des logements concernés par le PPRT est passé de 438 à 120 et celui des établissements recevant du public, les ERP, de 32 à 9.

Pour ce qui est du financement des mesures foncières, je vous rappelle qu'une convention tripartite entre l'État, les exploitants des installations à l'origine du risque et les collectivités doit être établie pour définir le montant des contributions de chacun.

Il va de soi – mais cela va mieux en le disant – que les ressources des collectivités concernées sont prises en considération. C'est uniquement en l'absence d'accord dans le délai d'un an après l'approbation du PPRT que s'appliquerait le mécanisme de financement par défaut, qui prévoit une clé de répartition par tiers entre l'État, les collectivités et les exploitants des installations à l'origine du risque. Là encore, les ressources des collectivités concernées sont prises en considération dans la clé de répartition, puisque celle-ci est prévue au prorata de la CET qu'ils perçoivent des exploitants des installations à l'origine du risque. Le réalisme et le pragmatisme sont donc présents à chaque étape.

Je vous confirme que la difficulté que vous évoquez – et qui est réelle – a déjà été prise en considération dans la loi. Le cas des collectivités à faibles ressources financières, dans la

pratique, fait l'objet d'un examen particulièrement attentif par les préfets et les services de l'État. Ce sera bien évidemment le cas pour le plan concernant Totalgaz à Merlerault.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie.

**Mme Véronique Louwagie.** Je vous remercie pour les détails que vous venez de nous donner, et pour la connaissance du dossier dont vous avez fait preuve. Vous parlez de réalisme, de pragmatisme et d'examen attentif : je resterai très vigilante sur ce dossier.

#### BRANCHE EST DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Zumkeller, pour exposer sa question, n° 50, relative à la deuxième phase de la branche "Est" de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

**M. Michel Zumkeller.** Ma question est davantage une interrogation quant à la poursuite des travaux de la branche « Est » de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. En effet, les annonces du Gouvernement concernant la limitation des futurs projets ont inquiété les habitants du territoire de Belfort et, plus généralement, de la région de Franche-Comté.

Nous avons eu la chance de voir inaugurer l'année dernière la nouvelle LGV Rhin-Rhône. Je l'ai d'ailleurs empruntée ce matin pour me rendre à Paris en compagnie de plusieurs de mes collègues. C'est une ligne utile, qui a désengorgé toute une région et qui nous a reliés à l'Europe. Elle a permis que nos voisins suisses réalisent, pour la première fois de leur histoire, hors de leur pays, un investissement en infrastructures. Cela montre tout l'intérêt de ce projet, fruit de trente années de batailles politiques – au sens large du terme, puisque l'ensemble des partis politiques étaient parties prenantes.

Cette ligne, qui présente la particularité de ne pas être reliée à Paris, doit être achevée. Un protocole d'accord existe, les collectivités locales se sont engagées sur le financement. Pourrait-on lever nos inquiétudes ? Quel intérêt le Gouvernement porte-t-il à ce projet ? Quelles sont ses intentions ? Il s'agit seulement de poursuivre ce qui a été entrepris et d'achever la construction des 50 kilomètres restants. Ce projet, je le répète, a permis à plusieurs régions de s'ouvrir à leurs voisins frontaliers, et plus généralement à l'Europe.

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

**M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.** Je vous prie d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. Frédéric Cuvillier, ministre des transports, aujourd'hui en déplacement à Lens avec le Président de la République.

Comme vous le savez, monsieur le député, le projet de LGV Rhin-Rhône comporte trois branches, centrées sur Dijon : la branche « Est », vers Mulhouse ; la branche « Sud », vers Lyon et la branche « Ouest », vers l'actuelle LGV Paris-Lyon. Le coût total du projet est évalué à près de 10 milliards d'euros.

La première phase de la branche « Est », longue de 140 kilomètres, relie Villers-les-Pots en Côte-D'or à Petit-Croix dans le territoire de Belfort. Elle permet de réaliser la majorité des gains de temps sur le projet. Elle a été mise en service le 11 décembre 2011 et a coûté 2,3 milliards d'euros.

La seconde phase est constituée des deux extrémités de la première phase – une section « Ouest », longue de 15 kilomètres vers Dijon et une section « Est », longue de 35 kilomètres vers Mulhouse – pour un coût total de 1,2 milliard.

Cette seconde phase a fait l'objet d'un protocole d'intention de financement, signé le 18 janvier dernier entre l'État et les collectivités intéressées par ce projet.

Le projet de LGV Rhin-Rhône dans son ensemble, et donc la seconde phase de la branche Est, a été inscrit par le précédent gouvernement dans le projet de Schéma national des infrastructures de transports, le SNIT. Frédéric Cuvillier a déjà eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises sur ce schéma : présenté à l'automne 2011, il comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers – dont 88 milliards à la charge de l'État – à réaliser sur les vingt-cinq prochaines années. Or, et c'est tout le problème, ce projet de schéma ne dit rien ni des priorités ni des solutions de financement nécessaires à sa réalisation.

C'est la raison pour laquelle une mission parlementaire et technique a été installée par le ministre des transports le 17 octobre dernier, afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle, des perspectives de nos finances publiques – là encore, soyons pragmatiques – et compte tenu de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants. Les conclusions de cette commission sont attendues au printemps prochain.

La seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sera examinée, comme tous les projets de LGV qui n'ont pas encore été engagés, dans le cadre de cette commission « Mobilité 21 ». Dans l'attente des résultats de ses travaux, prévus au printemps prochain, le préfet de la région Franche-Comté, préfet coordonnateur du projet de LGV Rhin-Rhône, réunira un comité de pilotage début 2013. Ce comité recueillera tous les éléments qui contribueront à préciser l'intérêt de cette seconde phase, en particulier quant au schéma de service, de façon à réduire au maximum les incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur ce projet, aux plans tant technique qu'économique.

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

**M. Michel Zumkeller.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour la précision de cette réponse. Le but de ma question était d'alerter le Gouvernement sur la pertinence du projet et de faire en sorte que l'ensemble des critères soient bien pris en compte. Même si nous comprenons qu'il existe des priorités, nous souhaitons que les qualités de ce projet soient mises en avant.

#### RÉTABLISSEMENT DE L'ALLOCATION ÉQUIVALENT RETRAITE

**M. le président.** La parole est à M. Damien Meslot, pour exposer sa question, n° 63, relative au rétablissement de l'allocation équivalent retraite.

**M. Damien Meslot.** Madame la ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie, ma question porte sur la restauration de l'allocation équivalent retraite.

L'AER est une allocation destinée aux demandeurs d'emploi âgés de moins de soixante ans, justifiant du nombre de trimestres suffisant pour bénéficier d'une retraite à taux plein. Elle permettait aux chômeurs n'ayant pas encore atteint l'âge légal de départ à la retraite de percevoir un revenu jusqu'à ce qu'ils puissent toucher leur pension de retraite.

L'AER a été remplacée en 2011 par l'allocation transitoire de solidarité, d'un montant identique à l'AER mais destinée uniquement aux seniors qui ont épuisé leurs droits au chômage après soixante ans. La situation reste néanmoins

délicate pour les personnes de moins de soixante ans à jour de leurs cotisations de retraite, qui demeurent exclues de ce dispositif. Les conditions même d'obtention de cette nouvelle allocation paraissent en effet difficiles à réunir pour elles, dans la mesure où le bénéficiaire doit avoir soixante ans et être né entre 1951 et 1953. Or les personnes nées fin 1952 et en 1953 n'ont pas encore soixante ans et ne perçoivent donc aucune aide compensatoire.

La suppression de l'AER avait été décidée pour permettre aux chômeurs n'ayant pas encore atteint l'âge légal de la retraite de retrouver un emploi. Toutefois, avec la crise et l'aggravation du chômage, le retour à l'emploi des seniors s'avère beaucoup plus difficile.

Le Président de la République avait annoncé, durant sa campagne électorale, que l'AER serait rétablie s'il remportait les élections et qu'elle serait attribuée à tous les demandeurs d'emploi pouvant bénéficier d'une retraite à taux plein et n'ayant pas atteint l'âge légal de départ en retraite. Beaucoup de demandeurs d'emploi, licenciés notamment avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009, s'étonnent donc que le Gouvernement ne rétablisse pas l'AER ; ils seraient trente mille concernés par cette mesure et cette promesse non tenue ! Ils ont été pour la plupart licenciés entre 2006 et 2007, et font partie de celles et ceux qui n'ont pas accès à l'allocation transitoire de solidarité mise en place en 2011.

Alors que notre pays vit une crise grave et que, depuis votre arrivée au Gouvernement, aucune mesure efficace n'a été prise pour corriger la courbe du chômage, le nombre de demandeurs d'emploi explose, en particulier chez les seniors. Il est donc urgent d'agir et de tenir votre promesse de campagne concernant l'AER.

Dans ma circonscription, le mécontentement des salariés concernés s'accroît de jour en jour, quotidiennement relayé par la presse locale qui s'en fait l'écho. L'espoir suscité par le rétablissement de l'AER promise laisse place à la déception et au désarroi !

Madame la ministre, je souhaiterais donc savoir si, conformément à la promesse de campagne de votre majorité, dont Pierre Moscovici s'était fait l'écho dans notre région, l'AER sera rétablie pour tous les demandeurs d'emploi pouvant bénéficier d'une retraite à taux plein mais n'ayant pas encore atteint l'âge légal de départ en retraite.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.

**Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.** Monsieur le député, nous parlons de situations que nous connaissons bien et qui sont en effet douloureuses.

L'AER était un minimum social versé aux demandeurs d'emploi seniors ayant la durée requise pour bénéficier d'une retraite à taux plein mais n'ayant pas encore atteint l'âge d'ouverture des droits pour pouvoir liquider leur retraite. L'allocataire touchait une indemnisation mensuelle de mille euros jusqu'à la retraite ; il était par ailleurs dispensé de recherche d'emploi, ce qui assimilait ce dispositif à une forme de préretraite.

La question des fins de carrière et de la transition entre l'emploi et la retraite est au cœur des préoccupations du Gouvernement. Dès le 2 juillet dernier, le décret abaissant l'âge de départ à la retraite à soixante ans, pour les personnes ayant commencé à travailler tôt et ayant la durée de cotisation requise, est venu réparer la principale injustice de la réforme

de 2010. Les premiers départs au titre de cette mesure ont eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre ; en année pleine, plus de 100 000 personnes en bénéficieront.

L'accord sur le contrat de génération vient par ailleurs d'être conclu par les partenaires sociaux, avec notamment pour objectif de favoriser le maintien dans l'emploi et l'embauche des seniors. Le projet de loi sera présenté en conseil des ministres le 12 décembre. Vous voyez donc, monsieur le député, que nous agissons.

Un état des lieux précis des situations injustes que vous décrivez a démarré. Il s'appuie sur le suivi des bénéficiaires du décret « retraites » de cet été, et vous serez informé de ce recensement. En fonction des résultats, le Gouvernement s'engage à proposer un dispositif permettant de répondre à l'urgence sociale dont nous avons héritée.

La solution ne passera pas par le retour à des politiques de préretraite qui ont montré leurs limites. Elle relève avant tout de la mobilisation d'un ensemble de moyens visant à faciliter les fins de carrière et les transitions entre emploi et retraite.

Dans le cadre de la feuille de route sociale issue de la grande conférence sociale de juillet dernier, une réforme globale du système de retraite sera mise en chantier en 2013, pour assurer la pérennité et l'équité du système. C'est dans le cadre de cette réflexion que devront être abordées la question des transitions entre emploi et retraite et celle des conditions de départ en retraite.

**M. le président.** La parole est à M. Damien Meslot.

**M. Damien Meslot.** Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. En ce qui concerne le recensement, nous savons déjà qu'il y a trente mille personnes concernées. Je souhaite donc que des mesures soient prises très rapidement, car ces trente mille personnes, souvent issues dans ma région du secteur automobile, sont actuellement sans revenu.

#### INSTALLATION D'UN TEP AU CENTRE HOSPITALIER D'ALBI

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Valax, pour exposer sa question, n° 37, relative à l'installation d'un TEP au centre hospitalier d'Albi.

**M. Jacques Valax.** Ma question s'adresse à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé et concerne la demande présentée par l'hôpital d'Albi, dans le département du Tarn, pour l'installation d'un TEP en médecine nucléaire. Sans doute connaissez-vous bien mieux que moi, madame Delaunay, le fonctionnement de ce genre d'appareil, qui induit une modification de la prise en charge dans près d'un tiers des cas, notamment en cancérologie, car il permet un examen plus rapide, plus précis, avec une meilleure contribution du diagnostic ainsi qu'un suivi plus pertinent de l'efficacité des traitements pratiqués.

Le service de médecine nucléaire du centre hospitalier d'Albi répond aux besoins d'environ 400 000 habitants ; sachant que 900 nouveaux cas de cancer sont identifiés chaque année dans le département du Tarn, si l'on se réfère de façon stricte aux pathologies cancéreuses relevant d'un bilan d'évaluation TEP pré- ou post-thérapeutique, l'installation de cet appareil permettrait d'assurer entre 1 200 et 1 400 actes par an. En ce qui concerne les autres activités, hors cancer, relevant d'une exploration TEP, l'hôpital d'Albi les évalue entre 200 et 300 patients supplémentaires, selon l'activité déjà réalisée dans le service en médecine nucléaire

En ce qui concerne les locaux, il serait possible d'installer un TEP dans des locaux contigus au service actuel. Cette organisation spatiale permettrait de limiter les frais de fonctionnement en personnel médical, paramédical et de secrétariat. L'investissement à consentir est cependant très important pour l'établissement, puisqu'il s'agirait de deux à trois millions d'euros.

Compte tenu de sa situation budgétaire au sein du territoire de santé du Tarn et de ses contraintes financières, et bien que le centre hospitalier d'Albi soit le seul détenteur d'une autorisation de médecine nucléaire – ce qui en fait une de ses spécificités et de ses points forts –, l'installation d'un TEP ne pourrait se faire que si l'État y participe, selon des modalités sur lesquelles, je n'en doute pas, le Gouvernement va nous donner des informations positives.

Ma question est donc simple : que pense-t-il pouvoir faire pour répondre à cette demande légitime, présentée dans l'intérêt des patients du département du Tarn, au nom de l'hôpital d'Albi ?

**Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.** Monsieur le député, l'appareil dont vous parlez est si coûteux, non seulement à l'achat mais aussi à l'utilisation, que l'on peut parler à son propos d'équipement.

Dans le schéma d'imagerie actuel de la région Midi-Pyrénées, quatre équipements en tomographie par émissions de positons, dits TEP ou Pet-Scan, avaient été prévus et ont été installés : un dans l'Aveyron, à Rodez, et trois en Haute-Garonne.

Dans le cadre de l'élaboration du projet régional de santé en cours de finalisation, l'agence régionale de santé, sur la base de l'avis du comité technique régional, a considéré que les besoins étaient couverts. Néanmoins, deux demandes supplémentaires ont été enregistrées, l'une dans les Hautes-Pyrénées, à Tarbes – mais la proximité avec le centre hospitalier de Pau, déjà doté et situé à vingt minutes de Tarbes n'a pas permis de retenir cette hypothèse ; la seconde dans le Tarn, où le centre hospitalier d'Albi, disposant d'un service de médecine nucléaire, a effectivement élaboré un projet.

Cette dernière demande repose sur les éléments que vous avez évoqués. Le Tarn est le seul département actuellement non équipé et qui voit sa population augmenter.

Les indications se développent dans le suivi et la prise en charge en cancérologie, cardiologie et neurologie. L'équipe médicale du service de médecine nucléaire s'est récemment renforcée avec l'arrivée d'un deuxième praticien et dispose déjà de plusieurs équipements de pointe.

À la lumière de ces éléments, notamment du point de vue de la démographie médicale, l'agence régionale de santé a étudié la demande exprimée par le centre hospitalier d'Albi : ce dossier pourra être étudié au cours des cinq années de développement du schéma régional d'organisation des soins. Le directeur général de l'ARS a donc acté, dans le cadre du projet régional de santé, la possibilité d'un tel appareillage pour le Tarn.

Dans l'hypothèse où le centre hospitalier d'Albi confirmerait sa demande d'implantation – il me semble que vous le faites en son nom –, et afin que celle-ci puisse être instruite par l'ARS, plusieurs éléments devraient être mis en avant.

Le centre hospitalier d'Albi n'est pas aujourd'hui capable de supporter l'ensemble de ces investissements car il est inscrit dans une démarche de plan de retour à l'équilibre budgétaire.

Il devrait donc préalablement assainir sa situation budgétaire, notamment afin de développer des marges d'autofinancement.

Indépendamment de l'acquisition d'un éventuel « tepscan », le centre hospitalier d'Albi doit mettre aux normes son service de médecine nucléaire et renouveler ses équipements de gamma-caméras.

Dans cette optique, la coopération entre les établissements de santé, au sein du territoire tarnais mais également avec les départements du Lot, de l'Aveyron et du Tarn-et-Garonne, doit être approfondie pour optimiser l'utilisation de chaque appareil. L'implantation d'un nouvel équipement dans le Tarn ne devrait pas conduire à fragiliser celui installé dans l'Aveyron, au centre hospitalier de Rodez, et qui est largement sous-utilisé aujourd'hui.

#### PERMANENCE MÉDICALE DANS LA COMMUNE DE CILAOS

**M. le président.** La parole est à M. Jean Jacques Vlody, pour exposer sa question, n°48, relative à la mise en place d'une permanence médicale dans la commune de Cilaos.

**M. Jean Jacques Vlody.** Ma question porte sur l'offre de soins dans la commune de Cilaos, à La Réunion.

Cilaos est une commune du centre de l'île de La Réunion, située dans un cirque naturel du même nom, qui compte 6 000 habitants tout au long de l'année. Isolée du reste de l'île, il faut, pour y accéder, emprunter une route de montagne très sinueuse, comportant de nombreux virages étroits ou en épingle, bordés par des ravins profonds et des falaises instables. Trois tunnels à voie unique doivent de surcroît être franchis. Les pluies, violentes et fréquentes dans cette région, entraînent fréquemment des éboulis qui bloquent bien souvent la route. Lorsque cela se produit, les habitants de Cilaos peuvent être littéralement coupés du monde pendant plusieurs jours, le temps pour les services des routes d'intervenir, comme cela fut le cas il y a à peine trois semaines.

Compte tenu de ces difficultés d'accès, le centre hospitalier universitaire de Saint-Pierre, qui a pour mission d'assurer les soins de proximité dans la commune de Cilaos, y a installé une antenne.

Actuellement, une permanence médicale est assurée par les médecins libéraux exerçant dans le cirque de Cilaos. Or cette permanence n'est assurée qu'en semaine et pendant la journée.

Les soirs et les week-ends, en cas d'urgence, les habitants de Cilaos doivent se rendre au CHU de Saint Pierre, situé à une heure de route. Lorsque la route est coupée, ils sont privés de ces soins d'urgence.

Cette situation est d'autant moins acceptable qu'elle ne concerne pas les seuls habitants de Cilaos. Destination touristique réputée pour ses randonnées, cette commune peut compter jusqu'à 20 000 personnes en haute saison. Ces touristes, qui pratiquent des sports à risques, sont également concernés.

Vous conviendrez avec moi, madame la ministre, que cette situation n'est pas satisfaisante et qu'elle doit être améliorée pour mieux répondre aux besoins de la population, qu'elle soit permanente ou de passage, les soirs comme les week-ends.

L'égal accès à des soins normaux est aussi un droit pour les habitants de Cilaos !

Reconnaissons cependant que, ces dernières années, des efforts ont été engagés en ce sens, notamment grâce à l'intervention du SAMU 974 et au déploiement d'un dispositif de télémédecine permettant de soutenir les professionnels paramédicaux présents sur le site la nuit et le week-end.

Toutefois, ce mécanisme, expérimental, ne saurait à lui seul suffire. Il ne permet pas en particulier de répondre à l'engagement pris par le Président de la République de permettre à tous d'être pris en charge en urgence dans un délai de trente minutes.

Face à l'absence d'un système de garde satisfaisant, j'insiste sur la nécessité d'apporter des solutions adéquates aux habitants de Cilaos, avant qu'un drame ne se produise, comme celui qui a ému la France il y a peu.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il mettre en œuvre pour garantir la sécurité et la santé des habitants du Cirque ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.

**Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des personnes âgées et de l'autonomie.** Monsieur Vlody, le cirque de Cilaos est en effet une région très enclavée de La Réunion. Un seul médecin libéral y réside en permanence. Ce professionnel assure également la couverture médicale des quelques lits de médecine du site hospitalier local du CHU de La Réunion. Une salle d'accouchement peut être « armée », avec alors la présence d'un praticien hospitalier, en cas de coupure de la route suite à des événements climatiques ou des éboulements.

La permanence des soins en soirée, nuit et week-end, est assurée par le service des urgences du CHU, via un dispositif de télémédecine reliant à distance les médecins urgentistes à l'infirmière de garde sur place sur le site hospitalier de Cilaos. Si nécessaire, un transport ambulancier ou l'intervention du service mobile d'urgence et de réanimation – le SMUR – sont mobilisés.

Si ce dispositif donne satisfaction pour la plupart des demandes de soins courants, il reste néanmoins fragile pour répondre aux situations de réelle urgence, et doit donc être consolidé dans le cadre de l'engagement présidentiel que vous avez rappelé.

L'Agence de santé de l'Océan indien étudie actuellement plusieurs solutions : renforcer la télémédecine, élargir le recours au transport sanitaire hélicoptéré, promouvoir la création d'une maison de santé favorisant à terme l'installation et la résidence de professionnels médicaux et paramédicaux répondant davantage et sur la durée aux besoins de santé des habitants du Cirque. À titre subsidiaire, et en considération de la mission de l'hôpital public de sécuriser la permanence des soins dans les zones où celle-ci ne peut être assurée par les professionnels libéraux, il peut être envisagé de renforcer ponctuellement les effectifs des praticiens hospitaliers, positionnés alors dans le cirque, aux heures des plus forts recours.

Cette dernière solution, qui ne peut être écartée, devra cependant être examinée avec mesure au regard de l'importance des moyens médicaux hospitaliers qu'elle pourrait mobiliser.

Ces pistes devront être envisagées dans le cadre plus vaste d'un projet de santé pour le cirque de Cilaos, garantissant la cohérence et la complémentarité des différentes interventions.

La ministre des affaires sociales et de la santé, qui vous prie d'excuser son absence, a demandé à l'Agence de santé Océan indien de mener ce chantier prioritaire dans le cadre des consultations en cours sur l'accès aux soins urgents à moins de trente minutes. Le CHU de La Réunion y sera associé. Elle devra lui faire part de ses conclusions et lui indiquer notamment les besoins de renforts à mobiliser pour garantir la sécurité de l'accès aux soins urgents des habitants de Cilaos et des touristes.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Jacques Vlody.

**M. Jean Jacques Vlody.** Je vous remercie de cette réponse, madame la ministre. Je prends acte que le Gouvernement considère Cilaos comme un secteur prioritaire et que des pistes sont étudiées pour trouver une solution pérenne à terme. Je serai vigilant, notamment auprès de l'ARS, pour qu'une réponse d'urgence soit immédiatement mise en œuvre et que l'on n'attende pas des mois avant de dégager une solution définitive.

#### PAPETERIE DE NOVILLARS

**M. le président.** La parole est à M. Éric Alauzet, pour exposer sa question, n°33, relative à la situation de la papeterie de Novillars.

**M. Éric Alauzet.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances et porte sur le financement de la modernisation et du développement de la papeterie de Novillars, à quelques kilomètres au Nord-Est de Besançon. En mai dernier, cette papeterie, en activité depuis cent vingt neuf ans, a cessé de produire, laissant une soixantaine d'employés au chômage, malgré les nombreux atouts de la papeterie, dans l'attente de finaliser le montage financier du projet de développement.

Confrontée à des difficultés, la papeterie, en pleine mutation, est désormais engagée dans un projet moderne et durable, qui verra la réalisation d'une centrale de cogénération biomasse, inscrit à la commission de régulation de l'énergie. L'entreprise pourra ainsi se mettre à l'abri des aléas et des fortes augmentations à venir du coût de l'énergie, la papeterie ne pouvant plus exister sans la centrale et inversement. Soixante emplois dotés d'un réel savoir-faire seront ainsi sauvés et plusieurs dizaines d'emplois locaux pourraient être créés dans la filière bois.

Il s'agit bel et bien d'un projet du XXI<sup>e</sup> siècle, bâti autour du recyclage, des énergies renouvelables, et parfaitement inscrit dans la transition écologique et la création d'emplois locaux, qui constituent les priorités du Gouvernement et de la majorité présidentielle.

Le potentiel de la papeterie est reconnu. Fadi Gemayel, un industriel spécialisé dans le papier, s'est engagé avec force en faveur de sa reprise. Il apporte 2,5 millions d'euros pour créer le capital social et mettre en place le fonds de roulement. Il reste à trouver 2,8 millions d'euros de prêt bancaire pour moderniser l'outil industriel et élargir le spectre des matières premières absorbées par l'usine.

Le plan d'affaires présente une sécurisation des apports en papiers et cartons, une zone de chalandise importante, une collaboration étroite avec les acteurs économiques et institutionnels du territoire.

Malgré l'engagement de l'État et des collectivités pour un cautionnement à hauteur de 58 %, les antennes régionales des banques refusent d'accorder les prêts qui permettraient la reprise de l'activité. Les banques n'ont pas expliqué clairement

les raisons de leur frilosité mais on comprend néanmoins qu'elles ont des difficultés à appréhender le potentiel et la modernité du projet.

Dans ce contexte, on mesure tout l'intérêt de la Banque publique d'investissement – la BPI – que le Gouvernement va mettre en place dans quelques semaines, alors que les banques présentes sur le marché semblent totalement paralysées.

Néanmoins, à cet instant précis, alors que l'échéance de reprise de la papeterie par M. Gemayel est imminente, nous ne pouvons pas nous permettre de voir disparaître un outil industriel si précieux pour le territoire et plein de promesses.

De quels moyens supplémentaires disposons-nous pour mobiliser les banques dans le financement d'un tel projet ?

Pouvez-vous nous confirmer que la BPI pourra être mobilisée en faveur des entreprises en mutation, comme nous l'avons inscrit en votant des amendements au projet de loi créant la BPI, lorsqu'elles rencontrent des difficultés passagères, comme c'est le cas de la papeterie de Novillars ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député, merci d'interroger le Gouvernement à ce sujet. Nous savons, et en particulier M. Pierre Moscovici, en sa qualité de ministre de l'économie mais aussi d'élu du Doubs, tout l'enjeu que représente la papeterie de Novillars pour l'ensemble du département et pour la filière bois de la Franche-Comté, aussi bien pour l'emploi que pour la production et le développement. L'enjeu est également historique compte tenu de l'histoire de cette papeterie, vieille maintenant de plus d'un siècle.

Je sais que vous avez pu débattre de ce sujet dans l'hémicycle lors de la discussion sur le projet de loi portant création de la Banque publique d'investissement la semaine dernière.

Je connais aussi l'attention particulière que vous, à titre personnel, portez à ce dossier. Je tiens à vous assurer, au nom de M. Pierre Moscovici, que l'ensemble des services compétents met tout en œuvre pour dégager une solution au projet de reprise de la papeterie dans les meilleures conditions et les plus brefs délais.

C'est vrai, depuis mai dernier, la papeterie de Novillars est en liquidation judiciaire, en cessation d'activité, après une gestion que l'on pourrait qualifier de hasardeuse de la précédente direction, qui a conduit soixante-neuf personnes au chômage. Le projet de centrale biomasse, qui doit être développé sur le site et créer plus d'une centaine d'emplois, est, depuis, stoppé dans l'attente d'une reprise de l'activité.

C'est vrai, un industriel libanais, M. Fadi Gemayel, reconnu dans la profession, et qui apporte des garanties solides, a fait part de sa volonté de reprendre ce site. Son investissement doit aujourd'hui être complété par un prêt bancaire qui permettra de moderniser l'outil industriel.

Cependant, les acteurs bancaires dans la région ont fait part de leur réticence à s'engager dans ce projet. Nos services poursuivent leurs efforts, en relation avec OSEO, les collectivités locales et la médiation nationale du crédit, pour parvenir à un tour de table bancaire et financer le prêt de 2,8 millions d'euros. Le dossier est complexe, mais sachez que nous mettons tout en œuvre pour le faire progresser rapidement.

Vous savez que le projet de loi portant création de la Banque publique d'investissement a été judicieusement amendé par votre assemblée afin d'inclure la « mutation »

des entreprises dans ses missions : votre demande est donc, je pense, satisfaite sur ce point. L'Assemblée nationale a par ailleurs réaffirmé, suite à un amendement de la Gauche démocrate et républicaine, que la BPI devrait faire lever sur les banques privées pour les amener à financer ce qu'elles ne financeront pas seules.

La Banque publique d'investissement est en cours de constitution pour être opérationnelle le plus rapidement possible : dans l'intervalle, l'ensemble des outils existants va être mobilisé. Soyez assuré, monsieur le député, que le Gouvernement fait tout ce qui est en son pouvoir pour que ce projet de reprise de la papeterie de Novillars aboutisse.

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

**M. Éric Alauzet.** Je vous remercie, madame la ministre, de cette réponse éclairée, documentée et encourageante. J'espère que nous pourrions illustrer le redémarrage économique avec cet exemple et bien d'autres.

#### SITES D'AULNAY-SOUS-BOIS ET DE RENNES DU GROUPE PSA

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-George Buffet, pour exposer sa question, n° 34, relative à l'activité des sites d'Aulnay-sous-Bois et de Rennes du groupe PSA Peugeot Citroën.

**Mme Marie-George Buffet.** Ma question s'adresse à M. le ministre du redressement productif.

Cela fait des mois et des mois que les salariés de l'usine PSA à Aulnay vivent dans l'angoisse de perdre leur emploi. Le feuilleton est pénible. La CGT a révélé, il y a près de deux ans, un document interne de la direction annonçant la fermeture de l'entreprise. À l'époque, la direction et le ministre, M. Besson, ont nié. Un an après, le groupe a confirmé cette fermeture et la suppression de 8 000 emplois en France, notamment à Rennes.

Attachés à leur outil de travail, les salariés d'Aulnay continuent, malgré des provocations comme celle que nous avons connue la semaine dernière à Aulnay, à produire, avec tout leur savoir-faire, une des voitures les plus vendues en France, la C3.

Mais si, de CCE en réunion tripartite, la direction du groupe parle de mobilité interne, d'accompagnement vers la retraite et de réindustrialisation du site, rien de concret n'est annoncé.

Pour répondre à l'exigence exprimée par l'intersyndicale, « pas un salarié de PSA à Pôle emploi », aucun engagement crédible n'est pris.

À une demande évidente, permettre aux plus de cinquante-cinq ans, usés par le travail sur les chaînes, de partir à la retraite dans des conditions respectueuses de ce qu'ils ont apporté à l'entreprise comme à notre pays, les réponses ne sont pas satisfaisantes.

Quant à la réindustrialisation du site d'Aulnay, des annonces pour le moins floues s'accumulent, tandis que Vinci Construction visite le site.

Ces tergiversations et le refus d'entendre les syndicats n'ont que trop duré. Une exigence s'exprime : la négociation doit vraiment s'ouvrir.

Le Gouvernement peut-il informer la représentation nationale de la teneur des propositions actuellement avancées par la direction de PSA concernant les emplois, les sites et les départs

à la retraite ? Peut-il nous informer du calendrier des négociations ? Peut-il également nous informer des moyens qu'il met en œuvre pour que la voix des salariés soit entendue ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Madame la députée, je vous remercie de cette question qui me permet, au nom de mon collègue chargé du redressement productif et de l'ensemble du Gouvernement, de vous apporter une réponse précise et de vous faire partager les avancées sur les discussions tripartites qui ont eu lieu.

Au niveau national, elles se sont tenues le 25 octobre dernier sous l'égide du ministre du redressement productif et du ministre délégué chargé de la formation professionnelle et du dialogue social, en présence d'élus locaux, des représentants des organisations syndicales et du président du directoire du groupe PSA.

Au niveau local, elles se sont tenues à Rennes et à Aulnay, les 8 et 9 novembre derniers, sous l'égide des préfets de région, en présence d'élus locaux, des représentants des organisations syndicales et du directeur industriel du groupe PSA.

La réunion tripartite nationale a permis d'obtenir plusieurs engagements du groupe PSA, qui seront approfondis dans le cadre des négociations sociales lancées le jour de la tripartite nationale : engagement du groupe à chercher à maintenir l'activité de ses sites de production – hors Aulnay – et des centres de recherche et développement avec, notamment, la pérennisation du site de Rennes à travers l'affectation d'un véhicule, le successeur de la C5 ; engagement du groupe de réindustrialiser les sites d'Aulnay et de Rennes ; engagement d'améliorer le plan social, avec les axes d'amélioration suivants.

Le groupe s'engage à créer des postes supplémentaires de reclassement au sein du groupe, 1 500 postes principalement à Poissy pour les salariés d'Aulnay. Ensuite, il s'engage à réinternaliser des activités pour sauvegarder davantage d'emplois à Rennes. Enfin, il s'engage à prendre en compte les réponses adaptées aux situations des salariés les plus fragiles.

S'agissant des réunions tripartites locales, elles ont permis de faire le point sur les perspectives concrètes de réindustrialisation sur les sites de Rennes et d'Aulnay. Ce processus de réindustrialisation est piloté par les préfets de région, avec toutes les collectivités locales impliquées et la direction du groupe PSA, et en mobilisant l'Agence française pour les investissements internationaux. L'objectif est d'identifier et de favoriser l'implantation de projets industriels sur les sites, en vérifiant projet par projet l'adéquation des emplois proposés avec les compétences des salariés des sites de Rennes et d'Aulnay. Un portefeuille potentiel de 1 000 emplois sur Aulnay a d'ores et déjà été identifié.

Le ministre du travail, Michel Sapin, a par ailleurs demandé aux préfets concernés par Aulnay et Rennes de prescrire une étude d'impact social et territorial, conformément à l'article L. 1233-85 du code du travail, afin de bien quantifier l'ensemble des conséquences directes et indirectes du projet tel qu'il existe aujourd'hui. Il est essentiel d'avoir une vue précise de ces impacts, car les emplois supprimés ont des répercussions sur les prestataires, les familles, les commerçants... Cela constituera un élément qui devra être pris en compte dans les discussions sur le plan de réindustrialisation.

J'espère, madame la députée, avoir répondu à vos questions, s'agissant de discussions en cours.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-George Buffet.

**Mme Marie-George Buffet.** Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse.

Les différents acteurs de la réunion tripartite qui s'est tenue à la préfecture de Seine-Saint-Denis n'ont pas la même vision des annonces faites par la direction, puisque nous sommes sortis de cette réunion sans proposition précise, tandis que les élus locaux d'Aulnay parlaient de déplacer un atelier prévu à Gonesse ou un pôle aéronautique prévu au Bourget. Nous restons dans le flou concernant la liste précise des entreprises contactées pour venir sur le site d'Aulnay.

J'insiste sur ce point, car on sait très bien que le site de Poissy ne pourra pas assimiler, compte tenu du chômage technique, l'ensemble des salariés de PSA Aulnay.

#### COMMISSARIAT DE POLICE D'EPERNAY

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Armand Martin, pour exposer sa question, n° 57, relative à l'aménagement du commissariat de police d'Epernay.

**M. Philippe Armand Martin.** Ma question porte sur l'état d'avancement du projet d'extension du commissariat de police d'Epernay.

Lors d'un déplacement dans cette ville, l'un des prédécesseurs de l'actuel ministre de l'intérieur a pu constater la vétusté et le caractère peu fonctionnel des locaux de la police nationale. En effet, les personnels de la police nationale occupent un bâtiment ancien inadapté à l'exercice de leur mission. Compte tenu de la configuration du commissariat, il est très difficile pour les usagers de disposer d'une confidentialité certaine lors de leur accueil ou du dépôt d'une main courante ou d'une plainte.

Il convient aussi de préciser que les cellules de garde à vue sont particulièrement dégradées, ainsi que les bureaux occupés par les fonctionnaires de police. À la vétusté intérieure, il faut ajouter la dangerosité extérieure du bâtiment : des pierres de façade ou des cheminées se sont déjà décrochées et, en l'absence de toute réparation, d'autres ne manqueront pas de le faire !

Sans vouloir être exhaustif quant aux défaillances de ce bâtiment, j'ajouterai que l'accès au parking des véhicules de service est gêné par un trou et par l'effondrement d'une partie du mur d'enceinte. Vous l'aurez compris, il est urgent d'agir.

Dans un courrier en date du 15 février dernier, le précédent ministre de l'intérieur m'indiquait qu'un budget global de 2 millions d'euros pourrait être consacré à une extension du commissariat d'Epernay et que des études techniques en ce sens seraient réalisées dans les prochaines semaines.

Dès lors, le Gouvernement peut-il me confirmer que le budget de 2 millions d'euros prévu pour la réalisation d'une extension est toujours d'actualité ? Peut-il également préciser l'état d'avancement des études techniques en vue de la réalisation de cette dernière ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député, je m'exprime au nom de mon collègue Manuel Valls qui ne peut être présent, et dont je partage le sentiment.

L'État est attaché, comme les élus locaux, à ce que les fonctionnaires de police, les citoyens, et plus particulièrement les victimes, puissent bénéficier de commissariats à la hauteur des exigences d'un service public moderne.

Or, sur notre territoire, de nombreux commissariats de police sont indiscutablement dans un état médiocre, voire inadaptés ou vétustes.

Le ministre de l'intérieur connaît cette situation et il est particulièrement attentif aux conditions de travail des policiers et à la nécessité pour les forces de l'ordre de disposer des moyens d'accomplir leur mission dans des conditions satisfaisantes. C'est la raison pour laquelle, après la diminution des crédits de fonctionnement de ces dernières années, il a obtenu que les moyens de fonctionnement des services de police et de gendarmerie directement liés à leur activité opérationnelle soient préservés et qu'un effort exceptionnel soit consenti pour le parc automobile. S'agissant de l'immobilier, les besoins sont nombreux, mais, dans la situation financière actuelle, tout ne peut pas être accompli. Des solutions innovantes seront toutefois recherchées pour tenter d'agir en dépit d'étroites marges de manœuvre.

S'agissant du commissariat d'Epernay, ses locaux sont effectivement inadaptés aux besoins des services. Des travaux de réhabilitation d'urgence – électricité, rénovation des sols et des murs, réhabilitation des escaliers – ont été réalisés en 2010, pour un montant de 110 000 euros.

Les élus locaux ont régulièrement signalé cette situation de vétusté.

Plusieurs hypothèses de relogement du commissariat ont été examinées au cours des dernières années : construction neuve sur le parking du site actuel ; extension-réhabilitation du bâtiment existant ; construction neuve sur un terrain mis à disposition par la ville. Dans un contexte budgétaire contraint et pour des raisons techniques, aucun de ces projets n'a pu aboutir.

S'agissant de l'annonce du précédent Gouvernement, selon laquelle un budget de 2 millions d'euros pourrait être consacré à un projet d'extension des locaux actuels – sur la partie de la parcelle prévue initialement pour la reconstruction –, cette promesse s'est avérée irréalisable et techniquement discutable.

Toutefois, les services, en l'occurrence le secrétariat général pour l'administration de la police de Metz, étudient désormais la possibilité de réaliser l'opération d'extension-réhabilitation du site actuel, dont le coût est estimé à 6,7 millions d'euros.

Si les contraintes budgétaires n'ont pas permis l'inscription de cette opération dans la programmation 2013, le ministre de l'intérieur tient à vous assurer que ce dossier continuera de faire l'objet de la plus grande attention et que la faisabilité de cette opération sera examinée avec soin dans le cadre de la prochaine programmation triennale. Le ministre est conscient de l'importance de ce dossier pour les habitants et leurs élus, comme pour les fonctionnaires de police.

J'espère, monsieur le député, que ma réponse vous aura apporté les éclairages que vous demandiez.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Armand Martin.

**M. Philippe Armand Martin.** Madame la ministre, je ne suis qu'à moitié rassuré, car il n'a pas été confirmé que cela serait inscrit dans le cadre de la programmation triennale.

Je rappelle qu'il y a urgence, d'abord pour ce qui est de la sécurité ; ensuite, le personnel, qui travaille dans des conditions très difficiles, voire dangereuses, doit être opérationnel.

Augmenter le nombre de policiers, c'est bien, mais si on ne leur donne pas de moyens, cela risque de ne pas être très utile. Il devient dangereux pour eux de travailler et ils me l'ont fait savoir. J'ai visité leurs locaux et j'ai sensibilisé les différents ministres à ce sujet. Je souhaiterais que l'on puisse programmer rapidement cette opération et qu'elle se concrétise.

#### PRISE EN CHARGE DES AFFECTIONS DE LONGUE DURÉE

**M. le président.** La parole est M. Dino Cinieri, pour exposer sa question, n° 60, relative aux conditions de prise en charge des affections de longue durée.

**M. Dino Cinieri.** Ma question s'adresse à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé. J'y associe mon collègue Paul Salen.

Un grand nombre de nos concitoyens sont malheureusement atteints de maladies incurables plus ou moins graves : cataractes congénitales, diabète insulino-dépendant, rétinopathies. Ces maladies ne sont pas susceptibles d'amélioration, ni médicalement ni chirurgicalement, et peuvent même faire l'objet d'aggravation avec le temps. Les patients qui en sont atteints bénéficient d'une prise en charge à 100 % de leur affection.

Cette prise en charge est généralement accordée pour un an seulement, et les patients doivent faire chaque année une demande de prise en charge à 100 %. Les patients et leurs familles déplorent qu'à de graves problèmes de santé on ajoute des soucis administratifs. C'est pourquoi je souhaite savoir si l'accord de prise en charge pourrait être donné pour une période plus longue, trois ou cinq ans par exemple, voire à vie pour certaines pathologies.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Permettez-moi, monsieur le député, de répondre à votre question au nom de Marisol Touraine.

Les patients peuvent en effet bénéficier d'une prise en charge à 100 % par l'assurance maladie des soins correspondant à une affection de longue durée. Les conditions d'admission en ALD sont aujourd'hui définies par l'article L. 322-3 du code de la sécurité sociale. Il s'agit d'après ce code de pathologies qui nécessitent « un traitement prolongé et une thérapeutique particulièrement coûteuse ».

Un décret définit une liste de trente affections de longue durée ainsi que les critères médicaux correspondants. Pour chacune des affections de cette liste, la prise en charge à 100 % est de droit pour le patient, après accord du service médical de l'assurance maladie. Ce décret a été actualisé le 19 janvier 2011. Il précise que l'admission du patient est accordée dans la plupart des cas pour cinq ans.

D'autres pathologies ne figurent pas sur cette liste et peuvent pourtant correspondre aux critères des ALD, c'est-à-dire un traitement prolongé et une thérapeutique particulièrement coûteuse. Il s'agit des ALD dites « hors liste » ou ALD 31 et 32. Les patients concernés sont alors admis en ALD s'ils correspondent aux critères suivants : souffrir d'une affection grave et caractérisée, ou souffrir d'une association de plusieurs affections caractérisées entraînant un état pathologique invalidant d'une part, nécessiter un traitement prolongé d'une durée supérieure à 6 mois et une thérapeutique particulièrement coûteuse d'autre part. Ces critères résultent des articles L.322-3 et R.322-6 du code de la sécurité sociale.

Pour ces pathologies, la durée de l'admission en ALD n'a pas été précisée par le décret. De ce fait, la durée de l'admission est fixée au moment de l'accord donné par le service médical de l'assurance maladie en fonction du caractère évolutif de la maladie.

En général, le service médical retient soit des durées de 2 ans lorsqu'une évolution impliquant une réduction significative des besoins de soins est susceptible d'intervenir, soit des durées de 5 ans dans les autres cas. Pour la ministre des affaires sociales et de la santé, il apparaît totalement légitime que le droit à la prise en charge à 100 %, qui dépend de la situation médicale du patient, puisse être périodiquement réexaminé. Toutefois, la durée des droits à la prise en charge à 100 % doit être suffisante pour éviter des procédures administratives inutiles et ne pas engendrer de risque pour la continuité des soins.

Vous voyez qu'il s'agit d'un équilibre à trouver. J'espère avoir répondu à votre question, monsieur le député.

**M. le président.** La parole est à M. Dino Cinieri.

**M. Dino Cinieri.** Merci, madame la ministre. Mais les trois cas que j'ai cités, douloureux pour les familles, ne sont pas éligibles à un renouvellement tous les trois ou cinq ans. J'aimerais que l'on puisse en discuter à nouveau dans les mois à venir et regrette que Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ne soit pas présente. Vos compétences sont reconnues, madame la ministre des droits des femmes ; je n'en suis pas moins déçu que cette question n'ait pas fait l'objet d'une réponse de la ministre qui en a la charge.

#### PRÉSENCE MÉDICALE EN HAUTE-VIENNE

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Beaubatie, pour exposer sa question, n° 42, relative à la présence médicale en Haute-Vienne.

**Mme Catherine Beaubatie.** Ma question s'adressait à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé, mais je vous remercie, madame la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, de bien vouloir y répondre.

Je souhaite, à la veille de l'élaboration d'un plan global et cohérent de lutte contre les déserts médicaux, attirer l'attention du Gouvernement sur la fracture sanitaire subie par beaucoup d'habitants de mon département tant dans les zones rurales que dans les quartiers populaires de Limoges. J'avais pris rang pour ma question orale avant que Mme Touraine ne publie certaines de ses propositions. J'apprécie qu'elle se soit saisie de ce problème et je l'en félicite. Permettez-moi néanmoins d'apporter quelques précisions relatives à la partie du département de la Haute-Vienne que je représente.

Une partie non négligeable de la population est dans l'impossibilité d'accéder correctement aux soins, soit en raison de l'éloignement des cabinets médicaux, notamment ceux des spécialistes, soit en raison des dépassements d'honoraires pratiqués. Si cette situation ne concerne encore qu'à la marge les médecins généralistes, tel n'est pas le cas pour les spécialistes. Le nombre insuffisant de pédiatres, de gynécologues ou d'ophtalmologistes prive respectivement 31 %, 30 % et 18 % de la population d'un accès aux soins dans des délais acceptables. Et si, en plus du défaut de praticiens sur le territoire, on ne prend en compte que les médecins ne pratiquant pas de dépassement d'honoraires, la situation s'aggrave très fortement et la pénurie s'intensifie.

Un seul exemple: dans ma région, le pourcentage de la population vivant dans un désert médical gynécologique passe de 30 à 47 % si les patients souhaitent consulter un spécialiste appliquant strictement le tarif de la sécurité sociale.

Ces données, déjà alarmantes aujourd'hui, le deviendront plus encore dans les années à venir du fait du départ à la retraite d'un certain nombre de professionnels de santé si rien n'est fait. Un autre exemple illustre les difficultés que nous pourrions avoir à gérer dans un avenir proche: seulement deux masseurs kinésithérapeutes libéraux de moins de 30 ans exercent sur la partie rurale de ma circonscription où vivent plusieurs dizaines de milliers d'habitants. La concertation que Mme Touraine va mener dans les semaines à venir devra prendre en compte les problèmes rencontrés dans les zones rurales et ailleurs pour assurer une réelle égalité géographique et économique d'accès aux soins.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Madame la députée, nous sommes d'accord sur le fait que la Haute-Vienne illustre bien les difficultés auxquelles nous sommes déjà confrontés pour assurer la présence médicale sur le territoire français. En effet, nous rencontrons cette difficulté partout, en zone rurale mais aussi en zone urbaine. Nous sommes d'accord avec votre constat. Le gouvernement précédent nous a laissé une situation très difficile en matière d'accès aux soins. En cinq ans, la situation s'est considérablement dégradée. Entre 2007 et 2012, 77 départements ont affronté une baisse des effectifs de médecins généralistes. Contrairement aux idées reçues, les territoires ruraux ne sont pas les seuls touchés puisque Paris et le Val-de-Marne enregistrent la plus forte baisse de médecins de famille: 16 %.

La moyenne d'âge des généralistes libéraux en activité est aujourd'hui de 53 ans et plus d'un département sur deux a une moyenne d'âge supérieure. Surtout, la relève ne semble pas assurée. Le nombre de médecins de moins de 40 ans qui s'installent est insuffisant. Dans le Cher, un tiers des omnipraticiens libéraux ont plus de 60 ans, tandis que les moins de 40 ne représentent que 4,3 % des effectifs. Ces chiffres me semblent particulièrement frappants.

Nous savons tous que le départ à la retraite d'un médecin, surtout dans les territoires ruraux, est une inquiétude majeure pour la population. Comme la ministre des affaires sociales et de la santé l'a déjà dit, les mesures simplistes de coercition seront écartées. Ce ne sont pas les plus efficaces en la matière. Non seulement elles seraient injustes, car elles ne concerneraient en réalité que les étudiants et jeunes médecins, mais surtout, elles seraient inefficaces, car elles entraîneraient une autre désertification, celle des filières universitaires visées par ces mesures.

Ma collègue Marisol Touraine précisera donc avant la fin de l'année 2012 le sens de notre action sur ce sujet prioritaire, mais je peux d'ores et déjà évoquer ici quelques principes.

Tout d'abord, la mesure miracle n'existe pas, sinon elle aurait déjà été trouvée. Il faut travailler sur un ensemble de dispositifs nouveaux et inventifs qui répondent aux vraies attentes des jeunes médecins. La ministre des affaires sociales et de la santé en proposera un certain nombre, mais elle étudiera aussi toutes les bonnes idées, qu'elles viennent des professionnels de santé ou des élus. Tout le monde doit s'impliquer dans cet enjeu prioritaire.

Le moment de la formation initiale doit être davantage ouvert pour inciter au choix de la médecine générale. La découverte au plus tôt de ce métier permettra d'attirer plus d'internes vers cette filière majeure pour notre système de soins.

Le moment de l'installation est aussi stratégique. Il ne s'agit plus de multiplier les dispositifs d'aide, déjà très nombreux, il est maintenant temps de les faire connaître et de sécuriser les jeunes médecins en les accompagnant dans leur installation.

Enfin, si dans certaines situations extrêmes l'initiative libérale faisait réellement défaut, il nous faudrait trouver d'autres réponses. Une offre publique renouvelée sera mobilisée pour offrir l'accès aux soins légitimement attendu par les populations, quel que soit leur domicile.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Beaubatie.

**Mme Catherine Beaubatie.** Je vous remercie de cette réponse, madame la ministre. À l'évidence, nous faisons tous le même constat. Je pense comme vous qu'il n'y a pas de solution miracle. Nous devons néanmoins être attentifs, vous le Gouvernement et nous les élus de terrain, pour qu'il y ait une juste répartition de l'installation des médecins et un rééquilibrage entre les zones sur-dotées et les zones sous-dotées.

#### CLASSEMENT DU QUARTIER CROIX-ROUGE DE REIMS EN ZONE DE SÉCURITÉ PRIORITAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour exposer la question n° 59 de Mme Catherine Vautrin, relative au classement du quartier Croix-Rouge de Reims en zone de sécurité prioritaire.

**M. Dino Cinieri.** La question de Mme Vautrin s'adresse à M. le ministre de l'Intérieur.

Le 31 juillet dernier, il a annoncé la création des zones de sécurité prioritaires. Ce système permet, lorsqu'un territoire est classé en ZSP, qu'il puisse bénéficier de moyens humains et financiers supplémentaires et qu'une réponse adaptée soit apportée aux problèmes spécifiques qui y sont identifiés.

Mme Catherine Vautrin appelle l'attention sur la situation du quartier Croix-Rouge à Reims. Construit dans les années soixante sous forme de grands ensembles d'habitat social, le quartier Croix-Rouge connaît de nombreuses fragilités. Il est réellement urgent d'apporter des solutions concrètes aux préoccupations des nombreux habitants de ce quartier confrontés à un taux de chômage élevé, à une forte délinquance, et qui ont un sentiment justifié d'insécurité. Ce sont autant de sujets qui méritent une réponse spécifique.

Depuis décembre 2004, le quartier Croix-Rouge est inscrit en quartier prioritaire au titre de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine. Il a également été classé en zone franche afin d'accompagner le développement d'activités économiques localement. Le quartier Croix-Rouge est idéalement situé entre le centre-ville et le nouveau quartier d'affaires de la gare TGV Reims-Bezannes.

Mais, nous le savons, les échanges de flux de délinquance venant d'Île-de-France, dont Reims est très proche, sont de plus en plus importants. Le 20 novembre, vous annonciez le classement de 49 nouveaux territoires en zone de sécurité prioritaire. Malheureusement, la Marne, et particulièrement les quartiers de Reims, douzième ville de France, ne sont pas inclus dans cette liste.

Les habitants de ces quartiers attendent des réponses. M. le ministre de l'intérieur peut-il nous indiquer les raisons pour lesquelles le quartier Croix-Rouge n'a pas été classé et nous garantir que sa situation sera examinée avec toute l'attention requise à l'avenir ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député, je vais essayer de vous apporter quelques réponses que je vous demande de bien vouloir transmettre à votre collègue Mme Vautrin.

Le ministre de l'intérieur m'a demandé de réaffirmer devant vous ce matin que, conformément aux engagements du Président de la République, la sécurité des Français est une priorité de l'action du Gouvernement tout entier.

Certains territoires souffrent plus que d'autres d'une insécurité quotidienne et d'une délinquance enracinée. Avec la création des ZSP, les zones de sécurité prioritaires, le Gouvernement entend apporter des réponses durables et concrètes à ces situations particulières.

Les ZSP sont un dispositif novateur, fondé sur une démarche décentralisée menée au plus près des besoins de sécurité des Français. Les ZSP doivent apporter une contribution décisive dans la lutte contre les phénomènes de délinquance et d'incivilité qui frappent les territoires les plus touchés, qu'ils soient urbains ou ruraux.

Quinze ZSP ont été installées à l'été 2012. À l'issue de concertations réalisées à l'échelon local, sous l'égide des préfets de département, quarante-neuf nouvelles ZSP viennent d'être identifiées. Leur déploiement s'étalera de janvier à septembre 2013.

Vous l'avez rappelé, ces territoires ont été retenus dans le cadre d'une démarche interministérielle, et sur la base d'un diagnostic préalable des problématiques de délinquance, réalisé par les préfets.

Malheureusement, il n'a pas été possible de satisfaire toutes les demandes.

Tout le monde peut le comprendre, pour être efficace, la politique menée au sein des ZSP ne doit pas être diluée sur un trop grand nombre de zones. C'est pourquoi un nombre limité de quartiers figure dans cette deuxième tranche. Le quartier Croix-Rouge de Reims n'a pu être retenu. Il a fallu faire un choix, parfois difficile.

Toutefois, sachez qu'une nouvelle vague de ZSP sera déployée à l'automne 2013. Le ministre de l'intérieur tient à assurer à Mme Vautrin que la situation de Reims fera l'objet d'un examen très attentif lors de la sélection des zones.

Le Gouvernement tient aussi à vous rassurer : ce n'est pas « ZSP ou rien », le reste du territoire ne sera pas abandonné. En effet, la politique de sécurité du Gouvernement ne se résume pas aux zones de sécurité prioritaires. Le ministre de l'intérieur a parfaitement conscience du travail à accomplir pour que la sécurité de nos concitoyens soit assurée sur l'ensemble du territoire de la République.

Pour faire face à cette tâche immense, les forces de l'ordre doivent être plus présentes sur le terrain. Cela nécessite évidemment des effectifs en nombre suffisant. En conséquence, conformément aux engagements du Président de la République, il a été mis un terme à la RGPP, qui avait entraîné la suppression de 10 700 postes de policiers et de

gendarmes depuis 2008. Si rien n'avait été fait, 3 415 suppressions supplémentaires étaient programmées pour l'année 2013.

En 2013, 480 postes supplémentaires seront ouverts : 288 pour la police et 192 pour la gendarmerie. Très concrètement, la police nationale recrutera 2 432 gardiens de la paix l'an prochain, contre 500 ces deux dernières années. La gendarmerie accueillera 3 641 nouveaux sous-officiers en 2013.

L'exigence est la même pour tous les territoires, qu'ils soient ou non classés en ZSP : faire reculer les violences, les incivilités, casser les trafics, trouver des solutions pour que la vie des Français change, et durablement.

**M. le président.** La parole est à M. Dino Cinieri.

**M. Dino Cinieri.** Madame la ministre, d'une part, je vous rappelle que le quartier Croix-Rouge de Reims avait été inscrit dans le cadre d'un programme de l'ANRU. D'autre part, j'ai bien noté que nous avons de grandes chances de voir ce quartier classé en ZSP à l'automne 2013. (*Sourires.*)

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre.** J'ai parlé d'un examen très attentif ! (*Sourires.*)

#### DISPOSITIF FISCAL EN FAVEUR DE L'INVESTISSEMENT LOCATIF INTERMÉDIAIRE

**M. le président.** La parole est à Mme Viviane Le Dissez, pour exposer sa question, n° 41, relative aux zones éligibles au dispositif fiscal en faveur de l'investissement locatif intermédiaire.

**Mme Viviane Le Dissez.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement.

Face à l'inflation spectaculaire que connaît le secteur de l'immobilier, face à l'explosion des prix et à la pénurie de logements sociaux, le Gouvernement devait prendre ses responsabilités et agir vite. C'est ce qu'il a fait, conformément aux engagements du Président de la République.

C'est ce qu'a fait Mme Duflot, avec le décret sur l'encaissement des loyers, mais également avec le projet de loi de mobilisation du foncier public.

Je ne peux que me réjouir de ces premières avancées car la situation est particulièrement préoccupante à l'échelle du territoire breton, notamment concernant la construction de logements neufs. En effet, nous avons enregistré un recul de la production de logement locatif de 50 % en deux ans. C'est par conséquent sur ce sujet que porte ma question, à laquelle j'associe mes collègues Annie Le Houerou, Michel Lesage et Corinne Erhel.

Je souhaite interroger Mme la ministre sur la modification du dispositif d'investissement pour la production de logement dans le secteur locatif intermédiaire prévu à l'article 57 du projet de loi de finances. Il s'agit, plus précisément, de relayer les inquiétudes qui découlent de la suppression de la zone B2 de ce dispositif.

Les conséquences d'une telle exclusion sont particulièrement préoccupantes pour le département des Côtes-d'Armor, qui voit la quasi-totalité de son territoire exclu de ce dispositif. Seule l'île de Bréhat reste concernée, alors que le département souffre déjà d'un large déficit en matière de logements sociaux, aussi bien en secteur côtier que dans les milieux agglomérés. Au niveau régional, 95 % du territoire ne pourra plus bénéficier de plein droit de cette mesure.

Soumettre l'application de cette aide pour la zone B2 à un agrément du préfet de région me semble trop restrictif au vu de la situation du logement dans le département. La procédure de classement des communes après avis des comités régionaux de l'habitat implique un délai qui, malgré la bonne volonté des acteurs, mettrait en péril une partie des projets en cours, ce qui fragiliserait par ricochet les entreprises du bâtiment, déjà fortement touchées, et irait à l'encontre des objectifs du Gouvernement en matière de production de logement.

Alors que l'égalité des territoires est affichée comme une des priorités du Gouvernement, je souhaiterais connaître ses intentions pour que le territoire breton, et notamment les Côtes-d'Armor, ne soit pas exclu de ce dispositif dans sa quasi-totalité.

Par ailleurs, je m'interroge sur le délai et la méthode qui prévaudra dans la mise à jour de ce zonage, car il apparaît nécessaire de mieux adapter le ciblage de ce type d'aides à la réalité du territoire, notamment pour les secteurs agglomérés du département.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.** Madame la députée, je ferai part en détail de nos échanges à Mme Duflot, qui participe en ce moment même, avec le Premier ministre, au séminaire gouvernemental consacré à la transition énergétique. Elle m'a demandé de vous faire la réponse suivante.

Le Gouvernement a souhaité la création en loi de finances d'un nouveau dispositif d'incitation à l'investissement locatif, alors que le dispositif Scellier s'éteint, afin de soutenir la production de logements neufs et le secteur du bâtiment, pourvoyeur d'emplois non délocalisables.

Contrairement au dispositif précédent, celui-là sera conditionné par une véritable contrepartie : il sera soumis au respect de plafonds de loyer se situant entre ceux pratiqués dans le parc social et le marché libre, équivalant à 80 % des loyers de marché.

Les investissements ouvrant droit à la réduction d'impôt devront être réalisés dans les zones tendues, les zones A et B1. Toutefois, les logements situés dans certaines communes de la zone B2, où existent des tensions locales, et qui ont fait l'objet d'un agrément du préfet de région après avis du comité régional de l'habitat, pourront ouvrir droit au bénéfice de l'avantage fiscal.

Cette disposition est destinée à garantir l'efficacité du dispositif et à s'assurer de la nécessité de l'aide de la puissance publique pour la réalisation de logements locatifs intermédiaires. La ministre précise qu'elle n'acceptera pas que ce nouveau dispositif connaisse les dérives de ses prédécesseurs, qui ont contribué à la production de logements dans des secteurs où la demande n'existait pas.

Le Gouvernement a bien conscience que la procédure d'agrément pourra parfois prendre plusieurs mois, et que, dès lors, de nombreuses communes dont les besoins sont réels pourraient ne pas bénéficier du dispositif avant la fin du premier semestre 2013. La volonté de revoir et d'affiner les zonages pour tenir compte des réalités locales a par ailleurs été rappelée à plusieurs reprises. Dans l'attente de cette révision qui sera lancée dans les mois qui viennent, les logements acquis dans des communes situées en zone B2 avant le 30 juin 2013 seront éligibles au nouveau dispositif. À l'issue de cette période, les agréments préfectoraux auront été délivrés et le zonage aura été révisé.

Autant de mesures qui, je l'espère, madame la députée, pourront répondre à votre attente et aider à résoudre les problèmes particuliers de la Bretagne.

#### POLITIQUE EN FAVEUR DES ZONES DE MONTAGNE

**M. le président.** La parole est à Mme Frédérique Massat, pour exposer sa question, n° 43, relative à la politique en faveur des zones de montagne.

**Mme Frédérique Massat.** Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement, que je souhaite interroger, au nom des élus et des populations des territoires de montagne, sur la place de celle-ci dans les politiques publiques et sur sa capacité d'expression dans la future organisation territoriale.

Aujourd'hui, ces politiques nécessitent d'être assorties de droits et de garanties spécifiques pour éviter que la montagne, qui représente cinq millions d'habitants permanents répartis sur près de 25 % du territoire national, ne soit reléguée, faute d'être suffisamment entendue.

Mme la ministre a adressé au congrès de l'Association nationale des élus de la montagne, en octobre dernier, un message faisant part de ses ambitions pour la montagne. Elle a annoncé la réunion prochaine du CNM, le Conseil national de la montagne, avant la fin du mois de janvier 2013, confirmant ainsi l'importance majeure de cette instance de concertation et de ses travaux.

Il importe que les réunions du CNM puissent enfin tenir le rythme annuel expressément voulu par le législateur, ce qui est loin d'être le cas depuis sa création en 1985. Cela permettrait notamment que les propositions de la commission permanente puissent être validées en temps utile au regard du calendrier des décisions.

Est-il possible de nous confirmer que le CNM se réunira avant la fin du mois de janvier prochain ?

Par ailleurs, je souhaite appeler l'attention sur les comités de massif, qui exercent une dynamique de proposition et d'animation particulièrement importante pour le développement d'actions interrégionales au service des acteurs économiques de la montagne.

Ils attendent de leur côté une reconnaissance accrue de la part de l'État, notamment en tant que gestionnaires directs des crédits FEDER pour les programmes opérationnels de massif, pour autant qu'ils en fassent la demande. Est-il possible dès à présent de répondre favorablement à cette demande ?

Au-delà, je demande à Mme la ministre d'apporter des précisions sur ses priorités concernant les principales politiques publiques sectorielles, des transports à la santé, de l'emploi à l'écologie, en passant par le tourisme et le déploiement du très haut débit.

La réponse à ces questions pourrait figurer dans un texte législatif de refondation de la politique nationale de la montagne que nous appelons de nos vœux, et dont le chantier a déjà été engagé au sein du Conseil national de la montagne, avec la commande du bilan des vingt-cinq ans de la loi montagne de 1985.

Dans quels délais Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement pense-t-elle présenter un texte de loi spécifique dédié à la montagne pour actualiser la loi montagne du 9 janvier 1985 ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.** Madame la députée, je vais essayer de répondre autant que possible à vos questions, dont le champ est plus large que celui de la question initialement transmise. Si des éléments me font défaut, je ne manquerai pas de saisir Mme Duflot, qui m'a priée ce matin de vous faire la réponse suivante.

Les territoires de montagne font face à de profondes mutations, d'abord en matière écologique et climatique, ensuite en termes de modifications des comportements d'usage.

La mise en place d'un observatoire des territoires de montagne permettra de partager un diagnostic sur ces mutations. Par ailleurs, le Gouvernement veillera à poursuivre une véritable politique de la montagne concernant un très large ensemble de secteurs. Cette politique sera menée au niveau national – avec l'animation des travaux du Conseil national de la montagne, qui sera installé début 2013 par le Premier ministre – comme au niveau des cinq massifs inter-régionaux et du massif des Hauts de La Réunion.

Nous devons relever deux défis :

Le premier concerne la robustesse des territoires de montagne face aux défis écologiques, économiques et sociaux de longue durée.

Dans ce cadre une attention particulière est accordée à deux sujets.

D'abord, l'aménagement numérique du territoire doit permettre d'éviter l'exclusion numérique. Le plan d'action gouvernemental, annoncé en février 2013, devra prendre en compte la diversité de nos territoires, et donc la spécificité de la montagne.

Ensuite, nous sommes attentifs au maintien des services publics – vous avez évoqué également cette question sous l'angle de la santé –, dont nous développerons la mutualisation, grâce notamment aux apports de l'expérimentation « Plus de services au public » menée par la DATAR. En la matière, Mme Duflot est favorable à des contrats territoriaux entre l'État et les collectivités territoriales.

Deuxième défi : la gouvernance d'avenir. Celle-ci doit reposer, tout d'abord, sur la contractualisation. Le partenariat État-régions a fait la preuve de son efficacité dans le pilotage de conventions interrégionales de massifs. Il faudra donc renouveler l'exercice dans le cadre des contrats territoriaux de la période 2014-2020 et l'inscrire dans le contexte nouveau de la décentralisation. Par ailleurs, il nous faudra actualiser la réglementation applicable aux territoires de montagne.

Le Gouvernement – je le dis avec force au nom de Mme Duflot et en mon nom propre, puisqu'il s'agit également de décentralisation – a à cœur d'inventer la montagne de demain. À cette fin, nous serons naturellement attentifs aux propositions qui émergeront des travaux du nouveau conseil national de la montagne et de l'ANEM, afin d'établir des droits et des garanties spécifiques.

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

**Mme Frédérique Massat.** Madame la ministre, sur certains points précis, Mme Duflot pourra en effet compléter votre réponse, mais je tiens à vous remercier très sincèrement d'avoir su reconnaître nos priorités ; je crois que nous allons pouvoir y travailler ensemble.

## AVENIR DU QUARTIER D'AFFAIRES DE LA DÉFENSE

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Kossowski, pour exposer sa question, n° 52, relative à l'avenir du quartier d'affaires de La Défense.

**M. Jacques Kossowski.** Madame la ministre chargée de la décentralisation, le quartier d'affaires de La Défense, le premier d'Europe, est un enjeu stratégique pour notre pays : un enjeu en termes de rayonnement et d'attractivité économique et, surtout, en termes d'emplois. C'est la raison pour laquelle, en cette période de crise, il semble plus que jamais nécessaire d'avoir une vision claire de l'avenir de ce site. Nous devons ainsi être capables d'amplifier sa mutation en quartier davantage urbain et durable, notamment en nous projetant sur les dix à quinze ans qui viennent. Mais, plus que l'avenir du quartier d'affaires *stricto sensu*, c'est sa place et son rôle dans la métropole francilienne de l'après-Kyoto qu'il nous faut définir, afin de permettre à notre région capitale de continuer à innover, d'attirer les talents, les investissements et les entreprises.

Cette mutation passe, tout d'abord, par une meilleure intégration du quartier d'affaires dans le tissu urbain des villes qui l'entourent. En effet, pour nous, toute dynamique économique doit s'inscrire dans et au service de la qualité de vie sociale et environnementale des habitants, critères auxquels je vous sais attachée. En outre, nous devons atténuer, tout en préservant son dynamisme actuel et ses capacités à s'adapter aux nouvelles contraintes en la matière, le fait que ce quartier d'affaires se pense comme une entité autocentrée, voire une île, ainsi que l'ont indiqué certains urbanistes de renom.

Cette mutation passe également par la modernisation et la construction des infrastructures de transports nécessaires pour permettre aux salariés et aux usagers de venir travailler à La Défense ou d'y transiter. Rappelons que ce site est un pôle d'intermodalité indispensable à toute la région et qu'il convient de l'adapter aux contraintes de notre temps et aux enjeux de demain.

Madame la ministre, développer la grande métropole attractive et durable que nous voulons pour l'agglomération francilienne passe indubitablement par la mise en œuvre d'une stratégie dans la durée et une meilleure visibilité de l'action des pouvoirs publics, notamment celle de l'État. Pourriez-vous nous présenter votre feuille de route, votre ambition, pour La Défense et son agglomération ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.** Monsieur le député, cette question concerne presque autant la ministre chargée de la décentralisation que la ministre chargée de l'égalité des territoires et, si je vais vous faire lecture de la réponse de Mme Duflot, j'entends bien, de mon côté, prendre en compte votre demande et y répondre dans le cadre de la réflexion que nous menons actuellement sur Paris métropole.

Le quartier d'affaires de La Défense est un territoire unique, issu d'une histoire institutionnelle originale. La gouvernance territoriale y est aujourd'hui très complexe, difficilement compatible avec l'ambition que nous partageons d'en faire l'un des pôles urbains majeurs de développement de la région capitale. Ce territoire ne peut qu'intéresser la ministre chargée de l'urbanisme et du Grand Paris et la ministre chargée de la décentralisation. S'exprimant au nom de Mme Duflot lors du conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement de La Défense-Seine Arche du

18 octobre, le préfet des Hauts-de-Seine a expliqué quelles étaient les attentes et les ambitions du Gouvernement pour ce territoire d'exception.

Par souci de transparence, le rapport que la Cour des comptes doit rendre dans les prochaines semaines sur la gestion de l'ÉPADESA sera adressé à tous les administrateurs. Ses conclusions nous inciteront à revoir le modèle de gouvernance du quartier d'affaires et notamment les relations peu fluides établies depuis sa création entre l'établissement public de gestion et l'ÉPADESA.

Cette exception nous oblige tous, État et collectivités territoriales. Elle appelle une vision stratégique solide, partagée et volontaire, pour faire de ce quartier d'affaires un véritable morceau de ville et un des secteurs phares du Grand Paris. Elle exige une approche exemplaire et concertée de l'aménagement, au service des habitants, des usagers et des entreprises, pour une plus grande qualité de vie et de ville, pour une meilleure attractivité vis-à-vis des investisseurs. Elle impose une démarche exemplaire en matière de développement durable pour prouver que ces quartiers intenses, dynamiques, attractifs, peuvent répondre aux enjeux de l'après-Kyoto. Elle commande d'agir vite, car la situation léguée par le précédent gouvernement n'est en rien satisfaisante au regard de nos attentes et ambitions légitimes. Nous ferons de cet établissement public un opérateur exemplaire en matière de développement urbain durable, porteur d'une stratégie ambitieuse en matière de performance énergétique et environnementale, mais aussi initiateur de projets innovants.

Nous avons là un territoire d'exception; nous en ferons un territoire exceptionnel.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Kossowski.

**M. Jacques Kossowski.** « Pôle majeur », « site phare du Grand Paris », « qualité de vie », « qualité de la ville » : ce sont des mots que nous aimons entendre. Comme vous avez pu le constater, mon intention n'est pas de polémiquer : je suis ouvert à la discussion. J'ai rendez-vous avec Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement début janvier; j'espère que ce rendez-vous sera confirmé. Nous pourrions ainsi continuer à travailler sur ce dossier. En tout état de cause, je vous remercie beaucoup pour votre réponse, madame la ministre déléguée.

#### RÉNOVATION DU PHARE DE CORDOUAN

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Got, pour exposer sa question, n° 39, relative au financement des travaux de rénovation du phare de Cordouan.

**Mme Pascale Got.** Madame la ministre chargée de la décentralisation, je souhaiterais connaître l'engagement réel du Gouvernement s'agissant de la sauvegarde du phare de Cordouan.

Plus vieux phare d'Europe, dernier phare français habité et classé monument historique, le phare de Cordouan, appelé « le phare des rois et le roi des phares », appartient à l'État. Toutefois, pour éviter qu'il soit laissé à l'abandon et pour conforter son rôle culturel et touristique, le Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire – SMIDDEST – a accepté de prendre à sa charge la gestion et l'exploitation du site, sur la base d'une autorisation d'occupation temporaire, une AOT. Or d'importants travaux de consolidation et de rénovation restent à réaliser, que les Bâtiments de France ont estimés à 5 millions d'euros. Le SMIDDEST et les collectivités territoriales – les conseils généraux de Gironde et de Charente-Maritime ainsi que le conseil régional d'Aquitaine

–, qui se sont clairement engagés pour la réalisation de travaux par le passé, sont prêts à renouveler cet engagement, mais ils ne peuvent supporter seuls leur coût, s'agissant d'un bâtiment qui ne leur appartient pas.

C'est pourquoi je demande à l'État propriétaire d'afficher clairement son positionnement sur plusieurs points : sa volonté de poursuivre les travaux de rénovation du phare ; sa participation financière à hauteur minimale de 50 % du coût des travaux ; la signature d'une convention cadre fixant les conditions du partenariat État-collectivités locales, avec une programmation pluriannuelle des travaux de rénovation et de leur financement ainsi que l'élaboration d'un projet culturel ; enfin, la prolongation de l'AOT attribuée au SMIDDEST.

Madame la ministre, c'est un pacte financier et culturel que je vous demande de mettre en œuvre, sous peine de voir les collectivités se retirer. Ce pacte est nécessaire pour acter une volonté commune et durable et pour stabiliser les engagements financiers dans un contexte particulièrement contraint. Il y va de la sauvegarde impérative d'un site architectural, environnemental et touristique d'exception.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.** Madame la députée, je vous remercie de cette belle question concernant l'engagement réel de l'État en faveur d'un monument qui est un phare dans notre culture. Mme Filippetti aurait certainement voulu vous répondre elle-même, mais elle inaugure, en compagnie du président de la République, un autre site remarquable, le Louvre-Lens. Je vais donc vous lire la réponse qu'elle souhaitait vous faire et qui devrait répondre à votre attente.

Le phare de Cordouan est un monument historique classé sur la liste de 1862. Il faut préciser que cet élément insigne du patrimoine national est placé sous la responsabilité du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, qui, à ce titre, est chargé de son entretien, de sa conservation et des conditions de son ouverture au public. Je rappelle que, suite à une décision du Président de la République en date du 22 juillet 1975, prise en conseil des ministres restreint, le ministère de la culture s'est toujours interdit de participer au financement des travaux de restauration du patrimoine de l'État protégé au titre des monuments historiques qui n'est pas placé sous sa responsabilité. Toutefois, cette règle a souffert quelques exceptions, telles que la restauration du Parlement de Bretagne à Rennes suite à son incendie ou la restauration des grands monuments placés sous la responsabilité du ministère de la défense dans le cadre d'un protocole passé entre les deux administrations.

Des travaux importants sur le soubassement du phare de Cordouan ont été réalisés suite aux dommages provoqués par les tempêtes de 1999. Le ministère de la culture et de la communication ayant obtenu à cette époque une ouverture de crédits supplémentaires pour remédier aux dégâts causés au patrimoine national, il a participé à ces travaux menés sous la maîtrise d'ouvrage du ministère chargé des phares et balises.

Le phare de Cordouan est considéré à la fois comme un instrument de signalisation et comme une marque ostentatoire du pouvoir royal sous l'Ancien régime. « Roi des phares, phare des rois », selon l'expression consacrée, son intérêt national, en particulier patrimonial, a amené le ministère de la culture à accepter le principe d'une participation à la poursuite de sa restauration.

À la suite d'une première tranche de travaux de 450 000 euros, intégralement financés en 2010 par le ministère de l'écologie, le ministère de la culture et de la communication a prévu d'engager, en 2013, sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale des affaires culturelles d'Aquitaine, une nouvelle tranche de restauration du phare portant sur l'étanchéité de la couronne inférieure au droit de la chambre dite du lieutenant, pour un montant de 900 000 euros, pris en charge à 50 % par l'État – par l'intermédiaire du ministère de la culture et de la communication – et à 50 % par les collectivités territoriales. Le ministère de la culture et de la communication soumettra très prochainement au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie un protocole d'accord en vue de la mise en œuvre de cette opération. Celle-ci constituerait la première étape d'un programme pluriannuel de travaux de restauration urgents estimé à environ 5 millions d'euros, pour lequel un projet de convention associant l'État – au travers des deux ministères concernés, culture et écologie –, les collectivités territoriales et le SMIDDEST est à l'étude.

Au-delà de cette opération, il faudrait désormais pouvoir engager un véritable programme de restauration qui s'inscrirait dans un projet plus global de valorisation culturelle et touristique de cet édifice, dont l'usage au titre de la signalisation maritime, notamment pour l'atterrage des navires, décroît considérablement avec les progrès des systèmes de navigation modernes, fiabilisés et redondés, installés à bord des navires, y compris les navires de plaisance. Un projet collectif associant les partenaires concernés – ministères de la culture et de l'écologie, collectivités territoriales et SMIDDEST – est en discussion.

En contrepartie, les conditions d'accès du public à ce monument exceptionnel devront être réexaminées à la lumière de ses capacités limitées d'ouverture et de la nécessité d'assurer sa conservation, en particulier lors des hautes fréquentations estivales.

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

**Mme Pascale Got.** Je vous remercie, madame la ministre, ainsi que Mme Filippetti, pour cette réponse qui souligne la synergie qu'il faut développer autour de ce très beau monument. Je souhaite que ce partenariat puisse se concrétiser et se prolonger dans le temps.

#### CLINIQUE MALARTIC À OLLIOULES

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Vitel, pour exposer sa question, n° 62, relative à l'activité de la clinique Malartic à Ollioules.

**M. Philippe Vitel.** Madame la ministre chargée de la décentralisation, la clinique Malartic, installée à Ollioules, commune de ma circonscription, dans la banlieue Ouest de Toulon, est une polyclinique mutualiste de 86 lits, dont 16 lits d'ambulatoire et 4 lits de réanimation. Les soins qui y sont pratiqués le sont exclusivement en secteur 1 et les professionnels de santé sont tous salariés. Dotée d'un service d'urgences de proximité, elle constitue un élément essentiel de l'offre de soins dans un territoire qui accueille en été jusqu'à 200 000 personnes.

Elle connaît actuellement de gros problèmes financiers et s'est tournée vers le groupe Hospitalor afin d'envisager un rapprochement. Mais cela passe obligatoirement par la mise en place d'un plan de retour à l'équilibre, en coopération avec l'agence régionale de santé.

Le 29 novembre, répondant aux multiples interventions de la communauté mutualiste et des élus concernés, au premier rang desquels je me place, Mme la ministre de la santé a bien voulu confirmer au conseil d'administration des Mutuelles de France du Var que le schéma régional d'organisation sanitaire n'a prévu ni suppression, ni même réduction de l'offre sanitaire à Ollioules.

Cela signifie-t-il que le Gouvernement s'engage à aider financièrement la clinique Malartic, dès qu'elle aura présenté, dans les prochains jours, un plan de retour à l'équilibre contractualisé avec l'ARS? Cela permettrait de sauver l'établissement, de pérenniser les activités d'une clinique mutualiste structurante pour l'offre de soins de l'agglomération toulonnaise, mais surtout de sauver l'emploi de 184 salariés, qui vivent chaque jour dans l'angoisse de la fermeture de leur outil de travail.

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.** Monsieur le député, Mme Marisol Touraine aurait voulu pouvoir vous répondre, mais elle est retenue au séminaire gouvernemental sur la transition énergétique et m'a chargée de la suppléer, en vous assurant de son vif intérêt pour ce dossier qu'elle suit de près depuis sa prise de fonction.

Établissement mutualiste privé à but non lucratif et participant au service public hospitalier, la clinique Malartic connaît, du fait d'un déficit structurel important, une situation financière et économique dégradée depuis plusieurs années, en dépit d'aides régulières de l'agence régionale de santé, d'un montant de 2,5 millions d'euros sur les derniers exercices, soit 12 % des recettes annuelles de l'établissement.

Mme Marisol Touraine a demandé au directeur général de l'ARS Provence-Alpes-Côte d'Azur de la tenir régulièrement informée des évolutions de ce dossier, dont elle connaît l'importance pour votre territoire. Elle sait qu'il a reçu les dirigeants de cette clinique à plusieurs reprises : un véritable dialogue s'est instauré.

Suite à ces rencontres, il a été décidé au mois d'octobre 2012 la passation d'un contrat de retour à l'équilibre permettant à cette clinique d'assainir sa situation financière. Comme il a été précisé au mois de novembre dernier par lettre au président du conseil d'administration des Mutuelles de France du Var, il importe aujourd'hui que l'établissement, en lien avec l'ARS, élabore un plan de redressement de nature à lui permettre un retour à l'équilibre financier à l'horizon 2014. La ministre souhaite que les dirigeants de la clinique Malartic lui donnent la chance qu'elle mérite en engageant dans les plus brefs délais les mesures de redressement qui s'imposent pour qu'elle puisse continuer à assurer une offre de soins qui est très appréciée de la population. Dans cette perspective, un nouvel accompagnement financier de la part de l'État serait envisageable.

Afin de faciliter la réalisation de ce projet nécessaire, la ministre des affaires sociales et de la santé a donné instruction au directeur général de l'agence régionale de santé d'apporter aux dirigeants de cette clinique toute l'aide méthodologique dont ils souhaiteraient disposer afin de finaliser ce plan de redressement.

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

**M. Philippe Vitel.** Merci, madame la ministre, pour cette réponse complète et totalement d'actualité, car il s'agit d'un dossier qui évolue jour après jour. Cette clinique a des soucis depuis longtemps. Elle a déjà fait l'objet d'un plan social, mais je crois que son caractère structurant pour ce territoire doit

nous conduire à trouver tous ensemble la meilleure des solutions. Je suis très heureux de voir que le Gouvernement et l'ARS s'y engagent.

PÔLE CHIRURGIE MÈRE-ENFANT DE  
L'HÔPITAL DE MONTEREAU

**M. le président.** La parole est à M. Yves Jégo, pour exposer sa question, n° 49, relative à l'aménagement du pôle chirurgie mère-enfant de l'hôpital de Montereau.

**M. Yves Jégo.** Madame la ministre chargée de la décentralisation, ma question porte sur le devenir du centre hospitalier de Montereau, mais d'une manière plus large sur la question de l'hospitalisation publique dans le Sud de la Seine-et-Marne. Ce secteur comprend quatre établissements importants : les centres hospitaliers de Melun, de Fontainebleau, de Nemours et de Montereau, lesquels, malgré une vision du territoire qui n'est pas forcément partagée, se sont engagés il y a quelques semaines à travailler ensemble pour essayer d'élaborer un projet commun.

Qui dit projet commun dit aussi cohérence du soutien de l'État à son développement. Or, sur ce territoire, coexistent plusieurs projets qui semblent portés au gré des vents et des aléas, qu'il s'agisse des moyens de l'État ou des changements de stratégie de l'agence régionale de santé. Je pense au centre hospitalier de Melun, qui devait rassembler tout le pôle privé et le pôle public, mais qui aujourd'hui ne rassemble qu'une partie du pôle privé et peut-être le pôle public. Je pense aussi au devenir du centre hospitalier de Fontainebleau.

Pour ce qui concerne Montereau, qui est le cœur de ma question mais que je veux situer dans son contexte régional, nous avons engagé il y a plusieurs années un projet ambitieux de modernisation de ce centre hospitalier, obtenu des accords de crédits de la part de l'ARS pour le développement du pavillon mère-enfant et du pôle chirurgie. Ce projet avait démarré il y a quelques mois, il a été interrompu assez brutalement par l'ARS pour revoir ses conditions en raison de l'évolution de la situation financière du centre hospitalier. Il a été revu à la baisse pour prendre en compte cette réalité économique, puis le changement de gouvernement a fait que les choses ont été remises sur la table, ce qui me semble tout à fait légitime. Nous sommes en train de trouver un accord avec l'ARS pour restructurer le centre hospitalier, moderniser sa chirurgie, pérenniser son service de maternité et le rénover, afin d'offrir aux habitants du secteur un meilleur accès aux soins. Je rappelle que la ville de Montereau est la plus pauvre d'Île-de-France et qu'avec 60 % de logements sociaux, elle constitue une poche de difficultés sociales que seule l'hospitalisation publique peut prendre en compte dans de bonnes conditions.

Madame la ministre, selon quel calendrier et dans quels délais peut-on imaginer avoir contractualisé avec l'ARS pour que le chantier interrompu du centre hospitalier de Montereau soit repris. Il y a urgence, y compris pour les entreprises qui tentent de savoir depuis plusieurs mois ce qu'elles doivent faire de leurs salariés.

Plus largement – mais je ne suis pas sûr que ce soit dans la réponse que les services du ministère de la santé vous ont préparée – quel est le délai pour l'organisation cohérente de l'hospitalisation dans le Sud de la Seine-et-Marne et comment prendra-t-on en compte la volonté manifeste des quatre centres hospitaliers de bâtir un projet commun ? Il serait bien que les autorités de tutelle viennent appuyer de leur soutien cette volonté de partenariat qui est une innovation dans un secteur où, pendant très longtemps, les hôpitaux se sont fait concurrence plutôt que de jouer la complémentarité.

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.

**Mme Anne-Marie Escoffier,** *ministre déléguée chargée de la décentralisation.* Monsieur le député, vous n'ignorez pas que ce sont des préoccupations que je partage, puisque je les ai vécues non loin de chez vous. Mais je vous donne la réponse de Mme Touraine qui, retenue au séminaire gouvernemental, ne peut vous répondre elle-même comme elle l'aurait souhaité.

Le projet initial de construction d'un bâtiment pour le pôle mère-enfant, dit « pavillon Chéreau », du centre hospitalier de Montereau a effectivement été arrêté par l'ARS d'Île-de-France en octobre 2011. La charge financière afférente à ce projet d'investissement n'était pas supportable par l'établissement, en dépit des aides publiques consenties pour l'accompagner dans sa nécessaire modernisation. Au total, 20 millions d'euros de subventions ont été perçus depuis 2005.

Suite à la décision de l'ARS, la direction de l'établissement a engagé un très important travail d'ajustement de son projet. Ce travail entre aujourd'hui dans une phase de validation par l'agence régionale.

Deux scénarii sont envisageables : le premier, chiffré à 16,5 millions d'euros, consiste à réhabiliter les locaux existants ; le second, chiffré à 22 millions, vise à construire un plateau technique neuf, en regroupant les blocs obstétrical et chirurgical et en rénovant les bâtiments existants.

La situation particulière de l'hôpital de Montereau, dans un territoire relativement éloigné du centre de la région et où la population est exposée à un haut niveau de précarité, justifie à elle seule le maintien du centre hospitalier. Ce maintien ne saurait toutefois se détacher ni des contraintes économiques, ni des contraintes réglementaires prises pour la protection et la sécurité des patients.

L'enjeu pour le centre hospitalier de Montereau, en effet, n'est pas seulement immobilier : les quatre hôpitaux publics du Sud de la Seine-et-Marne, conscients de la nécessité de s'allier pour renforcer l'offre publique dans ce territoire, élaborent actuellement un projet médical commun, qui définira leur stratégie pour les années à venir. Ce projet prévoit, par exemple, le partage d'équipes médicales pour pallier une démographie professionnelle particulièrement sinistrée.

L'hôpital de Montereau joue un rôle incontournable dans l'offre de soins qui dessert la population du Sud de la Seine-et-Marne. S'il est incontournable, il est également dans une situation de grande fragilité ; il doit faire face, comme beaucoup d'établissements publics de santé, à des déficits récurrents, à la difficulté de recruter des professionnels de santé, à la nécessité d'investir.

L'adaptation du projet du centre hospitalier de Montereau ne fait pas table rase des efforts consentis par le passé, notamment financiers. Les investissements déjà réalisés devront être amortis – sous réserve que les conditions réglementaires de fonctionnement soient respectées et que la qualité et la sécurité des soins soient garanties. Le partenariat en cours de formalisation avec, notamment, le centre hospitalier Marc-Jacquet de Melun va dans ce sens.

Ces partenariats ambitionnent de développer l'accès aux soins de la population monterelaise, par exemple en mettant en place des consultations de spécialité qui n'existent pas aujourd'hui à l'hôpital de Montereau et pourront être assurées par les praticiens de Fontainebleau, Nemours ou Melun.

C'est donc bien un projet global de modernisation et de renforcement de l'hôpital public de Montereau qui est en cours d'élaboration. Il pourra commencer à être mis en œuvre dès le début de l'année prochaine. Le repositionnement de l'établissement devra être accompagné par l'ARS d'Île-de-France, notamment sur le plan financier.

Soyez assuré, monsieur le député, que je transmettrai vos questions complémentaires à Mme Touraine, de façon qu'elle puisse y répondre.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Jégo.

**M. Yves Jégo.** Madame la ministre, puisque vous serez la courroie de transmission entre l'Assemblée et Mme la ministre des affaires sociales et de la santé, je vous saurais gré de veiller à ce qu'on précise à l'ensemble des acteurs du centre hospitalier, traumatisés par l'interruption d'un chantier au bout de trois mois sur décision de l'ARS qui avait pourtant validé elle-même sa réalisation – vous avouerez que certaines incohérences restent difficiles à accepter pour les personnels qui se battent chaque jour –, que c'est le second scénario qu'il faut choisir, celui de la reconstruction, et non le premier. Vous avez indiqué une différence de quelque 5 millions d'euros entre les deux. C'est une réalité. Le plan de modernisation, sur vingt ans, ayant coûté 200 ou 250 millions d'euros, ce qui est proposé n'est pas à la hauteur de l'enjeu. Je vous remercie donc, j'y insiste, de plaider pour le bon scénario.

#### AMÉNAGEMENT DE LA RN 10 EN CHARENTE

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Line Reynaud, pour exposer sa question, n° 36, relative à l'aménagement de la RN 10 en Charente.

**Mme Marie-Line Reynaud.** Madame la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique, j'appelle l'attention du Gouvernement sur les travaux de mise à deux fois deux voies de la route nationale 10 entre Reignac en Charente et Chevanceaux en Charente-Maritime.

Lorsque la décision fut prise, au début des années 70, de faire passer l'autoroute A 10 en Charente-Maritime, l'État s'était engagé, en contrepartie, à aménager la route nationale 10 à deux fois deux voies sur l'ensemble du tronçon entre Poitiers et Bordeaux. Il avait même été indiqué que les travaux seraient terminés en 1978.

La première tranche de travaux sur cet axe a permis la construction des déviations des communes de Rouillet, Barbezieux et Reignac ; la seconde la mise à deux fois deux voies entre Rouillet et Barbezieux. Mais la RN 10 est toujours à voie unique sur un tronçon de 11,3 kilomètres entre les communes de Reignac et Chevanceaux et doit supporter un trafic de 21 000 véhicules par jour, dont 8 000 poids lourds en provenance de toute l'Europe.

En juin 2009, l'ancienne majorité UMP a débloqué une enveloppe de 55 millions d'euros pour le tronçon de la RN 10 en Charente. Or le compte n'y est pas : il manque 16 millions d'euros pour la réalisation des travaux, dont le coût est évalué par la préfecture à plus de 70 millions d'euros.

C'est aujourd'hui la seule route européenne et internationale qui ne soit pas à deux fois deux voies entre Paris et le Maroc avec une fréquentation aussi importante.

Le conseil général de la Charente s'est déjà engagé à participer au financement de la future ligne LGV Tours-Bordeaux à hauteur de 30 millions d'euros, en contrepartie d'un engagement financier de l'État sur les routes nationales 10 et 141 : la

parole de l'État doit être tenue et il n'est pas envisageable de solliciter les collectivités territoriales pour aider au financement de cette route nationale.

Les crédits nécessaires doivent impérativement être débloqués afin que les travaux soient réalisés selon le calendrier préétabli, c'est-à-dire à la fin de 2014. Les élus et la population savent parfaitement que la situation budgétaire est contrainte mais certains travaux inscrits dans le programme de modernisation des itinéraires routiers de Poitou-Charentes ne sont toujours pas reconnus d'utilité publique. Ne pourrait-on pas redéployer ces crédits non utilisés afin de terminer ce chaînon et ainsi honorer une promesse de l'État vieille de quarante ans ?

Quelles mesures envisage le Gouvernement pour financer en totalité les travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 10 dans le Sud-Charente ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

**Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.** Madame la députée, vous appelez l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet de mise à deux fois deux voies de la route nationale 10 entre Reignac et Chevanceaux. Je vous prie d'excuser l'absence de mon collègue qui se trouve à Lens en compagnie du Président de la République.

Je tiens à vous assurer que l'État est fortement attaché à l'achèvement de l'aménagement de la RN 10 qui constitue, en Poitou-Charentes, un maillon du corridor atlantique et supporte des trafics élevés compris, selon les sections, entre 15 000 et 20 000 véhicules par jour, dont une part importante de poids lourds.

Ainsi, l'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers de la région Poitou-Charentes comprend 82 millions d'euros intégralement financés par l'État, afin d'aménager la RN 10 dans cette région. Sur ces 82 millions d'euros, 64 concernent le seul département de la Charente.

Dans ce département plus particulièrement, les principaux travaux d'aménagement restant à réaliser sur la RN 10 portent aujourd'hui sur l'aménagement de la section située entre Reignac et Chevanceaux, qui s'étend sur 11 kilomètres. Comme vous l'indiquez, le coût des travaux à réaliser sur cette section est estimé à plus de 70 millions d'euros. Un montant de 55 millions a été inscrit à l'actuel PDMI : ce n'est certes pas suffisant pour réaliser l'intégralité de la section mais ces crédits permettent d'ores et déjà de réaliser la partie en tracé neuf entre la RN 10 Nord et le raccordement de la liaison avec la RD 2, voire un peu au-delà, soit au moins 5 kilomètres de voies nouvelles.

Notre ambition est de pouvoir commencer en 2013 les travaux des premiers ouvrages d'art. Les crédits correspondants viendraient alors compléter les quelque 800 000 euros engagés cette année pour achever les acquisitions foncières et lancer les travaux préliminaires. L'État consacre ainsi plus de 195 millions d'euros au PDMI de la région Poitou-Charentes sans participation des collectivités locales. Il ne pourra pas abonder ce programme avec des financements complémentaires dans le contexte actuel de redressement des comptes publics et de lutte contre les déficits.

Sans participation financière des collectivités concernées pour compléter le financement de l'opération, il peut être envisagé de redéployer des crédits depuis d'autres opérations retenues à l'actuel PDMI. Le ministre des transports n'y est

pas opposé sur le principe, à la condition qu'un consensus puisse se dégager au niveau régional autour des modalités d'un tel redéploiement. À défaut, la poursuite de l'opération au-delà des travaux d'ores et déjà financés sera recherchée dans le cadre de la prochaine génération de PDMI. Le ministre chargé des transports restera attentif à l'évolution de ce dossier.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Line Reynaud.

**Mme Marie-Line Reynaud.** Je suis un peu mi-figue, mi-raisin : je ne constate pas d'avancée sensible par rapport au dernier PDMI. J'espère qu'un consensus sera vraiment trouvé pour que cet aménagement, au bout de quarante ans, soit enfin terminé car ce tronçon est pour l'heure très dangereux.

#### AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA MALMEDONNE À LA VERRIÈRE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Philippe Mallé, pour exposer sa question, n° 44, relative l'aménagement du carrefour de la Malmedonne à La Verrière.

**M. Jean-Philippe Mallé.** Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet de ville du quartier de la gare et des Bécannes, dans la commune de La Verrière, au sein de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans le département des Yvelines.

Depuis plusieurs années, la commune de La Verrière, avec la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et les services départementaux de l'État, travaillent à ce projet de ville et, plus globalement, à la requalification de cette commune dont 80 % des 6 000 habitants vivent en zone urbaine sensible et où le revenu moyen par habitant est le plus faible du département des Yvelines.

C'est tout un nouveau quartier qui devrait voir le jour et accueillir de 1 500 à 1 800 logements, avec les services et les équipements afférents, tous situés à moins de 800 mètres de la gare. Ce projet s'inscrit dans l'objectif partagé de l'État et de la région Île-de-France de construire 70 000 logements par an – ce qui suppose le doublement de la production de logements, objectif important auquel nous tenons.

Le conseil municipal de La Verrière et le conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines ont adopté à l'unanimité, cette année, l'inscription au PLU de ce projet de ville. Les terrains concernés sont déjà, pour l'essentiel, propriété de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de l'Agence foncière et technique de la région parisienne, établissement public qui relève de l'État.

Ces terrains figurent également dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de Paris-Saclay, l'Établissement public de Paris-Saclay étant partie prenante au projet. Pour que ce nouveau quartier puisse voir le jour, il faut en faciliter l'accès ainsi que les liaisons avec la gare. Cela nécessite – pardonnez-moi d'entrer dans le détail des opérations – de réaménager le carrefour de La Malmedonne en mettant en dénivelé la route nationale 10 pour un montant de 20 millions d'euros selon une évaluation des services de l'État ; il convient ensuite d'effectuer des aménagements de voiries complémentaires qui sont pour l'essentiel déjà financés.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le conseil général des Yvelines et le conseil régional d'Île-de-France se sont engagés chacun à hauteur de 20 % du coût. Seul l'État ne s'est toujours pas prononcé, ce qui fait peser une incertitude quant à la réalisation de ce projet de nouveau quartier.

Je souhaiterais donc connaître la position du Gouvernement quant à ces aménagements, à leur financement et au calendrier de réalisation.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

**Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.** Monsieur le député, je note la forte volonté exprimée par la ville de La Verrière de réaliser son ambitieux programme de développement. Le Gouvernement est conscient des freins que peut engendrer le fonctionnement actuel de la RN 10 pour l'achèvement de ce programme et de la nécessité de réaménager, en particulier, le carrefour de la Malmedonne, afin de faciliter les échanges et singulièrement les accès à la gare.

Le projet de requalification de la RN 10 entre Trappes et Les Essarts-le-Roi s'inscrit dans un contexte de recherche d'une meilleure intégration de la RN 10 dans le territoire qu'elle traverse et d'une amélioration des conditions de circulation sur cet axe d'échange et de pénétration de l'Ouest francilien. Les enjeux sont multiples : rénovation urbaine, redynamisation de quartiers en difficulté, fluidité des échanges ou encore réduction des nuisances subies par les riverains.

Le programme global de requalification de la RN 10, tel qu'étudié jusqu'à présent, comporte notamment, d'est en ouest : dans la traversée de Trappes, la réalisation du projet de couverture retenu par le grand projet de ville de Trappes, repris au contrat urbain de cohésion sociale ; au niveau de La Verrière, l'opération sur laquelle vous souhaitez appeler l'attention du ministre délégué chargé des transports, à savoir la création d'un diffuseur RN 10-RD 213 pour remplacer l'actuel carrefour de la Malmedonne qui ne permet aujourd'hui que les mouvements de tourne-à-droite sur la RN 10 et sur la RD 213 ; à Coignières, la dénivellation du carrefour des Fontaines et la suppression d'un échange secondaire, le carrefour de la Mairie ; aux Essarts-le-Roi, la création d'une déviation de la RN 10.

Ce programme s'accompagne d'aménagements qualitatifs tels que des protections acoustiques. Son coût est évalué aujourd'hui à au moins 200 millions d'euros. Une somme de 80 millions d'euros figure à l'actuel programme de modernisation des itinéraires, PDMI, de la région Île-de-France pour la requalification de la traversée de Trappes qui doit accompagner une importante opération d'urbanisme et de réaménagement du centre ville de la commune. La clé de financement repose sur une répartition par quart : 20 millions d'euros pour l'État, 20 millions pour la région, 20 millions pour le département des Yvelines et 20 millions à répartir entre la ville, l'ANRU et la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Dans le contexte budgétaire actuel, et à moins de trouver un redéploiement au sein du PDMI actuel, la fin des travaux de la traversée de Trappes, évalués au minimum à 100 millions d'euros, et la réalisation du projet de réaménagement de la RN 10 du sud-ouest de Trappes jusqu'aux Essarts-le-Roi, dont le réaménagement du carrefour de la Malmedonne, ne pourront être envisagés avant la prochaine génération de PDMI.

Le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a pris note de votre interpellation et sera attentif, le moment venu, à ce que la question de la poursuite de

l'aménagement de cet axe, et notamment celle de l'aménagement du carrefour de la Malmedonne, soit examinée avec attention dans la préparation de ce nouveau PDMI.

#### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS L'AVESNOIS ET LE CAMBRÉSIS

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bataille, pour exposer sa question, n° 45, relative aux infrastructures de transport dans l'Avesnois et le Cambrésis.

**M. Christian Bataille.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

L'Avesnois et le Cambrésis enregistrent une aggravation préoccupante de la situation des moyens de transport sous toutes les formes. Ces deux arrondissements, situés à la marge de la région Nord-Pas-de-Calais, enregistrent un taux de chômage et de pauvreté très supérieurs à la moyenne.

Le Gouvernement a décidé une réduction des dépenses de l'État et donc des programmes d'infrastructures. Nous en connaissons la traduction sur place : absence de liaison ferroviaire à grande vitesse, menaces sur les trains intercités, irrégularités des TER parfois remplacés purement et simplement par des autocars à la surprise des usagers. Le mauvais état des voies est l'argument souvent entendu du côté de la SNCF.

En ce qui concerne les routes, nous attendons depuis des décennies l'achèvement de la nationale 2, alors qu'il reste très peu de kilomètres à réaliser pour relier Maubeuge à Avesnes-sur-Helpe et à la Thiérache en direction de Paris et des voies rapides qui y conduisent.

Le canal Seine-Nord, projet très avancé et qui apporterait une relance économique au Hainaut-Cambrésis, est lui aussi remis en question.

On peut comprendre le souci du Gouvernement de limiter de façon drastique la dépense. Mais les sacrifices ne doivent pas être supportés par des territoires déjà en difficulté tout en préservant les secteurs les plus prospères. Ce déséquilibre est patent au niveau national ainsi qu'à l'intérieur même de la région Nord-Pas-de-Calais.

On ne peut pas accepter deux France, une qui continuerait à se développer et une autre dont les projets seraient différés. Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il pour continuer à veiller à un aménagement équilibré des territoires ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

**Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.** Monsieur le député, vous appelez l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'aménagement en termes de transport, qu'il soit routier, ferroviaire ou fluvial, des territoires de l'Avesnois et du Cambrésis.

Les transports doivent contribuer à l'aménagement du territoire, à l'amélioration des déplacements quotidiens, à la réduction de la fracture territoriale et au développement économique. C'est l'engagement du Président de la République, qu'a confirmé le Gouvernement en fixant, le 3 octobre dernier, les orientations de la politique des transports.

Au plan ferroviaire, soyez-en assuré, la priorité sera donnée à l'amélioration du réseau existant, à travers notamment le plan de modernisation du réseau que Frédéric Cuvillier a demandé

le 15 octobre à Réseau ferré de France d'établir dans les six mois. Ce plan doit renforcer la qualité du service rendu aux usagers, notamment en améliorant la régularité des trains et en repartant des besoins de mobilité des habitants au quotidien. Réseau ferré de France devra travailler au plan local avec les régions, autorités organisatrices, pour que cet objectif soit bien pris en compte.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la desserte du Cambrésis et de l'Avesnois, d'importants travaux de renouvellement ont été programmés : sur la ligne Busigny - Cambrai - Somain à l'horizon de 2014 pour achever le programme de 82 millions d'euros engagé en 2011 ; sur la ligne Paris - Saint-Quentin à l'horizon de 2015, pour un montant de 80 millions d'euros.

De plus, des travaux, majoritairement de nuit, sont programmés en 2013 entre février et août afin d'améliorer la robustesse des voies vers Maubeuge et Cambrai.

Enfin, Frédéric Cuvillier a la ferme volonté de donner une nouvelle ambition aux trains d'équilibre du territoire dont l'État et l'autorité organisatrice. Il souhaite ainsi mieux articuler ces services avec ceux organisés par les régions dans le cadre notamment de l'acte III de la décentralisation. Surtout, et afin d'améliorer la qualité de service de ces lignes, il prépare un plan de renouvellement et de rénovation des matériels roulants, dont les modalités de mise en œuvre et de financement sont en train d'être définis.

S'agissant de la RN 2, l'État travaille de longue date à sa modernisation. Elle est ainsi aujourd'hui entièrement à 2x2 voies du Blanc-Mesnil à Nanteuil-le-Haudouin et en grande partie entre Nanteuil et Laon. La section Hautmont-Beaufort, située au cœur de l'Avesnois, est également à 2x2 voies. Suite à une mission confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable, le ministère a confirmé son accord pour financer les premières études de tracé de la déviation de Maubeuge et de la déviation d'Avesnes.

S'agissant enfin du canal Seine-Nord-Europe, Frédéric Cuvillier a déjà souligné qu'au-delà des annonces et des promesses du précédent gouvernement, il entendait traiter ce projet avec méthode. En particulier, ce dossier, contrairement aux affirmations du précédent gouvernement, n'était pas du tout bouclé du point de vue financier. Le coût global de l'opération ayant été sous-évalué et la capacité des partenaires privés à réunir les financements nécessaires étant incertaine, le ministre a demandé à une mission conjointe du Conseil général de l'environnement et du développement durable et de l'inspection générale des finances de faire le point et d'examiner de nouveaux outils de financement. Les conclusions sont attendues pour le début de l'année prochaine. Frédéric Cuvillier confirme sa volonté de tout mettre en œuvre pour rendre ce projet viable et réalisable.

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

**M. Christian Bataille.** Merci pour vos bonnes paroles, madame la ministre, sur le ferroviaire et les routes. Permettez-moi une petite remarque concernant le canal Seine-Nord, puisque M. Cuvillier invoque l'aspect financier : c'est un projet très utile pour le pays et infiniment moins cher que la liaison ferroviaire Lyon-Turin. C'est même bon marché, en tout cas d'un bon rapport qualité-prix. Je crois que M. le ministre des transports devrait prendre cet aspect en compte.

RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX  
SORTIES DE DÉCOUVERTE ET DE  
FORMATION À L'ENVIRONNEMENT MARIN

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Le Loch, pour exposer sa question, n° 46, relative à la réglementation applicable aux sorties de découverte et de formation à l'environnement marin.

**Mme Annick Le Loch.** Ma question s'adresse au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche. Elle porte sur l'évolution nécessaire et attendue de la réglementation française applicable aux sorties de découverte et de formation à l'environnement marin, organisées par les centres nautiques et les écoles de voile. Les 114 structures d'activités nautiques que compte le département du Finistère, représentent 873 emplois en équivalents temps plein, 15 000 à l'échelle de la France. Elles participent de façon essentielle à l'attractivité du département.

À l'issue d'une concertation fructueuse entre les différentes branches professionnelles, un projet d'instruction relatif à cette question a été validé par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques en décembre 2010, il y a un an. Depuis lors, en contradiction avec ce projet d'instruction, les sorties de découverte et de formation à l'environnement marin ont été requalifiées en activité de transport de personnes devant être encadrées par des marins professionnels titulaires du brevet « Capitaine 200 Voile », à l'exclusion des moniteurs de voile brevetés d'État. Cette requalification exige également l'armement des bateaux en « navires d'utilité collective ».

Cet état de la réglementation et l'application variable qui en est faite remettent gravement en cause l'activité de nombreux centres nautiques qui se sont investis depuis plusieurs décennies pour répondre à l'attente d'un large public familial. Ils hypothèquent également l'avenir des bateaux du patrimoine dont disposent les centres nautiques et écoles de voile. Enfin, ils désespèrent les professionnels et les bénévoles qui, bien que faisant preuve d'une vigilance exemplaire quant à la sécurité des personnes, se voient menacés de contraventions, voire de sanctions pénales.

Alors que se prépare la saison 2013, je souhaite connaître l'avancée des travaux menés de concert par le ministère de la mer et celui des sports pour permettre la mise en place d'un dispositif réglementaire adéquat. Les acteurs du nautisme attendent d'être consultés en temps utile sur cette question essentielle pour l'avenir de leur activité.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

**Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.** Madame la députée, vous appelez l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'évolution nécessaire de la réglementation française applicable aux sorties de découverte et de formation à l'environnement marin.

Des centres de formation à la voile organisent en effet des sorties en voilier avec pour objectif la découverte de l'environnement marin notamment. Pour ce faire, ils utilisent des navires de plaisance de formation. Or cette catégorie de navires, supports de l'enseignement de la voile, respecte des normes de sécurité permettant uniquement l'embarquement de personnes directement impliquées dans cette activité, qui relève de la réglementation du code du sport.

Le transport de passagers est en France examiné au regard des impératifs liés à la sauvegarde de la vie humaine en mer. En conséquence, ces centres de formation ne peuvent utiliser un navire de formation à des fins de transport de passagers. Pour garantir la sécurité des personnes, cette activité impose des règles à la fois par rapport au type de navire et à la composition et qualification de l'équipage.

Le ministre Frédéric Cuvillier a conscience de ces difficultés. Les élus locaux l'en ont alerté dès le mois de juillet dernier. Vous avez d'ailleurs été reçue au ministère pour échanger sur ce dossier.

Ainsi, la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques de la direction des affaires maritimes et la direction des sports du ministère des sports, de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative s'attachent à mettre en place un dispositif satisfaisant pour toutes les parties et permettant d'assurer la pratique de ces activités dans le respect de la réglementation en vigueur tant maritime que sportive.

Soyez assurée, madame la députée, que le ministre de la mer reste très attentif à l'évolution de ce dossier et vous tiendra informée de l'issue trouvée dès qu'un projet équilibré sera établi. L'horizon du printemps 2013 paraît tout à fait réaliste afin que la saison estivale s'entame avec sérénité sur nos côtes.

AMÉNAGEMENT DE LA RN 116

**M. le président.** La parole est à Mme Ségolène Neuville, pour exposer sa question, n° 47, relative à l'aménagement de la RN 116.

**Mme Ségolène Neuville.** Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le dossier de la RN 116, la dernière route nationale du département des Pyrénées-Orientales depuis la décentralisation.

Depuis près de quinze ans, l'aménagement de cet axe essentiel semble totalement bloqué. La route nationale 116 relie Perpignan à Bourg-Madame. D'une longueur totale d'un peu plus de 100 kilomètres, elle suit le cours de la Têt de la plaine littorale aux hauts plateaux de la Cerdagne et à la frontière espagnole. Cet axe routier est un enjeu majeur pour le département, puisqu'il dessert la vallée de la Têt, de Perpignan jusqu'en Andorre.

La RN 116 constitue de fait le seul lien entre la Cerdagne et la plaine littorale. Elle a été coupée à plusieurs reprises ces dernières années en raison d'éboulements liés à des intempéries. À l'ouest de Prades, son caractère tourmenté lié à la difficulté du relief qu'elle traverse a nécessité divers projets d'aménagements, certains – peu – étant déjà en service et d'autres étant toujours en projet.

La population souffre de cette situation. Cette route est vitale pour toute cette partie du territoire qu'elle traverse d'est en ouest. Il s'agit là, j'y insiste, de la dernière route nationale du département, tout le reste du réseau routier ayant été progressivement décentralisé. Le conseil général des Pyrénées-Orientales a, en quinze ans, investi presque 500 millions d'euros pour améliorer et moderniser l'ensemble du réseau départemental. Parallèlement, dans le département, un effort sans précédent en France a été fait sur les transports collectifs, avec l'instauration du bus à un euro pour tout le département par le conseil général, et la mise en place progressive du train à un euro par le conseil régional.

Le seul point faible du département en ce qui concerne les déplacements est la fameuse RN 116, ce qui pénalise considérablement les habitants des hauts cantons : Conflent, Haut-Conflent, Cerdagne et Capcir, mais aussi le tourisme et le développement économique de l'ensemble du département.

Les travaux de réaménagement de la RN 116, c'est-à-dire la construction d'une 2x2 voies entre Ille-sur-Têt et Prades, vont-ils enfin démarrer, et quand, sachant que ces travaux ont été déclarés d'utilité publique il y a plus de quatre ans.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.

**Mme Fleur Pellerin**, *ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique.* Madame la députée, la RN 116 joue un rôle majeur dans la desserte de la vallée de la Têt et de la Cerdagne, et pour le développement économique des territoires qu'elle irrigue. Dès lors, je tiens à vous assurer que l'État poursuivra la modernisation de cet axe afin d'y améliorer les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que pour réduire les nuisances qu'il peut engendrer pour les populations riveraines.

Aujourd'hui, 40 millions d'euros sont consacrés à son aménagement dans le cadre de l'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers – PDMI – de la région Languedoc-Roussillon.

Ces financements doivent notamment permettre de réaliser intégralement l'aménagement du carrefour de Gibraltar à Prades, pour lequel l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique doit être lancée en début d'année prochaine, ainsi que l'opération de déviation du hameau de Joncet. S'agissant de cette dernière opération, représentant un investissement de 20 millions d'euros, les premiers travaux devraient pouvoir être engagés au début de l'année 2013, une fois les terrains nécessaires complètement libérés.

Outre ces opérations, le PDMI actuel prévoit 13 millions d'euros pour la mise à 2x2 voies de la section Ille-sur-Têt-Prades, sur laquelle vous appelez tout particulièrement l'attention du ministre Frédéric Cuvillier.

Le coût de cette mise à 2x2 voies étant estimé à plus de 180 millions d'euros, le montant prévu à l'actuel PDMI peut paraître faible. Dans le contexte actuel de resserrement de la dépense publique et de lutte contre les déficits, il ne peut être envisagé d'abonder ce PDMI. Cependant, le ministre souhaite avancer sur cette opération de manière à ce que sa réalisation puisse intervenir avec la prochaine génération de PDMI, qui prendra le relais de la programmation actuelle. Le ministre connaît également le fort engagement des collectivités territoriales en faveur de cette opération, ce qui constituera un élément décisif pour sa concrétisation dans les prochaines années.

L'enveloppe actuelle doit ainsi être utilisée pour procéder à la réalisation des acquisitions foncières et conduire les études et procédures administratives préalables à l'engagement des travaux. Le calendrier prévisionnel de l'opération permet d'envisager un lancement de l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau en fin d'année prochaine et une instruction du dossier de demande de dérogations au titre de la destruction d'habitats et d'espèces protégés probablement en début d'année 2014. En parallèle de ces démarches, les acquisitions foncières déjà engagées seront bien sûr poursuivies.

## MODERNISATION DE LA LIGNE D DU RER

**M. le président.** La parole est à Mme Marianne Dubois, pour exposer sa question, n° 51, relative à la modernisation de la ligne D du RER.

**Mme Marianne Dubois.** Ma question s'adresse à M. le ministre chargé des transports. Je souhaite l'interroger sur le RER D et, plus spécifiquement, sur la partie située dans la région Centre au départ de la gare de Malesherbes.

Les conditions de transport n'ont cessé de se dégrader à cause d'un matériel vieillissant, et la nécessité d'investissements très importants en infrastructures se fait sentir afin de rétablir une régularité pérenne en améliorant la desserte. La ligne D est la ligne de RER dont le taux d'irrégularité est le plus élevé. Pourtant, le président du STIF, M. Huchon, s'est engagé à « améliorer les trains du quotidien » tout en réclamant parallèlement une prise de position ferme du Gouvernement.

Mais de quels trains et de quelles lignes ? La priorité semble être donnée aux sections les plus chargées en nombre de voyageurs. Les usagers des autres sections, dont ceux du Nord-Loiret, se sentent abandonnés et jugent les investissements largement insuffisants et inadaptés au regard des besoins réels de la ligne. Certains vont aller manifester demain devant le STIF, en raison de l'allongement des temps de parcours, causé notamment par le système de trains omnibus entre la gare de Lyon et Villeneuve-Saint-Georges.

Avec la mise en sommeil programmée du projet du Grand Paris, les incertitudes demeurent sur la modernisation de certaines lignes et il ne faudrait pas que la branche sud du RER D soit le parent pauvre des lignes existantes, alors que la branche nord a été améliorée.

Je souhaite donc savoir quelles actions concrètes pourraient être entreprises à brève échéance afin d'offrir aux usagers du RER D entre Malesherbes et Paris un meilleur service, une meilleure sécurité, et donc une réelle amélioration de leur quotidien. N'oublions pas que les coûts de transport augmentent de plus en plus chaque année.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

**Mme George Pau-Langevin**, *ministre déléguée chargée de la réussite éducative.* Madame la députée, vous avez tenu à appeler l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la modernisation du RER D. En déplacement à Lens avec le Président de la République, il vous prie de l'excuser de son absence.

Les priorités fixées par le Président de la République en matière de transports sont claires : amélioration des conditions de déplacement au quotidien et réduction de la fracture territoriale.

Le Gouvernement a donc décidé de mettre l'accent sur la rénovation et la modernisation des réseaux existants.

Je tiens d'abord à vous confirmer que le projet du grand Paris n'est pas en sommeil. La ministre de l'égalité des territoires et du logement a créé une mission en vue d'examiner les possibilités de hiérarchisation et de priorisation des différents tronçons de ce projet de métro automatique, qui permettra de relier entre elles les banlieues et qui est réalisé par la Société du Grand Paris. Il s'agit maintenant de passer à l'action et d'établir un programme de mise en œuvre réaliste et ambitieux de ce grand projet.

Toutefois, cette réflexion ne concerne pas directement les opérations de modernisation du RER D prévues, qui ne sont pas réalisées par la Société du Grand Paris.

Je vous confirme donc la volonté de l'État, de la région Île-de-France et du STIF de poursuivre ensemble les opérations de modernisation du RER D. Elles s'inscrivent parfaitement, j'y insiste, dans les priorités fixées par le Président de la République : l'amélioration des conditions de déplacement au quotidien et la réduction de la fracture territoriale.

Les travaux ont d'ores et déjà été lancés. D'un montant de 133 millions d'euros, cofinancés par l'État et la région, ils doivent arriver à terme à l'horizon 2014 afin d'améliorer la fréquence et la régularité des trains dans le cadre du schéma directeur du RER D. En outre, 20 millions d'euros sont prévus pour les études nécessaires à la poursuite de travaux de modernisation qui devront être menés dans le cadre de la prochaine contractualisation.

Un programme spécifique à la ligne D du RER a été mis en place par la SNCF pour moderniser le matériel roulant, réorganiser la maintenance et renforcer la lutte contre la malveillance. Des actions ont déjà été engagées telles que l'équipement en dispositifs anti-enrayage afin de limiter les perturbations liées aux chutes de feuilles sur les rails, la mise en place au sud de la ligne D d'un système de vidéosurveillance et un renforcement des effectifs de la surveillance générale sur la ligne. De plus, la rénovation des trains à deux étages circulant sur la ligne D est en cours, la totalité du parc devant être rénové d'ici fin 2016.

Malgré ces efforts en matière d'investissements, qui devront être prolongés, la régularité de la circulation des trains en Île-de-France reste problématique : l'incident survenu le 7 novembre dernier sur le réseau de la gare du Nord est là pour nous le rappeler. Le ministre délégué chargé des transports et le président du conseil régional d'Île-de-France annonceront dans les prochains jours une série de mesures destinées à renforcer la lutte contre ces dysfonctionnements des réseaux ferroviaires franciliens.

**M. le président.** La parole est à Mme Marianne Dubois.

**Mme Marianne Dubois.** Merci de cette réponse, madame la ministre. Je resterai très vigilante et j'espère ne pas avoir à revenir d'ici une année ou deux pour poser à nouveau cette question.

#### AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE LYON- AMBÉRIEU-EN-BUGEY

**M. le président.** La parole est à M. Charles de La Verpillière, pour exposer sa question, n° 54, relative à l'aménagement de la ligne Lyon-Ambérieu-en-Bugey.

**M. Charles de La Verpillière.** Ma question, à laquelle j'associe mon collègue Damien Abad, s'adresse au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, et concerne les investissements qu'il faut absolument réaliser sur la voie ferrée Lyon-Ambérieu-en-Bugey.

La ligne TER Lyon-Ambérieu-en-Bugey figure parmi les douze lignes sensibles recensées dans l'audit commandé par le précédent gouvernement. Plus largement, c'est tout l'axe Genève-Saint-Etienne, via la gare de La Part-Dieu, dont l'exploitation est perturbée, et son taux de régularité laisse fortement à désirer.

Ces difficultés ne sont pas dues à l'insuffisance de l'offre TER. Même si des améliorations sont encore possibles, le cadencement a globalement produit des effets bénéfiques et 3 000 voyageurs sont recensés chaque jour entre Lyon et Ambérieu.

Ce sont donc les infrastructures qui doivent à tout prix être renforcées. La ligne est victime de son succès : en raison de l'accroissement du nombre de trains, les voies et les gares sont saturées et tout événement – panne sur le matériel roulant ou la signalisation, blocage d'un passage à niveau, accident de personne – entraîne des retards qui peuvent atteindre plusieurs heures.

Les travaux programmés par Réseau ferré de France en 2014 ne régleront pas ces problèmes. RFF prévoit seulement de renouveler les voies et d'allonger les quais pour recevoir les futures rames TER. En revanche, RFF n'a prévu aucun aménagement permettant de dégager les convois immobilisés et de faire dépasser les trains lents et omnibus par les trains rapides. Il est donc impératif de programmer des investissements supplémentaires.

Tous les spécialistes s'accordent sur la nécessité de renforcer l'alimentation électrique ; de moderniser la signalisation ; de réaliser des aménagements tels que des installations permanentes de contresens, la banalisation des voies, une aiguille télécommandée à Montluel ; enfin de supprimer les passages à niveau les plus fréquentés ou les plus dangereux, le PN 19 et le PN 20, en plus de celui de Saint-Denis-en-Bugey.

De toute évidence, RFF ne prendra pas seul l'initiative de ces investissements. En effet, s'ils amélioreraient significativement l'exploitation de la ligne, ils n'augmenteraient pas le nombre de sillons commercialisés. Par conséquent, RFF n'y trouve pas d'intérêt financier.

Quelles instructions et quels moyens le Gouvernement compte-t-il donner à RFF pour ces travaux indispensables ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

**Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative.** Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les difficultés que connaît la ligne ferroviaire entre Lyon et Ambérieu-en-Bugey. M. Frédéric Cuvillier vous en remercie et vous prie de l'excuser de son absence car il est en déplacement avec le Président de la République à Lens.

La ligne Lyon-Ambérieu-en-Bugey supporte aujourd'hui un important trafic de fret et de voyageurs, principalement des TER à courte ou longue distance, dont la circulation est fragilisée par l'engorgement du nœud ferroviaire lyonnais et de la gare de La Part-Dieu. D'importants travaux de renouvellement y seront réalisés par Réseau ferré de France en 2014 pour remettre l'infrastructure à niveau. Ces travaux, indispensables pour garantir à long terme une desserte de qualité, seront bien sûr organisés en réduisant autant que possible leur impact sur les circulations. Réseau ferré de France et la SNCF veilleront pendant cette période à informer au mieux les usagers des adaptations du service.

Au-delà de cette échéance, les études menées dans le cadre du contrat de projets État-région 2007-2013, notamment pour le renforcement de l'alimentation de traction électrique sur cet axe, tracent d'autres perspectives d'amélioration de la qualité de service. La réalisation de ces investissements, qui permettront de gagner en robustesse et en fiabilité dans la gestion des circulations, notamment en cas de situations

perturbées ou lors de travaux de maintenance, devra être convenue entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre d'une prochaine contractualisation.

De manière générale, le Gouvernement donnera la priorité à l'amélioration du réseau existant, au travers notamment du plan de modernisation du réseau que Frédéric Cuvillier a demandé à Réseau ferré de France d'établir dans les six mois. Ce plan doit renforcer la qualité du service rendu aux usagers, notamment en améliorant la régularité des trains et en repartant des besoins de mobilité des habitants au quotidien. Réseau ferré de France devra travailler au plan local avec les régions, autorités organisatrices, pour que cet objectif soit bien pris en compte.

Le ministre examinera avec attention les propositions que lui fera RFF au printemps prochain et sera attentif à ce que les lignes qui connaissent le plus de difficultés soient concernées en priorité par ce plan.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de La Verpillière.

**M. Charles de La Verpillière.** Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse, qui témoigne d'une prise de conscience de la gravité des problèmes rencontrés sur cette ligne. Il faudra absolument que des travaux soient faits en plus de ceux prévus en 2014. Le Gouvernement devra donner l'impulsion nécessaire le moment venu.

#### PROJET DE CONTOURNEMENT SUD-EST DE LILLE

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Huyghe, pour exposer sa question, n° 58, relative au projet de contournement sud-est de Lille.

**M. Sébastien Huyghe.** Madame la ministre, depuis des décennies, le réseau routier du Sud de la métropole lilloise est soumis à un trafic en constante progression. Le nœud routier lillois, au cœur de l'Europe, voit en effet se mêler circulation internationale de poids lourds et trajets domicile-travail des Nordistes. L'autoroute A 1, notamment, est sur le point de dépasser le stade de la saturation. Et la thrombose affecte désormais le réseau secondaire, régulièrement paralysé par un manque d'infrastructures routières.

Cette situation pénalise en premier lieu les habitants des communes encerclées par les embouteillages. Elle freine par ailleurs le développement économique des zones d'activités avoisinantes, dont la desserte est de plus en plus difficile.

Confrontés à cette réalité, les acteurs économiques et les responsables politiques de la métropole lilloise réclament depuis de nombreuses années la construction d'un contournement routier qui relierait l'autoroute A 1 à hauteur de Seclin à l'autoroute A 23 à hauteur de Péronne-en-Mélantois. Ce contournement serait assorti d'un nouvel échangeur – ou diffuseur – autoroutier sur l'A 1 à hauteur de la commune de Templemars.

Le préfet de région avait annoncé en 2010 l'inscription de ce projet au schéma national des infrastructures de transport. De son côté, Lille-Métropole-Communauté-urbaine a exprimé au mois d'octobre dernier son soutien à la réalisation du contournement et du diffuseur.

Nous savons aujourd'hui que le schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, est menacé. Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne ce projet et le niveau d'engagement financier de l'État ? La réponse est très attendue par nos concitoyens et les responsables économiques de la métropole lilloise, qui espèrent fortement une amélioration de la situation.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

**Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative.** Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet de contournement sud-est de Lille. Il vous en remercie et vous prie de l'excuser de son absence : il est en déplacement à Lens avec le Président de la République.

Le Gouvernement est tout à fait sensible aux enjeux liés aux problèmes de congestion qui se posent chaque jour avec plus d'acuité sur le réseau routier national au sud de la métropole lilloise. La thrombose que l'on y constate a évidemment un impact sur les déplacements au quotidien des habitants de l'agglomération lilloise – et vous savez que l'amélioration des transports du quotidien est une de nos préoccupations prioritaires –, et nous ne doutons pas que cela puisse avoir des répercussions sur le développement économique local. J'étais hier à Lille, et j'ai pu constater la réalité de cette situation.

La solution à ces problèmes ne se trouve évidemment pas seulement dans une amélioration du réseau routier national, mais celle-ci a un rôle à jouer. Des réflexions ont ainsi été engagées depuis plusieurs années et le projet de contournement sud-est de Lille que vous évoquez s'inscrit dans ce cadre.

Ce projet en tracé neuf d'une longueur d'une dizaine de kilomètres doit relier les autoroutes A 1 et A 23 au sud de l'aéroport de Lesquin, en longeant essentiellement la ligne ferroviaire à grande vitesse. Sa réalisation devrait contribuer à réduire la congestion sur les nœuds A 1-A 27 et A 23-A 27-RN 227, et améliorer ainsi les conditions d'accessibilité au sud de l'agglomération et de l'aéroport.

Cette réalisation a été inscrite au projet de schéma national des infrastructures de transport. Comme Frédéric Cuvillier l'a déjà indiqué à de multiples occasions, le projet de SNIT présenté à l'automne 2011 par le précédent gouvernement est financièrement insoutenable. Il prévoit 245 milliards d'euros d'opérations, dont 88 milliards à la charge de l'État, sans préciser les priorités ou les solutions de financement nécessaires à sa réalisation.

Le ministre a donc installé, le 17 octobre dernier, la commission « Mobilité 21 », chargée d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT au vu des perspectives de nos finances publiques et de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants.

Le projet de contournement sud-est de Lille, comme les autres projets routiers ou les projets de LGV inscrits au SNIT, sera examiné dans ce cadre afin de déterminer son calendrier et ses modalités générales de financement.

Les recommandations que la commission fera au printemps prochain seront présentées devant les commissions compétentes du Parlement avant que des décisions ne soient prises par le Gouvernement. Il faut attendre l'aboutissement de ce processus pour y voir plus clair sur l'avancement de la question de ce contournement.

S'agissant du diffuseur de Templemars, Mme Martine Aubry a alerté le ministre des transports dès son arrivée. Ils ont depuis échangé sur ce dossier. La création de 250 hectares de zones d'activités à l'est de l'autoroute A 1 entre Seclin et Lesquin va en effet générer un besoin de desserte nouvelle depuis cette autoroute.

Soyez assuré, monsieur le député, que le ministre des transports connaît les attentes des collectivités locales concernées par la création d'un diffuseur supplémentaire sur l'autoroute A 1, au droit de Templemars, qui donnerait également un nouvel accès aux zones économiques existantes et en cours de développement à l'ouest de l'autoroute. Il a ainsi demandé au préfet de région d'engager sans attendre les études préalables à la DUP de cet échangeur. Il lui a également demandé, une fois que les études auront permis de déterminer le montant prévisionnel de l'opération, de mener la concertation nécessaire pour arrêter son plan de financement, lequel devra prévoir une contribution significative des collectivités concernées, le nouveau diffuseur ayant avant tout une fonction locale.

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

**M. Sébastien Huyghe.** Madame la ministre, je vous remercie de ces informations. J'espère que M. le ministre des transports pèsera de tout son poids dans la balance, puisqu'il connaît bien la région Nord-Pas-de-Calais et l'importance que revêtent à la fois la réalisation du diffuseur – nos concitoyens parlent d'échangeur – au niveau de Templemars et celle du contournement sud-est de Lille.

Si la situation perdure dans cette capitale régionale importante pour l'ensemble de la zone Nord-Europe, un certain nombre d'entreprises quitteront la métropole lilloise, considérant qu'il n'est plus possible d'y maintenir une installation. Une telle situation serait dommageable non seulement pour les habitants de la métropole, mais aussi pour toute la région Nord-Pas-de-Calais et pour l'ensemble du territoire français, compte tenu du rôle essentiel de cette capitale régionale.

#### CIRCULATION DES POIDS LOURDS DANS LE MASSIF VOSGIEN

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Christ, pour exposer sa question, n° 64, relative à la circulation des poids lourds dans le massif vosgien.

**M. Jean-Louis Christ.** En juin 2011, l'ingénieur général des ponts et chaussées Jacques Sicherman a rendu un rapport détaillé sur la question du transit des poids lourds dans le massif vosgien. Ce rapport s'est plus particulièrement intéressé au problème de la gestion des flux sur les axes routiers qui traversent l'Alsace et les Vosges.

En effet, au terme de travaux de sécurisation qui ont duré près de quatre ans, le tunnel Maurice-Lemaire de Sainte-Marie-aux-Mines a été rendu à la circulation en 2008. Pendant la période de fermeture, le trafic routier s'est massivement reporté sur les cols vosgiens, notamment sur ceux du Bonhomme, de Bussang et de Saales. Depuis la remise en service de l'ouvrage d'art, la RN 59, qui figure dans le schéma régional des transports et déplacements et est censée jouer le rôle d'axe médian du trafic transvosgien, connaît un niveau de fréquentation extrêmement bas : moins de 150 poids lourds empruntent ce tunnel chaque jour. En contrepartie, le col du Bonhomme est actuellement franchi par plus de 1 300 véhicules lourds par jour. De ce fait, des nuisances importantes et de tous ordres affectent les riverains. Par ailleurs, des problèmes d'entretien et de voies de sécurité préoccupent particulièrement les collectivités affectées par un transit pour lequel la RD 415 n'est absolument pas adaptée.

Afin de remédier à cette situation qui met la vallée de Kaysersberg et de Lapoutroie au bord de l'asphyxie, le rapport Sicherman préconise une modification de l'arrêté préfectoral réglementant la circulation des poids lourds dans

les cols vosgiens, notamment au droit du col du Bonhomme. Il propose en particulier de limiter le cabotage des transporteurs aux seuls départements limitrophes de ce col. Cette mesure induirait mécaniquement un report de trafic sur la RN 59 et le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. Ce report ne pourrait toutefois être envisagé sans la réalisation de la déviation de Châtenois sur la RN 59, point d'entrée de la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines qui est actuellement congestionnée, ni des aménagements sur la liaison RD 83-A 35, qui a vocation à accueillir le trafic international de poids lourds.

Dans ce contexte de congestion et de nuisances suscitées par le trafic routier au centre de l'Alsace, le ministre des transports pourrait-il nous indiquer le calendrier des mesures envisagées, s'agissant notamment du contournement de Châtenois ?

Par ailleurs, face à l'exaspération légitime des riverains de la RD 83 à la hauteur des communes de Guémar et d'Ostheim, qui attendent depuis de nombreuses années l'édification de murs anti-bruit, quel est l'engagement ferme du Gouvernement pour mener à bien ces opérations ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

**Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative.** Monsieur le député, vous appelez l'attention du ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la réalisation de la déviation de Châtenois sur la RN 59 ainsi que sur l'aménagement de la RD 83. Le ministre Frédéric Cuvillier vous prie de l'excuser pour son absence : il est en déplacement à Lens avec le Président de la République.

Le transit des poids lourds dans le massif vosgien, comme d'ailleurs dans tous les massifs montagneux, est une vraie question pour l'organisation de notre système de transport.

Le trafic entre la Lorraine et l'Alsace a la possibilité d'emprunter soit les autoroutes A4 et A36 situées aux lisières nord et sud du massif vosgien, soit des itinéraires routiers traversant le massif et passant par le tunnel Maurice-Lemaire ou par les cols. La volonté de préserver l'environnement montagnard, de diminuer la pollution atmosphérique et de réduire les nuisances liées aux nombreuses traversées de villages établis dans les vallées ont conduit à préconiser une limitation du trafic de poids lourds sur les axes empruntant les cols, et donc à favoriser, pour les liaisons à destination ou au départ du centre de l'Alsace, l'utilisation de la RN 59 et du tunnel Maurice-Lemaire. Tel est le sens, comme vous le faites remarquer, du rapport de juillet 2011 du Conseil général de l'environnement et du développement durable portant sur la circulation des poids lourds dans le massif des Vosges.

Le détournement du trafic de poids lourds des cols du Bonhomme et de Saales vers le tunnel Maurice-Lemaire conduira mécaniquement à un accroissement de la circulation sur la RN 59, route d'accès au tunnel, ainsi que sur la RN 83 et sur l'autoroute A35 qui permettent de rejoindre la RN 59 au droit de Sélestat. Pour que la RN 59 puisse devenir un itinéraire privilégié d'échange entre les deux versants des Vosges avec l'A4 et l'A36, il est notamment nécessaire – le ministre partage votre avis – de réaliser la déviation de la commune de Châtenois qui constitue le dernier point dur sur cet axe. Dans la traversée de Châtenois, l'actuelle RN 59 à deux voies supporte un trafic évalué à quelque 18 000 véhicules par jour, dont 2 000 poids lourds. Ce trafic est une source évidente de nuisances pour les riverains. Le projet de contournement à deux fois deux voies de l'agglomération, qui vise à remédier à cette situation, est inscrit à

l'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers – le PDMI – de la région Alsace pour un montant de 48 millions d'euros, pris en charge pour moitié par l'État.

L'État veut faire avancer cette opération, dont les études et procédures se poursuivent de façon satisfaisante. Le ministre délégué chargé des transports a ainsi signé le 10 octobre dernier l'arrêté ministériel la déclarant d'utilité publique. Le calendrier prévisionnel des études et procédures restant à mener à bien permet d'envisager, sous réserve évidemment de la disponibilité des crédits nécessaires, le lancement des travaux en 2014. Le coût de l'opération étant évalué à environ 60 millions d'euros, les travaux devront se poursuivre dans le cadre de la prochaine génération de PDMI, sauf à trouver des redéploiements au sein du PDMI actuel.

S'agissant de la RN 83, qui assure la continuité des deux sections de l'autoroute A35 entre le sud de Sélestat et le nord de Colmar, des études d'aménagement sur place de cet axe sont en cours, avec l'ambition d'une réalisation lors de la prochaine génération de PDMI. Cet aménagement devra notamment tenir compte de la proximité des zones habitées situées au droit d'Ostheim et de Guémar. Celles-ci connaissent d'ores et déjà des nuisances en raison de l'important trafic nord-sud le long de cet axe majeur de l'Alsace. C'est pourquoi la mise en place d'écrans anti-bruit au droit de ces deux communes a été inscrite à l'actuel PDMI. Les études et procédures nécessaires à cette mise en place sont aujourd'hui bien avancées et il devrait être possible d'engager les travaux dès l'année prochaine.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Christ.

**M. Jean-Louis Christ.** Madame la ministre, je vous remercie pour ces informations et pour la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre ces aménagements. S'agissant du contournement de Châtenois, je vois que les choses sont bien engagées.

Je souhaite simplement appeler l'attention du Gouvernement sur un problème crucial concernant les communes de Guémar et d'Ostheim. Les riverains sont à ce point exaspérés – cela fait maintenant des années que les promesses de réalisation de murs anti-bruit ont été faites – que nous ne pourrions pas empêcher la population de se manifester demain de manière un peu pugnace. S'il était possible de calmer ces velléités par la mise en œuvre de ces aménagements assez urgents, je pense que nous aurions tous satisfaction.

**Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée.** Le Gouvernement vous a bien entendu.

#### MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA RÉNOVATION DU RER

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morange, pour exposer sa question, n° 55, relative à la mise en œuvre des conclusions de la commission d'enquête sur la rénovation du RER.

**M. Pierre Morange.** Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la mise en œuvre des préconisations formulées dans le rapport rendu le 7 mars 2012 par la commission d'enquête relative aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France.

À l'initiative de cette démarche, et nommé rapporteur de la commission d'enquête, je tiens à rappeler que toutes les parties interrogées ont apporté leur contribution très librement ; le rapport a été adopté à l'unanimité des membres de la

commission et a été présenté de façon très chaleureuse et élogieuse par M. le président du conseil régional d'Île-de-France et l'ensemble des conseillers régionaux de toutes tendances politiques.

Cependant, ces préconisations sont restées à ce jour quasiment sans suite, du fait de l'inaction de certaines des parties, qui ne se manifestent pas pour signer la charte d'engagement tant attendue par les usagers. Nous savons que quelque trois millions de Franciliens subissent un véritable chemin de croix. Nous ne pouvons tolérer que cette situation puisse perdurer. De surcroît, ces mêmes parties ne communiquent pas les documents comptables, comme l'avait pourtant demandé la Cour des comptes et comme elles s'y étaient engagées.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre délégué chargé des transports de bien vouloir user de son droit de suite ministériel pour obtenir la concrétisation des préconisations de ce rapport.

**M. Arnaud Richard.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

**Mme George Pau-Langevin, ministre déléguée chargée de la réussite éducative.** Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la mise en œuvre des préconisations formulées dans le rapport de la commission d'enquête relative au réseau express régional d'Île-de-France présidée par M. Daniel Goldberg. Le ministre vous en remercie et vous prie de l'excuser de son absence : il est en déplacement à Lens avec le Président de la République.

La commission d'enquête de l'Assemblée nationale a examiné de manière approfondie les différentes causes des dysfonctionnements rencontrés sur les lignes de RER et a présenté trente propositions d'amélioration de la qualité du service de transport dans son rapport du 7 mars 2012. Ces propositions portent plus particulièrement sur les aspects de gouvernance, de modernisation et de financement. Le rapport propose une traduction concrète de ces propositions au travers d'une charte engageant les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure.

Ces recommandations ont alimenté la réflexion que mènent le Gouvernement et le Syndicat des transports d'Île-de-France sur le fonctionnement des lignes RER. Vous connaissez les priorités du Gouvernement et de la région Île-de-France : améliorer les conditions de déplacement au quotidien, réduire la fracture territoriale, et donc rénover et moderniser les réseaux existants. Le 7 novembre, après l'incident qui a bloqué plus de 50 000 usagers, le ministre a demandé à la SNCF un rapport détaillé sur ces événements. Il travaille avec l'ensemble des acteurs concernés à apporter des réponses à la hauteur des aspirations légitimes des usagers franciliens dans leurs transports quotidiens. Il a également évoqué avec M. le député Daniel Goldberg les suites possibles du rapport de la commission d'enquête. Il annoncera, prochainement et en lien avec le président Huchon, de nouvelles mesures en ce sens. Elles porteront notamment sur l'évolution de la gouvernance du RER, sur l'amélioration de l'exploitation des réseaux RER et sur l'information des usagers.

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

**M. Pierre Morange.** Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse et ces compléments d'information. La durée de temps que nous connaissons, notamment en matière financière et budgétaire, ne fait que souligner la pertinence des préconisations formulées par la commission d'enquête présidée par Daniel Goldberg et dont j'étais le

rapporteur. La validation de son rapport à l'unanimité montre bien que nous ne sommes pas confrontés à des fractures idéologiques, mais à des préconisations de bon sens dont l'objectif est la rationalisation et la bonne utilisation de l'argent public. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la modernisation du réseau RER et du Transilien que vous évoquez, la réforme de la gouvernance, l'amélioration de la lisibilité des comptes des différents transporteurs et la volonté très forte de remettre l'usager au centre du dispositif manifestée par la commission d'enquête doivent trouver enfin une concrétisation.

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

2

### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2012.

La séance est levée.

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

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

NICOLAS VÉRON