

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 9 février 2012

(62^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

Secrétaires :

Mme Michelle Demessine, M. Hubert Falco.

1. Procès-verbal (p. 979)

2. Débat sur la situation de l'industrie automobile en France (p. 979)

Mme Éliane Assassi, au nom du groupe CRC, auteur de la demande.

MM. Jean-Pierre Chevènement, Pierre Hérisson, Mmes Aline Archimbaud, Valérie Létard, M. Dominique Bailly, Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. Jean-Claude Carle, Martial Bourquin, Mme Mireille Schurch, M. Claude Dilain.

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

3. Communication d'un avis sur un projet de nomination (p. 997)

Suspension et reprise de la séance (p. 997)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE BEL

4. Questions d'actualité au Gouvernement (p. 997)

SCANDALES SANITAIRES (p. 997)

M. Gilbert Barbier, Mme Nora Berra, secrétaire d'État chargée de la santé.

TRANSPORTS AÉRIENS (p. 998)

MM. Roger Karoutchi, Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

DÉFICITS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (p. 999)

M. Vincent Capo-Canellas, Mme Valérie Pécresse, ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement.

PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE (p. 1000)

MM. Michel Berson, Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE DE LA GRÈCE (p. 1002)

MM. André Gattolin, Pierre Lellouche, secrétaire d'État chargé du commerce extérieur.

TRANSPORTS AÉRIENS (p. 1003)

Mme Annie David, M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

IMMOBILIER À PARIS (p. 1004)

M. Philippe Dominati, Mme Valérie Pécresse, ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement.

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (p. 1005)

MM. François Marc, Philippe Richert, ministre chargé des collectivités territoriales.

SNCF (p. 1006)

MM. Louis Pinton, Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (p. 1007)

MM. Yves Krattinger, Philippe Richert, ministre chargé des collectivités territoriales.

PLAN ALZHEIMER (p. 1009)

M. Philippe Darniche, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Suspension et reprise de la séance (p. 1009)

PRÉSIDENTE DE MME BARIZA KHIARI

5. Filière industrielle nucléaire française. – Adoption d'une proposition de résolution (p. 1010)

M. Jean Bizet, auteur de la proposition de résolution.

MM. Ronan Dantec, Didier Guillaume, Aymeri de Montesquiou, Dominique Watrin, Jacques Mézard, Mmes Chantal Jouanno, Laurence Rossignol, M. François Fortassin.

M. Éric Besson, ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique.

Texte de la proposition de résolution (p. 1025)

Adoption, par scrutin public, de la proposition de résolution.

6. Ordre du jour (p. 1025)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

vice-président

Secrétaires :

**Mme Michelle Demessine,
M. Hubert Falco.**

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

DÉBAT SUR LA SITUATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE

M. le président. L'ordre du jour appelle un débat sur la situation de l'industrie automobile en France, organisé à la demande du groupe CRC.

La parole est à Mme Éliane Assassi, au nom du groupe CRC.

Mme Éliane Assassi. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous allons donc débattre ce matin de la situation de la filière industrielle automobile, sujet extrêmement important et ô combien d'actualité.

Ce débat intéresse les Français, car les enjeux sont cruciaux, en termes tant d'emploi que de stratégie industrielle. Or le ministre de l'industrie, M. Eric Besson, n'est pas présent parmi nous!

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. C'est dommage!

Mme Éliane Assassi. Sans doute se trouve-t-il à Tanger, avec les patrons de Renault, pour vendre notre patrimoine à prix *low cost*...

Alors que des milliers d'emplois industriels sont en jeu, cette absence sonne comme une véritable offense pour tous les salariés qui se battent pour leurs emplois et pour notre industrie. Je salue d'ailleurs la présence, dans nos tribunes, de certains de leurs représentants.

L'absence du ministre le confirme, le Gouvernement a abandonné ces salariés, tout dévoué qu'il est aux grands groupes, lesquels vont encore gagner dans leur course effrénée aux profits.

Le groupe communiste républicain et citoyen a demandé l'inscription d'un débat en séance publique portant sur la situation de la filière industrielle automobile dans la mesure où celle-ci constitue l'un des secteurs clés de notre industrie, dont dépendent de nombreuses branches industrielles : la sidérurgie, le caoutchouc, l'électronique.

Au-delà, néanmoins, nous n'oublions pas qu'en réalité c'est l'industrie dans sa globalité qui est aujourd'hui sacrifiée par les politiques libérales conduites dans le monde, en Europe et en France. Ces politiques accompagnent les stratégies des grands groupes, axées sur la rémunération des actionnaires au détriment de la valorisation du travail, des salariés et de l'activité industrielle. Pour 2011, 37 milliards d'euros de dividendes seront versés aux actionnaires par les entreprises du CAC 40.

L'industrie européenne a perdu un tiers de ses effectifs au cours des trente dernières années, soit 70 000 emplois par an. S'agissant de l'automobile, entre 2004 et 2009, le groupe Renault a supprimé 8 900 postes dans le monde, dont plus de 4 400 en France, soit près d'un emploi sur deux. Dans la même période, PSA supprimait près de 19 500 emplois en France, les effectifs globaux du groupe baissant de 18 115 salariés.

Ce qui est grave, c'est que l'industrie automobile française supprime massivement des emplois, ici, pour en créer en nombre ailleurs dans le monde, là où la main-d'œuvre est bon marché. Nous ne parlons en l'occurrence que des emplois directs. De source syndicale, un emploi chez les constructeurs équivalait à 2 emplois chez les équipementiers et 5 dans la sous-traitance.

Pour justifier ces suppressions de postes, les dirigeants des groupes, à l'instar du Gouvernement, mettent en avant la crise. Mardi dernier, auditionné au Sénat, Denis Martin, le numéro 2 de PSA, annonçait que la situation serait difficile en 2012, notamment dans le secteur des très petites et petites voitures, comme la C3. Or, cet été, PSA a publié, au titre des résultats du premier semestre de 2011, un chiffre d'affaires de 31,135 milliards d'euros, en progression de 9,7 %. Le chiffre d'affaires de la division automobile s'établit à 22,585 milliards d'euros, en hausse de 6,7 %. Avec un niveau élevé de trésorerie disponible – 11 milliards d'euros –, PSA disposait alors d'une structure financière solide.

Faut-il le rappeler, pour faire face à la crise, et contrairement à nombre de nos concitoyens, Renault et PSA ont bénéficié d'un prêt bonifié de 6 milliards d'euros, censé se substituer aux défaillances du système bancaire et leur permettre de développer des « solutions d'avenir ». Une prime à la casse de 1 000 euros a été mise en œuvre. Son coût, initialement estimé à 200 millions d'euros, représenterait environ le triple.

Le chômage partiel a été favorisé, ce qui a permis de transférer une part significative de la baisse d'activité des groupes à la collectivité.

Tous ces avantages ont été donnés sans contraintes effectives pour les groupes, qui s'étaient engagés à ne pas licencier et à ne pas fermer d'usines. En réalité, les deux constructeurs nationaux en ont profité pour restructurer la filière automobile.

Je prendrai un exemple pour vous montrer, monsieur le secrétaire d'État, pourquoi la confiance des salariés envers leur direction est réellement entamée. En novembre 2009, le président du directoire du groupe PSA déclarait qu'il n'y aurait « aucun plan de restructuration ni de plan de départs volontaires ». En avril 2010, il annonçait la fermeture du site de Melun-Sénart, qui comptait initialement près de 1 000 salariés. La direction, dès le mois de septembre 2009, avait prévu une baisse d'activité de 60 %. Après une politique active de départs, que le Gouvernement considère comme volontaires, près de 400 salariés ont été concernés par cette liquidation. Aujourd'hui encore, le site n'est officiellement pas fermé, mais toute activité a cessé et on décourage petit à petit les salariés pour qu'ils s'en aillent.

Tout cela est facilité par la législation, que vous avez soutenue, sur la rupture conventionnelle du contrat de travail, laquelle s'apparente à un plan de licenciement individuel.

Cette même année, les constructeurs ont renoué avec leurs profits. Le bénéfice net du groupe PSA s'est élevé à 1,1 milliard d'euros en 2010. Les rémunérations allouées aux membres de son conseil d'administration et de son conseil de surveillance sont passées de 6,5 millions d'euros en 2009 à 11,7 millions d'euros en 2010. En effet, Renault et PSA ont connu une année historique, avec respectivement 2,6 millions et 3,6 millions de ventes. Dans le même temps, Renault affichait un résultat net de 3,49 milliards d'euros, une trésorerie disponible de 8 milliards d'euros et un désendettement de 4,48 milliards d'euros. Comme l'a dénoncé la CGT, dramatiser la réalité économique était un alibi pour les constructeurs et leurs actionnaires, afin de maintenir un haut niveau de rentabilité financière en privilégiant les marges par rapport aux volumes.

En bref, ces groupes préfèrent vendre du haut de gamme inabordable pour un grand nombre de personnes, *a fortiori* quand elles n'ont plus de travail. Le parc automobile est vieillissant. Or, améliorer le bilan énergétique nécessite non seulement le développement de sites adaptés au ferroutage, mais également le renouvellement du parc automobile, avec des véhicules plus propres.

Aujourd'hui, une grande partie de nos concitoyens ne peuvent plus faire face aux dépenses contraintes que sont le logement, l'énergie, l'alimentation et la santé. Comment voulez-vous qu'ils puissent changer leurs véhicules ? Mais les constructeurs ne se soucient guère de cela, leur stratégie industrielle étant invariablement dirigée vers l'augmentation de leurs marges.

Rien ne peut justifier que le groupe PSA ait annoncé, l'automne dernier, un plan d'économie de 800 millions d'euros, entraînant la suppression de 6 800 postes en Europe, dont 5 000 en France d'ici à un an.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Quel scandale !

Mme Éliane Assassi. Rien ne peut justifier la menace d'extinction de l'usine de Sevelnord, l'une des plus modernes en Europe. La fin du partenariat qui y lie le groupe PSA Peugeot-Citroën à Fiat, annoncé pour 2017, n'a entraîné aucune réaction gouvernementale. Rappelons que cette usine a été donnée clés en main à PSA, qui a bénéficié de fonds d'État, de fonds européens et d'aides directes de la région.

Aujourd'hui, après avoir annoncé 806 millions d'euros de bénéfices au premier semestre de 2011, M. Varin fait planer la menace d'une délocalisation en Espagne !

Rien ne peut justifier que PSA Peugeot-Citroën prévoie de fermer l'usine d'Aulnay-sous-Bois en janvier 2014, sacrifiant le poumon industriel de la région d'Île-de-France. Ce sont 3 300 salariés qui sont concernés. La fermeture de l'usine aurait des conséquences sociales dramatiques sur chacune des communes de la Seine-Saint-Denis, sur la population, les commerçants et les services publics de ce département. Plus de 10 000 emplois seraient supprimés. Comment faire pour retrouver du travail dans un département déjà ravagé par le chômage ?

Vous n'y croyez pas, monsieur le secrétaire d'État ? Pouvez-vous alors nous expliquer pourquoi la direction n'a jamais montré aux syndicats l'hypothèse de travail à partir de laquelle Aulnay-sous-Bois continuerait à produire après 2014 ? Lors de la réunion du comité paritaire stratégique en novembre dernier, l'entreprise a affirmé aux syndicats que le délai d'élaboration d'un projet d'un nouveau véhicule était de quatre ans et demi et que la fin de la C3, produite à Aulnay-sous-Bois, était prévue pour la fin de 2016. Pourtant, à ce jour, il n'y a aucune information sur un nouveau véhicule appelé à remplacer la C3.

L'hypothèse d'une fermeture s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans la conception du Grand Paris prônée par le Gouvernement.

Alors que la région d'Île-de-France est la plus grande région industrielle en masse et en nombre de salariés, elle a perdu, depuis 2001, 124 000 emplois industriels sur 600 000. Dans le Grand Paris, tel que vous l'avez voulu, il n'y a pas de place pour l'industrie productive. L'État, par ce projet, impose des aménagements au service d'une logique économique ultralibérale, principalement tournée vers la finance et le tertiaire.

La spécialisation de certains territoires, facteur de déséquilibres et d'inégalités territoriales, se met en place dans le seul intérêt des grands groupes. En reportant la charge de travail du site d'Aulnay-sous-Bois, avec le transfert d'une partie de la production de la C3 à l'usine de Poissy, on remodèle la région en direction du port du Havre.

Cette politique d'éloignement des salariés les plus modestes travaillant dans l'industrie de production, notamment dans le secteur automobile, nous la combattons dans nos territoires.

On constate aujourd'hui, avec le site d'Aulnay-sous-Bois, que la spéculation immobilière a un effet d'aubaine, largement anticipé par le groupe. En 2010, le terrain de ce site était estimé à 306 millions d'euros ; aujourd'hui, sa valeur a triplé !

M. Besson, sans doute volontairement absent de ce débat, s'était engagé à organiser une réunion tripartite. Quand aura-t-elle lieu ? Les salariés expriment des inquiétudes, que nous partageons. C'est la raison pour laquelle nous manifesterons à leurs côtés le 18 février prochain, à Aulnay-sous-Bois, pour obtenir des réponses et des engagements. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

D'autres sites de PSA sont touchés. Celui de Mulhouse, sur lequel se reporterait une partie de l'activité, a perdu, en dix ans, 31 % de ses effectifs. La direction de l'usine veut supprimer une équipe de doublage des secteurs qui produisent les modèles 206+ et 308, pour concentrer la production à Sochaux, où, entre nous soit dit, il faudrait peut-être penser à mettre du chauffage ! Sont en jeu la liquidation de 600 postes de travail et le renvoi de 600 intérimaires. Dans le même temps, le groupe PSA envisage le transfert des salariés d'un site à l'autre, au détriment de leurs conditions de travail et de vie.

La stratégie « produire plus avec moins de salariés », nous n'en voulons pas ! La généralisation du *lean manufacturing*, méthode par laquelle la flexibilité de la production est compensée par une grande rigidité du travail pour les salariés, est un véritable recul en termes de conditions de travail.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais dire un mot sur les dernières déclarations de M. Sarkozy. Encore une fois, la droite accompagne les grands groupes dans leur optimisation des marges ; parfois même, elle s'en inspire. Le Président de la République a ainsi demandé aux partenaires sociaux d'entamer des négociations, pour aboutir à des « accords compétitivité-emploi ».

Or, dès 2008, chez Peugeot Motocycles, 1 100 salariés ont accepté de faire des sacrifices pour sauver leurs emplois. Et pour quel résultat ? En 2012, ils ne seront plus que 530 sur les sites concernés, ceux de Mandœuvre et Dannemarie...

Sachez que ces salariés, pour sauver leurs emplois et leur entreprise, ont accepté de renoncer aux 35 heures, abandonné la moitié de leur RTT et accepté la suppression, sans compensation, des pauses pendant leur temps de travail ! Les effectifs ont néanmoins été réduits d'un quart. À ceux qui restent, on a promis la production d'un nouveau modèle de scooter, mais c'est en réalité l'usine Peugeot Motocycles installée en Chine qui prendra le relais de la production locale. La fermeture de l'usine de Dannemarie a en effet été annoncée et d'autres suppressions de poste sont à prévoir.

De plus, le Président de la République considère, à l'instar des dirigeants des groupes, que le travail coûte trop. Cela dépend pour qui ! M. Varin, patron de PSA, a en effet multiplié sa rémunération par quatre en 2010 : il s'attribue, chaque jour, 8 907 euros,...

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. C'est cela, la réalité !

Mme Éliane Assassi. ... tandis qu'un ouvrier qui débute dans ses usines, en travaillant de jour, ne touche même pas le SMIC !

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Et voilà !

Mme Éliane Assassi. Mes chers collègues, la France ne manque pas de compétitivité ; elle manque d'une véritable politique industrielle et d'une volonté politique pour s'attaquer à la domination de l'argent. Or, visiblement, le Gouvernement n'a pas fait ce choix.

Pour nous, en revanche, c'est clairement l'humain qui prime. De vraies alternatives existent pour remettre l'emploi et la qualité du travail au cœur de la politique industrielle, comme vous l'exposera ma collègue Brigitte Gonthier-Maurin. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

M. Jean-Pierre Chevènement. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à remercier Mme Assassi et son groupe d'avoir pris l'initiative de ce débat, qui est bienvenu. Je suis moi-même l'élu d'une région automobile, le Nord Franche-Comté, où est implantée l'usine PSA Peugeot Citroën de Sochaux, guère éloignée de deux autres sites de ce groupe, Mulhouse et Vesoul.

Les ventes de voitures neuves en France ont chuté de 20,7 % en janvier 2012. C'est principalement l'effet de la récession qui affecte l'économie française, dont on peut craindre qu'elle ne se prolonge, compte tenu des mesures budgétaires restrictives mises en œuvre dans la zone euro sous l'impulsion de Mme Merkel, et que le traité européen accepté par M. Sarkozy institutionnalisera à travers l'instauration d'une prétendue « règle d'or ».

Chaque jour, on nous vante le modèle allemand, dont chacun sait qu'il n'est pas transposable, tous les pays ne pouvant pas être excédentaires en même temps.

Cette campagne publicitaire gratuite organisée par M. Sarkozy en faveur du *made in germany* a au moins un effet : tandis que les marques françaises connaissent un recul plus fort que la moyenne – moins 27,4 % pour PSA et moins 32,7 % pour Renault-Dacia –, les marques allemandes, quant à elles, s'envolent sur le marché français : les ventes de BMW augmentent de 16 %, celles de Volkswagen de 18,2 % et celles de Mercedes, plus modestement de 0,8 %.

On peut naturellement voir dans le tassement des ventes de voitures françaises l'effet du vieillissement de certains modèles, comme la Peugeot 207 et la Renault Clio III. Peut-être le restylage de la 207 et de la Scénic, ainsi que le lancement de nouveaux modèles, à l'instar de la Peugeot 208, la 3008 Hybrid4 ou la Citroën DS5, permettront-ils de redynamiser les ventes ? Je l'espère. Il n'en reste pas moins que le marché français est, au mieux, stagnant. De 1997 à 2009, selon les statistiques du Comité des constructeurs français de l'automobile, le CCFA, la production mondiale des constructeurs français a augmenté de 32,6 %, soit d'un tiers, tandis que leur production en France diminuait de 33 %, soit également d'un tiers, et ce alors même que les immatriculations de voitures sur notre marché progressaient de 31,4 %. Ces mouvements sont très significatifs !

Le déclin de la production automobile française a commencé, en fait, dans les années quatre-vingt, sous l'effet de l'ouverture des marchés et d'une concurrence de plus en plus exacerbée.

Comment donc « produire en France », selon le *leitmotiv* de nombre de candidats à l'élection présidentielle, qui, n'étant pas à une contradiction près, ont voté toutes les mesures d'ouverture et de libéralisation et surenchérisent désormais dans l'éloge d'une rigueur sans perspective ?

L'industrie automobile est une industrie clé pour l'emploi et pour le commerce extérieur.

La France, en 2010, a produit 2,2 millions de véhicules, dont 1,9 million de voitures particulières. Les deux grands groupes français détiennent encore un peu plus de la moitié du marché intérieur. Cependant, trop positionnés sur la moyenne gamme, ils résistent de plus en plus difficilement à la concurrence étrangère.

Comment, dans ces conditions – je le dis alors que Renault ouvre une usine à Tanger! –, dissuader PSA et Renault de délocaliser une part croissante de leur production dans les pays à bas coût, pour réexporter ensuite en France? C'est là le problème. (*Mme Brigitte Gonthier-Maurin acquiesce.*)

En novembre 2011, Peugeot annonçait la suppression de 6 000 postes, dont environ 5 000 en France, pour réaliser 800 millions d'euros d'économies en 2012. Certes, la direction du groupe s'est engagée à ne pas recourir aux licenciements, mais ces réductions se feront néanmoins sentir, au niveau surtout des contrats à durée déterminée et de l'intérim.

Il est absolument vital de poursuivre une politique de recrutement et de formation des jeunes, en étroite liaison avec les régions, et de développer l'apprentissage des métiers de l'automobile. Les entreprises doivent offrir des emplois qualifiés et stables sous forme de contrats à durée indéterminée. Une négociation sociale doit s'engager pour améliorer les conditions de travail, de rémunération et de qualification : c'est un enjeu majeur de compétitivité pour l'avenir. La qualité du travail, c'est aussi la qualité du produit!

Les fournisseurs, eux aussi, sont en première ligne. Ils ont déjà perdu 35 000 emplois en 2008 et en 2009, et n'emploient plus que 265 000 salariés. Or l'effort de recherche le plus significatif doit souvent être réalisé par les équipementiers.

Il est vital de préserver le tissu de la sous-traitance. Il faut donc que tous les acteurs du secteur soient sensibilisés aux concertations et aux adaptations nécessaires, dans une logique de partenariat. Nous devons moderniser notre tissu de PME liées à l'automobile et ancrées dans le territoire, et maintenir à tout prix une base industrielle et technologique nationale. C'est la condition du progrès social dans l'ensemble de notre pays.

Bien entendu, nous devons parfaire le marché européen, en y faisant prévaloir des règles et des normes communes, par exemple l'harmonisation de la TVA et des charges sociales. Je souligne, au passage, que l'augmentation de la TVA de 1,6 point ne constituera pas un choc de compétitivité suffisant. Notre industrie doit pouvoir combattre à armes égales avec nos concurrents extra-européens. Nous en sommes loin!

Je peux comprendre, bien sûr, la logique qui conduit nos constructeurs à installer de nouvelles usines en Russie, en Chine, en Inde ou au Brésil, là où la demande croît fortement. Ils cherchent ainsi à développer leur production sur des marchés à forte croissance. C'est pourtant une tout autre logique qui a prévalu dans certains pays de l'Europe de l'Est, où il s'agissait de produire à moindre coût pour réexporter ensuite vers la France et vers l'Europe occidentale, ce qui explique le déficit de près de 6 milliards d'euros de la balance extérieure de la France, jadis excédentaire.

Monsieur le secrétaire d'État, comment inverser la tendance?

Soutenir la conjoncture en France, c'est l'inverse de la politique que vous nous proposez et qui produira ses effets non seulement en France, mais aussi sur les marchés espagnol, italien, portugais et grec, où nos constructeurs sont bien implantés. Vous avez abandonné vos moyens monétaires et tarifaires, et vos ressources budgétaires sont taries.

La seule issue serait l'accélération de l'innovation pour faire face aux deux défis que sont le renchérissement du prix du pétrole et l'impératif de limitation de l'émission de gaz à effet de serre. Il faudrait accélérer la montée en gamme technolo-

gique, afin de mettre l'industrie française au niveau de la concurrence européenne, notamment allemande. Mais avec quelles marges? Avec quels moyens? Nos entreprises sont en effet notoirement moins profitables que les entreprises allemandes. Avec quelles aides budgétaires publiques, alors que le budget de l'État est réduit à la portion congrue? Quelle stratégie les pouvoirs publics entendent-ils mettre en œuvre?

Le développement du marché des véhicules à énergie alternative prendra malheureusement du temps. On peut certes l'encourager et l'accélérer en mettant en œuvre une stratégie coordonnée visant à réglementer et à inciter, notamment par la voie fiscale, et à créer, pour les véhicules électriques, les infrastructures de recharge nécessaires. Il doit être possible, grâce à des incitations fiscales appropriées, de rajeunir le parc actuel en en faisant sortir les véhicules anciens les plus polluants.

Il ne doit pas s'agir pour autant de cautionner, sous des prétextes faussement écologiques, des campagnes « anti-bagnole » à courte vue. Il faut réconcilier la France avec son industrie automobile. On a quelquefois envie de crier « Halte au feu! » : toute la France n'est pas Paris ou Lyon!

L'automobile étant, après le logement, le premier besoin des familles, il convient de revoir la fiscalité, la formation et le crédit à la consommation, en vue de promouvoir une politique de l'automobile intelligente et de faire de l'automobile du futur un grand projet national.

Si la voiture électrique peut occuper des marchés de niche, comme les flottes des collectivités, la voiture hybride pourrait connaître rapidement un meilleur avenir, surtout si le progrès technique s'appliquait, parallèlement, à la baisse des consommations d'hydrocarbures et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre sur les moteurs thermiques.

La meilleure réponse au risque de stagnation de longue durée des marchés français et européen réside dans l'accélération du progrès technique chez les constructeurs et les sous-traitants. Ne serait-il pas opportun de mettre en œuvre des aides européennes financées par l'emprunt et de créer en France un commissariat chargé de piloter le projet de véhicule du futur?

Comme vous le savez, le pôle de compétitivité Franche-Comté-Alsace porte cet intitulé de « Véhicule du futur ». Mais quel moyen de coordination pouvez-vous mettre en place entre le pôle de compétitivité Mov'eo, implanté sur les régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France, le pôle de compétitivité ID4Car, commun aux régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes, et le pôle de compétitivité Véhicule du futur, soutenu par la Franche-Comté et l'Alsace? Il est très important d'améliorer l'organisation de ce dispositif.

Il semble que les constructeurs s'orientent, à la remorque de l'État, vers le renforcement du pôle francilien, là où sont situés les grands pôles de recherche publique.

Je m'interroge, monsieur le secrétaire d'État, sur le sort fait aux régions du Nord-Est qui sont, pour beaucoup, en perte de vitesse. Il est nécessaire que la politique d'aménagement du territoire prenne en compte toutes les dimensions. Le risque est grand de voir se polariser tous les moyens en Île-de-France et en Basse-Seine, dans le cadre du projet dit du « Grand Paris ». Il me semble que l'État doit conserver une vue d'ensemble des territoires, notamment dans le Grand Est, en soutenant par ailleurs la création d'un grand pôle univer-

sitaire d'ingénierie associant les universités de technologie de Belfort-Montbéliard et de Troyes, l'université de Lorraine, ainsi que les universités de Strasbourg et de Haute-Alsace.

Mon dernier mot sera pour défendre la filière hydrogène, qui n'est certes pas opérationnelle aujourd'hui, mais qu'il faut considérer à un horizon de dix ou quinze ans.

L'adjonction d'un kit hydrogène permettrait en effet aux véhicules électriques d'acquiescer un rayon d'action et d'autonomie de 600 à 700 kilomètres. C'est un enjeu décisif! Un centre de recherche technologique, FCLab, a d'ailleurs été créé en 1999 à Belfort, sur l'initiative de Claude Allègre, pour travailler à ce projet.

Ce centre, qui rassemble 80 chercheurs et ingénieurs, a besoin d'être soutenu par des contrats de recherche pour que la France, en dialogue avec de grands pays bien plus avancés qu'elle dans ce domaine – les États-Unis, l'Allemagne, le Japon –, ne rate pas ce grand rendez-vous.

Le Gouvernement s'est-il donné les moyens d'une politique de développement technologique à longue portée? Je crains, au contraire, qu'il ne se soit laissé happer par une spirale de renoncement et, par conséquent, de déclin. Mais comme j'aimerais avoir tort! (*Applaudissements sur certaines travées du RDSE, ainsi que sur les travées du groupe écologiste, du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

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

M. Pierre Hérisson. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, alors que la question de l'industrie pèsera lourd dans la campagne électorale qui commence, je me réjouis que nous puissions débattre de l'avenir de la filière automobile dans cet hémicycle.

Cette question, mes chers collègues, me touche particulièrement. Je remarque d'ailleurs que, sur trois sénateurs de Haute-Savoie ici présents, nous sommes deux anciens de la filière automobile – dans le secteur roulementier, pour ma part!

Que ce soit à titre personnel ou d'une façon générale, nous ne devons pas avoir honte de parler de patriotisme économique s'agissant des fleurons de notre industrie, comme l'aéronautique et l'automobile, et même de l'ensemble de notre tissu industriel. C'est d'autant plus vrai pour moi, qui suis élu d'un département où l'industrie est fortement implantée; ainsi la vallée de l'Arve est-elle un site essentiel dans les domaines de la mécatronique, du décolletage et de la robotique.

Mes chers collègues, j'ai l'honneur d'évoquer devant vous une industrie si importante pour l'économie et la renommée de la France qu'elle ne doit pas être envisagée selon des principes purement idéologiques, complètement coupés des réalités de la filière.

Comment lui apporter notre soutien, pour lui permettre de rester compétitive à l'échelle internationale?

Nul ne peut le nier, le parc automobile dans notre pays est saturé. Nous avons le devoir de produire des voitures en France, mais celles-ci sont destinées à un marché international que nous ne pouvons ignorer aujourd'hui.

La mondialisation est une réalité! Certains vont même jusqu'à affirmer que la planète est devenue un village économique et que les échanges se font désormais directement d'un point à un autre du globe. Nous, parlementaires français, avons le devoir de maintenir sur notre territoire les outils

de la fabrication industrielle, en particulier dans le secteur automobile, quelle que soit la destination qui est donnée ensuite aux produits réalisés.

La question de la sauvegarde de notre tissu industriel peut être posée de plusieurs manières. Nous pouvons la traduire ici en une volonté indéfectible d'offrir à nos entreprises une véritable compétitivité, c'est-à-dire le meilleur rapport qualité-prix et la plus grande durabilité, car il s'agit aussi d'appliquer à ce secteur les exigences du développement durable.

Mes chers collègues, je ne suis pas là pour dire que l'industrie automobile va mal, qu'elle n'est pas gérée correctement. Ce secteur n'est pas en panne sèche! Toutefois, il mérite que nous le soutenions de façon satisfaisante, pour lui permettre d'exister demain, avec une farouche volonté de maintenir des emplois sur le territoire national.

Certes, la concurrence internationale est rude aujourd'hui. La guerre des prix fait rage, et nos entreprises doivent s'y adapter.

N'est-ce pas ce qu'elles font lorsqu'elles choisissent, insensibles aux sirènes de la main-d'œuvre bon marché, de produire toujours plus en France? Dois-je rappeler que Renault a décidé de maintenir tous ses effectifs stables dans notre pays? Naturellement, nous aurions préféré que la production de voitures *low cost* qui quitte en partie la Roumanie, ou qui s'étend hors de ce pays, soit installée sur notre territoire national, et non pas en Tunisie. Ces véhicules ne seront pas fabriqués très loin de chez nous, certes, mais ce n'est pas là ce qui s'appelle produire en France.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Renault peut le décider! Il suffit de réduire les marges.

M. Pierre Hérisson. J'entends déjà les critiques: l'usine que Renault inaugure aujourd'hui à Tanger serait la porte ouverte à toutes les délocalisations. Néanmoins, la réalité économique est celle d'une production mondiale et d'une concurrence internationale.

Mme Éliane Assassi. Mais quelle réalité?

M. Pierre Hérisson. Nous ne pouvons l'ignorer, bien que nous regrettons qu'il en soit ainsi et que nous n'ayons peut-être pas suffisamment anticipé cette évolution.

Certes, nous n'avons peut-être pas le marché du travail le plus attractif au monde. L'acharnement de certains à handicaper notre compétitivité en s'accrochant à de vieilles lunes n'y est certainement pas étranger. Cependant, grâce aux politiques menées depuis 2002, la filière automobile demeure une réalité industrielle dans notre pays. Nous devons le dire et le répéter!

Des résultats concrets le prouvent: par exemple, Renault est en train de rapatrier en France toute sa gamme de véhicules utilitaires et des entreprises étrangères s'installent dans notre pays. Dans le département dont je suis l'élu, la Haute-Savoie, l'entreprise de fabrication de roulement mécanique SNR, à laquelle je faisais référence tout à l'heure, a choisi, par son regroupement avec le japonais NTN, d'aller plus loin dans son implantation et dans la réindustrialisation du territoire. Elle a créé quelque 4 000 emplois en CDI dans la région Rhône-Alpes, ses effectifs étant plus importants qu'avant la fusion. Je crois que ce point mérite d'être souligné ici.

Cette évolution a été rendue possible par la diversification: dans cette perspective, et grâce à la fusion et à un niveau élevé de recherche et de développement, cette société a pu devenir

le leader du roulement ferroviaire et elle est en passe de dominer le secteur de la construction des éoliennes. Notre devoir est donc d'aider à la diversification des filières, en particulier en promouvant la recherche et le développement dans les énergies nouvelles.

Certes, la course à l'innovation est difficile. Elle doit être aidée. Nous n'avons pas toujours pu gagner sur tous les plans, mais la France est bien loin d'être en retard. Elle est même en pointe technologiquement – je le tiens des auditions de ces derniers jours – sur les questions de protection de l'environnement. PSA sera le premier constructeur mondial à produire un véhicule hybride diesel. Ses travaux sur les moteurs font de Renault l'une des entreprises les plus performantes en matière de recherche et de développement.

J'émettrai un seul regret, sous forme de clin d'œil : le meilleur motoriste du monde travaille pour des véhicules de Formule 1 qui ont pour sponsor une boisson sucrée. Nous pourrions faire davantage pour la reconnaissance de la marque, me semble-t-il. Le Red Bull a probablement son utilité, mais pas dans l'automobile...

Je le répète, la concurrence internationale est vive, et même parfois sans merci. On ne fait guère de sentiment dans ce secteur ! Toutefois, notre industrie y réussit, puisque PSA réalise aujourd'hui hors de France 42 % de son chiffre d'affaires, qui ne cesse d'augmenter. Est-ce le signe du déclin d'une filière nationale pour laquelle la marque, la recherche et le développement, ainsi que la reconnaissance restent des éléments très importants ? De même, 75 % des véhicules de Renault sont vendus à l'international ; voilà une preuve supplémentaire que le savoir-faire français est reconnu partout dans le monde.

Mes chers collègues, ces deux chiffres prouvent bien que le parc automobile européen est saturé et qu'il faut conquérir des parts de marché à l'international, ce qui suppose, si nous voulons conserver cette production sur notre territoire, de desserrer un certain nombre de contraintes. Il s'agit bien de produire en France et de nous donner les moyens d'être compétitifs.

Je le répète, notre industrie automobile reste pleine de promesses et d'espoirs. Elle demeure un vivier d'emploi et d'innovation, même si l'on peut s'inquiéter des regroupements, des délocalisations ou des relocalisations sur le territoire national, qui portent atteinte au tissu industriel d'une région, parfois d'ailleurs au profit d'une autre.

Il nous faut donc cesser au plus vite de verser dans le catastrophisme et de nier toutes les réalités de l'une des filières françaises les plus renommées au monde. Comment pouvons-nous seulement espérer rivaliser avec les autres nations productrices d'automobiles si certains continuent à dénigrer sans cesse ce qu'il y a de meilleur chez nous ?

C'est pourquoi nous devons continuer, comme nous le faisons depuis dix ans, Gouvernement et représentation nationale, à soutenir et à encourager la filière automobile nécessaire tant à notre tissu industriel qu'au rayonnement de la France dans le monde. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

M. le président. La parole est à Mme Aline Archimbaud.

Mme Aline Archimbaud. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'industrie automobile produit dans notre pays 2 millions de véhicules chaque année ; elle représente 445 000 emplois directs et au moins autant dans la distribution et les services.

Cette industrie souffre actuellement de nombreuses difficultés, comme l'actualité nous le rappelle tous les jours. La situation résulte pour l'essentiel d'une saturation du marché des pays européens. Pour y faire face, les choix effectués jusqu'à présent ont été d'accroître les exportations dans un contexte de compétitivité insuffisante et de guerre économique effrénée, ce qui a entraîné des délocalisations, des réductions d'effectifs, des licenciements massifs et des fermetures d'ateliers, voire de sites, conduisant à terme à des difficultés dramatiques dans de nombreux territoires de notre pays.

Ces décisions sont la conséquence d'une vision purement comptable, financière et court-termiste. Elles s'accompagnent de pressions très fortes sur les PME sous-traitantes et de menaces quant à leur existence. Elles ne créent pas d'emploi en France et en suppriment même beaucoup.

Il est courant d'aborder la question de la politique industrielle sous l'angle des coûts, qu'il s'agisse de ceux du travail ou de ceux de la production, ainsi que de la productivité. Mes chers collègues, je souhaiterais, quant à moi, les envisager au travers d'un autre prisme, celui d'une réalité territoriale et – j'y insiste – humaine.

Comme Éliane Assassi et Claude Dilain, ici présents, je suis élue d'un territoire, la Seine-Saint-Denis, sur lequel PSA est établi depuis 1973 à Aulnay-sous-Bois.

Le site comptait en 2004 près de 5 000 contrats à durée indéterminée et environ 1 700 contrats précaires, postes pour la plupart occupés par des habitants du département. À ce jour, il ne reste plus que 3 000 CDI, dont 2 400 ouvriers, et 330 intérimaires. Ce sont 50 % des emplois industriels en Seine-Saint-Denis qui ont ainsi disparu !

Quand on connaît les difficultés qui s'accumulent sur ce territoire, dont la population est massivement frappée par la crise, il y a de quoi s'inquiéter.

Cette situation risque de s'aggraver avec la menace de fermeture qui pèse à présent sur tout le site. Je dis bien qu'elle « risque » de s'aggraver, car il règne actuellement une telle incertitude que même les principaux intéressés, à savoir les salariés, leurs représentants syndicaux, les sous-traitants et les fournisseurs, ne sont ni informés ni associés.

Il est de notre devoir d'être vigilants, et je voudrais, après Éliane Assassi, dire tout mon soutien aux salariés et cadres inquiets, ainsi que ma volonté, en tant que parlementaire, de travailler à des solutions.

L'entreprise doit assumer sa responsabilité à l'égard de son environnement territorial, des salariés et des élus locaux ; sa stratégie doit être discutée avec ces derniers, en amont, c'est-à-dire dès maintenant, sur les choix qui les concernent directement. Et il en va de même pour les autres sites, en Franche-Comté, dans le Nord et ailleurs.

Toutefois, mes chers collègues, nous devons regarder la réalité en face. Je serai directe, parce que j'ai peu de temps.

Pour relancer les emplois industriels, il est grand temps, selon les écologistes, d'entamer également une démarche de conversion du secteur automobile. Nous n'annonçons pas la fin de l'automobile individuelle, mais la fin du « tout automobile individuelle ».

En effet, l'automobile individuelle est tout simplement en train d'occuper une place moins importante dans le système des transports, non seulement parce qu'il est nécessaire de contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique et à la

décarbonisation de l'économie, non seulement parce que l'épuisement des ressources naturelles non renouvelables, notamment le pétrole, rend ces dernières de plus en plus chères, mais aussi parce que nos concitoyens évoluent dans leurs comportements du fait de la saturation des villes, qui entraîne de graves problèmes de partage de la voirie et de l'espace public.

De nouvelles pratiques de consommation se développent fortement, telles que le recours accru aux transports en commun, le covoiturage entre salariés, les associations d'auto-partage. C'est un fait, et les chiffres sont là : la voiture est utilisée de temps en temps, pour certains trajets, et non en permanence.

Il faut donc penser, dès maintenant et dans les dix ans à venir, à la reconversion de l'appareil de production et des salariés de l'industrie automobile. Sur quelles bases peut se redéployer cette dernière ?

Il est impératif de poser la question maintenant, sinon cette évolution se fera comme celle de la sidérurgie dans les années quatre-vingt, dans l'urgence, c'est-à-dire mal. Plutôt que de subir la situation, nous proposons de la préparer pendant qu'il est encore temps.

Dans cette perspective, il faut mettre autour d'une même table les salariés, leurs représentants syndicaux, les dirigeants des entreprises, l'État, les collectivités locales et d'autres acteurs, publics et économiques.

L'objectif d'un tel collectif doit être, dans un premier temps, de diagnostiquer les savoir-faire et les compétences collectives existant sur un site.

Dans un deuxième temps, il s'agira de définir des produits correspondant à l'outil de production existant et au savoir-faire de l'entreprise, afin de repositionner celle-ci sur un créneau industriel qualitatif, en prenant en compte les indicateurs sociaux et environnementaux et les besoins et spécificités du territoire.

Enfin, il faudra mettre en œuvre une transition industrielle, en assurant l'adaptation des machines et la formation du personnel, sans casser le collectif de travail, sans disperser les salariés et en leur assurant donc une sécurité sociale professionnelle.

Pour le secteur automobile, plusieurs orientations sont envisageables. Il faut faire évoluer la voiture vers un produit du XXI^e siècle, en développant une anti-obsolésence programmée pour des véhicules plus robustes et solides et en créant des automobiles beaucoup moins dépendantes du pétrole et plus recyclables.

Il est nécessaire aussi de renforcer la filière du recyclage, potentiellement créatrice de très nombreux emplois, et de penser l'évolution des centres de production afin de rendre possible la mutualisation de certaines chaînes de production pour des produits différents : il faut passer de la fabrication de la voiture à celle d'autres produits industriels à définir.

Je citerai un seul exemple, qui ne doit pas être sur-interprété, mais qui est tout de même significatif : l'usine Bosch de Vénissieux, en 2011, à la suite d'un long travail de réflexion associant tous les acteurs concernés, s'est réorientée vers le montage de panneaux solaires, ce qui a permis de pérenniser 200 emplois.

De tels exemples sont encore rares, mais ils peuvent nous aider si nous les analysons et nous nous en inspirons. Monsieur le secrétaire d'État, si la volonté politique existe, si une impulsion forte est donnée, c'est possible ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Létard.

Mme Valérie Létard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous savons tous que la filière automobile reste l'une des grandes filières industrielles de notre pays. Sur un territoire, elle demeure un formidable moteur d'entraînement. Au total, 800 000 salariés au moins travaillent en lien avec le secteur automobile, compte tenu de ses effets induits.

L'industrie automobile, en raison tant de la place prépondérante qu'elle occupe dans notre économie que de ses capacités exportatrices, n'a jamais laissé les pouvoirs publics indifférents : l'État comme les collectivités territoriales qui accueillent des sites de production ou de recherche ont réalisé des efforts importants pour soutenir la filière.

L'action de l'État, à la fois conjoncturelle et structurelle, s'est notamment traduite par la signature du Pacte automobile de février 2009, ainsi que par la mise en place de la prime à la casse et du bonus écologique.

Des mesures plus structurelles ont également été prises pour améliorer le fonctionnement de la filière, comme la création du comité stratégique de filière automobile, qui est un organe indispensable, la mise en place du fonds de modernisation des équipementiers automobiles et, pour soutenir la sous-traitance, la signature du code de performance et de bonnes pratiques ainsi que la nomination d'un médiateur.

De leur côté, les collectivités territoriales, en particulier les régions et les agglomérations qui ont en charge le développement économique, sont mobilisées pour être des facilitateurs sur leur territoire. Leur rôle consiste à anticiper les évolutions, à mettre du foncier à la disposition des entreprises, à aménager les infrastructures et à se préoccuper de l'environnement des usines, ainsi que des salariés de celles-ci.

Parce que l'industrie nécessite de la matière grise, nous, élus des territoires, œuvrons aussi à la constitution de *clusters* et de mises en réseau propices à l'innovation.

Permettez-moi de citer l'exemple de Valenciennes, que je connais bien, puisque je suis aussi élue d'un territoire. On parle de produire en France ? Toyota fabrique ses Yaris en France, avec à la clé 3 800 contrats à durée indéterminée et trois emplois induits pour un emploi direct ! Imaginez ce que cela représente pour un territoire...

M. Jean-Claude Carle. C'est vrai !

Mme Valérie Létard. Mais pour attirer un tel groupe, une stratégie territoriale est indispensable. Nous avons démarché l'entreprise, mis un site à sa disposition et facilité la mobilisation des aides à l'aménagement du territoire, ainsi que le recrutement d'un personnel qualifié.

Nous nous sommes aussi préoccupés de l'attractivité de notre agglomération du point de vue des équipements culturels, de l'offre de logements, de l'offre de formations adaptées aux besoins de l'industrie automobile et de la performance de l'université. En effet, on n'attire pas une entreprise industrielle sur un territoire qui n'est pas attractif, où les cadres, les salariés et les chercheurs n'ont pas envie de venir vivre.

C'est sans doute parce que nous nous efforçons de créer ce dynamisme de territoire, en tirant parti de nos atouts et en nous attachant à corriger nos retards, qu'un certain nombre d'industriels continuent d'investir dans notre région. Toyota a choisi d'y fabriquer sa Yaris hybride pour l'Europe, ce qui entraînera 800 emplois supplémentaires et 125 millions d'euros d'investissements nouveaux. La boîte de vitesse de PSA y sera aussi produite, ce qui créera 400 emplois supplémentaires. Enfin, Toyotomi a décidé de s'y implanter, avec à la clé 100 emplois supplémentaires.

Mais il ne s'agit pas de nous voiler la face en ignorant les facteurs négatifs qui mettent en péril cet équilibre.

Certains facteurs sont anciens et récurrents, la crise ne faisant que les rendre plus agus.

Je pense en particulier au coût du travail, plus élevé en France que dans d'autres pays européens, sans parler des pays à bas coûts. Par exemple, il faut trouver le moyen de réduire l'écart de coût, au départ de 600 euros, entre les véhicules produits sur le site de Sevelnord – vous avez évoqué ce site, madame Assassi – et le véhicule produit à Vigo, en Espagne. Voilà un premier exercice auquel les industriels doivent s'employer, tout en respectant bien évidemment la condition des salariés.

Il faut aussi tenir compte du fait que certains sites travaillent en partenariat avec des industriels étrangers. C'est le cas de celui de Sevelnord, associé avec Fiat pour la production de son véhicule utilitaire. Or Fiat s'étant désengagé, Peugeot, qui n'est pas responsable, doit trouver un nouveau partenaire.

En pareil cas, comme l'a dit Mme Archimbaud, seuls l'anticipation et le travail collectif peuvent permettre de trouver une solution. C'est la méthode que nous essayons d'appliquer, en lien avec les membres concernés du Gouvernement et leurs services, les régions, les communautés d'agglomération et l'ensemble des forces vives du territoire, sans oublier les salariés et les syndicats qui sont au cœur du dispositif.

Certes, des efforts de compétitivité sont nécessaires. Mais, pour avancer, il faut aussi savoir anticiper et évoluer, c'est-à-dire bâtir une stratégie, conclure de nouveaux partenariats et trouver de nouveaux gisements d'activité. Cette adaptation permanente est d'autant plus nécessaire que l'univers automobile est mondialisé et en perpétuelle évolution.

Il n'en demeure pas moins qu'il existe un différentiel entre les coûts de production. M. Tavares, dirigeant de Renault, nous a expliqué que la fabrication d'une Clio IV coûtait 1 300 euros de plus en France qu'en Turquie. Cette réalité relance une nouvelle fois le débat sur le coût du travail, qui sera assurément un enjeu des prochaines échéances électorales. C'est une question extrêmement complexe, qui nécessite de prendre en considération de nombreux paramètres, à commencer bien entendu par le paramètre humain.

De leur côté, les entreprises mentionnent volontiers les contraintes administratives. Il faut neuf mois pour monter une usine en Chine, alors qu'il en faut le double en France dans le meilleur des cas... C'est un point sur lequel il faut absolument évoluer. Pour faire venir Toyota à Valenciennes, nous avons réussi à obtenir des dérogations aux démarches administratives classiques; sans cela, le constructeur japonais ne serait pas venu s'implanter chez nous, car les délais auraient été trop longs! Il est donc indispensable de faciliter l'organisation et de simplifier les démarches administratives.

La qualité du climat social est également citée comme l'un des facteurs qui encouragent ou dissuadent les investisseurs, surtout s'ils sont étrangers.

Dans ma région, en 2010, on a dénombré dix-sept ruptures de livraison d'usine, dont quinze avaient pour origine des conflits sociaux chez des fournisseurs. Cet exemple illustre la nécessité de renforcer encore le dialogue social. Patronat et syndicats, tous les acteurs du monde du travail doivent se parler et travailler ensemble afin de prévenir les difficultés de ce type, qui nuisent aux salariés comme au développement des entreprises.

Les concertations issues des déclinaisons régionales du Pacte automobile contribuent au renforcement du dialogue social. Il est essentiel que l'adoption d'un code de bonnes pratiques se traduise par une amélioration pérenne des relations entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants.

Enfin, on ne peut occulter l'effondrement du marché automobile en Europe occidentale et le déplacement des zones de croissance vers les pays émergents. Songez qu'il y a seulement 15 voitures pour 1000 habitants en Inde, contre 700 en Europe: la marge de progression est tout simplement fantastique! Nos constructeurs doivent se positionner sur ces nouveaux marchés ultracompetitifs.

Le constat de l'existence de difficultés ne doit pas nous rendre défaitistes, bien au contraire. Certes, nous avons perdu des parts de marché et notre compétitivité s'est érodée par rapport à celle de nos voisins allemands. Mais la crise a eu l'effet bénéfique de nous pousser à réagir!

Pour rendre à la filière automobile la compétitivité qui lui fait défaut, il faut agir dans quatre directions.

Tout d'abord, il faut améliorer la formation initiale pour redonner aux jeunes le goût de l'industrie, développer la formation en alternance et rendre les carrières plus attractives. En Allemagne, les emplois industriels sont mieux rémunérés que les emplois de la finance!

M. Jean-Claude Carle. Eh oui!

Mme Valérie Létard. Nous devons aussi travailler à une meilleure adéquation entre les formations proposées et les besoins des industriels. Par exemple, pour vingt des cinquante-deux types de compétences mécaniques et métallurgiques recensés par Pôle Emploi dans le répertoire opérationnel des métiers et des emplois, l'offre d'emplois est supérieure à la demande... C'est que l'adéquation entre l'offre et la demande est insuffisante! (*M. le secrétaire d'État opine.*)

Par ailleurs, il convient d'investir dans la recherche et l'innovation pour que nos constructeurs soient compétitifs et conservent une longueur d'avance sur leurs concurrents. Les constructeurs doivent investir dans l'innovation, la recherche et le développement, et s'appuyer sur les recherches conduites dans les laboratoires publics, ceux des universités et des *clusters*.

L'enjeu est le transfert de technologie, ce qui soulève la question de la propriété intellectuelle, ainsi que celle des rapports entre les organismes de recherche publics et les organismes de recherche privés dans la gestion des brevets. Dans ma région, j'ai observé qu'il est très difficile de partager les informations lorsque des enjeux de propriété intellectuelle et de brevet se posent. Pourtant, nos voisins allemands (*Mme Brigitte Gonthier-Maurin s'exclame.*) arrivent à faire

travailler intelligemment tous les acteurs de la chaîne qui unit le donneur d'ordre aux sous-traitants. Pourquoi pas nous ?

En outre, il est nécessaire d'aider nos entreprises à grandir pour atteindre une masse critique suffisante, seules ou en grappes, sur le modèle des entreprises de taille intermédiaire allemandes. Ainsi, elles disposeront des ressources nécessaires, notamment humaines, pour se développer et conquérir des marchés extérieurs. Cette réflexion doit être conduite très rapidement au sein des comités de filières, afin que soit définie une méthode à la française pour atteindre cet objectif.

Enfin, il faut évoluer vers la production d'un véhicule décarboné et entièrement recyclable. Le choix fait par Renault de construire plusieurs véhicules électriques est un pari audacieux. Le véhicule hybride, de son côté, constitue une solution de compromis mieux adaptée à des usages moins urbains. Quant à la déconstruction, elle représente un marché en devenir.

J'ajoute que, comme tous nos collègues ayant participé aux réunions de la commission de l'économie, j'ai bien compris la nécessité pour nous de retrouver une place importante dans le marché de haut de gamme.

Mes chers collègues, mon temps de parole étant déjà largement dépassé, je veux simplement rappeler ceci : si l'on a pu douter que l'industrie était le socle indispensable d'une économie solide, durable et dynamique, il importe aujourd'hui, plus que jamais, de la mettre au cœur de la stratégie économique de notre pays ; cela vaut pour l'industrie automobile, mais plus généralement pour toute l'industrie ! *(C'est raté ! sur les travées du groupe CRC.)*

Mme Éliane Assassi. Adressez-vous aux salariés ! Qu'avez-vous fait pendant les dernières années ?

Mme Valérie Létard. On peut effectivement dire que notre industrie ne va pas bien, que l'économie évolue très vite, on peut être défaitiste et choisir d'abandonner... *(Mme Éliane Assassi s'exclame.)* Mais on peut aussi se retrousser les manches, prendre le problème à bras-le-corps et se battre pour avancer ! *(Exclamations sur les travées du groupe CRC.)* C'est cette seconde solution que, pour ma part, j'ai choisie, en agissant sur le territoire avec tous les élus, les syndicats, l'État, les collectivités locales et les entreprises ! *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP. – Exclamations sur les travées du groupe CRC.)*

M. le président. La parole est à M. Dominique Bailly.

M. Dominique Bailly. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la situation de la filière automobile en France est assurément difficile.

Monsieur le secrétaire d'État, les indicateurs ne sont pas bons : comme il a déjà été dit, le niveau des ventes a chuté de plus de 20 % au mois de janvier par rapport à l'année 2011, s'établissant à son plus bas niveau depuis quatorze ans.

Comme Valérie Létard, je représente une région, le Nord-Pas-de-Calais, où l'industrie automobile est fortement implantée. Je puis vous dire que l'inquiétude y est réelle. En effet, selon une étude récente de l'INSEE, plus de 10 000 hommes et femmes employés du secteur automobile dans la région ont perdu leur emploi au cours des trois dernières années.

La même inquiétude existe partout en France, car les signaux pour l'avenir de la filière automobile sont très négatifs. Concrètement, des emplois sont menacés !

Or certaines annonces récentes n'encouragent pas à l'optimisme, n'en déplaise au Gouvernement qui pratique la méthode Coué et prétend que la situation n'est pas si mauvaise que cela...

Comment ne pas être inquiet, par exemple, lorsque le président de PSA annonce 6 000 destructions d'emploi en Europe, une compression des coûts de 800 millions d'euros en 2012 et l'instauration d'un chômage partiel sur quatre grands sites en février et en mars ?

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Quel triste bilan !

M. Dominique Bailly. Monsieur le secrétaire d'État, dans le Douaisis et le Valenciennois, territoires dont je suis l'élu, certaines entreprises sont en grande difficulté et l'horizon ne se dégage pas vraiment.

Sevelnord, par exemple, a dû faire face au retrait de Fiat, pendant longtemps partenaire de PSA sur le site. Je puis vous dire, monsieur le secrétaire d'État, que les salariés et leurs représentants goûtent peu le silence du Gouvernement sur ce dossier... Là-bas, comme sur d'autres sites automobiles en France, on a le sentiment que le Gouvernement est impuissant !

Quand les grands groupes industriels vont mal, une foule de PME et de sous-traitants en paient les conséquences. En effet, le modèle pyramidal de la filière automobile place de nombreuses PME dans un lien de dépendance très fort avec les donneurs d'ordre. Ainsi, les sous-traitants de capacité, c'est-à-dire ceux qui fabriquent des pièces que le constructeur pourrait produire lui-même, ont quasiment disparu dans la région Nord-Pas-de-Calais ; et partout en France, ils subissent la crise de plein fouet.

La filière automobile perd des emplois sans qu'une stratégie à l'échelle de l'État ne vienne la revitaliser. Les effectifs diminuent petit à petit, par le compactage de notre capacité de production décidé, il est vrai, par tous les constructeurs. Nous avons ainsi perdu une capacité de production de 500 000 véhicules par an depuis 2007 !

La réalité est bien là ! Ces chiffres nous rapprochent, non pas – loin s'en faut – de l'Allemagne, souvent citée ces temps-ci, mais du Royaume-Uni, que Nicolas Sarkozy a décrit comme une terre ayant perdu son industrie.

Il est étonnant de constater que, dans le même temps, les marques allemandes ont progressé sur le marché français, ce qui valide certainement une stratégie industrielle de meilleure facture.

Une des raisons de cette panne de la production de voitures en France vient du peu de débouchés, déjà souligné par les précédents intervenants. On le sait, lorsqu'il n'y a pas de débouchés, l'emploi trinque !

Nos constructeurs ont tardé à investir les nouveaux marchés extérieurs et, lorsqu'ils l'ont fait, l'activité sur notre territoire national n'a pas été accrue puisque la production est réalisée sur place, donc à l'étranger, et c'est bien le problème !

Dans le même temps, ils appliquent une stratégie inverse pour le marché français puisque celui-ci est de plus en plus approvisionné par des usines d'Europe de l'Est ou du Maghreb. Renault inaugure ainsi aujourd'hui une nouvelle usine à Tanger...

C'est là, monsieur le secrétaire d'État, tout le paradoxe : le marché de l'automobile croît à l'échelle mondiale – les chiffres le démontrent –, mais le nombre d'emplois dans l'automobile en France décroît.

Cela n'est pas acceptable : nous devons inciter à la relocalisation et au maintien des entreprises sur notre territoire, mesure que vous n'avez, hélas ! jamais prise, alors qu'elle serait un catalyseur pour l'emploi industriel automobile.

Pour notre part, nous défendons cette mesure et nous sommes prêts à la mettre en œuvre dans quelques mois.

Pourquoi en sommes-nous là, monsieur le secrétaire d'État ? Une des raisons principales tient au manque de vision globale et de stratégie industrielle pérenne. Voilà le vrai problème ! Le gouvernement auquel vous appartenez s'est laissé guider, sans obtenir de contrepartie, par les grands constructeurs, lesquels n'ont pas fait de l'emploi leur priorité.

Ainsi, l'orientation des fonds stratégiques d'investissement, que pilote l'État, que vous pilotez, monsieur le secrétaire d'État, n'a pas permis de faire de la France un pays leader pour les voitures de demain.

La transition énergétique de nos véhicules est trop peu soutenue par le Gouvernement, alors que le potentiel économique et les bénéfices environnementaux sont immenses, tout le monde le sait.

La stratégie « court-termiste » de la prime à la casse a momentanément gonflé les ventes, ce qui en soi n'a pas été une mauvaise chose, mais elle a occulté le besoin d'une ambition plus grande pour la filière automobile.

Par ailleurs, les mesures prises par le Gouvernement concernant la défiscalisation des heures supplémentaires ont abouti à de véritables aberrations dans nos usines de production automobile. Figurez-vous que, dans une même usine, – on en a des exemples dans le Nord – Pas-de-Calais – certains ouvriers peuvent être au chômage partiel tandis que d'autres sont contraints de faire des heures supplémentaires, le tout ne créant évidemment pas d'emplois, mais produisant beaucoup de frustration chez de nombreux salariés.

Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi de conclure par une image : le réservoir de votre imagination en matière de politique industrielle automobile est à sec !

Il est temps de promouvoir les PME qui innent, les équipements automobiles novateurs, les nouvelles motorisations avec des énergies propres. Il est temps d'inciter nos grands constructeurs à produire en France, pour le marché français comme pour les marchés émergents.

Notre savoir-faire est immense : notre ingénierie est en pointe, les ouvriers dans nos usines sont parmi les plus compétents dans le monde. Pourtant, le constat est sans appel : notre industrie automobile traverse une crise que vous n'avez pas su résoudre.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, je vous le dis avec tout le respect qui vous est dû, le moment est peut-être venu de changer de pilote à la tête de l'État (*M. Pierre Hérisson s'exclame.*) et de changer de route. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – Mme Aline Archimbaud applaudit également.*)

M. Jean-Claude Carle. Nous sommes assurés d'aller dans le fossé !

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'industrie automobile joue un rôle particulier dans le secteur industriel : son poids économique, son impact sur toutes les autres filières

et son rôle en tant que productrice d'un bien de consommation de masse sont autant d'éléments qui en font un des cœurs du développement économique de notre pays.

Pourtant, ces dernières décennies, les gouvernements ont nié l'importance d'une base industrielle forte et choisi d'engager des politiques au service des actionnaires. À l'heure des bilans, force est de constater que ces politiques libérales sont un échec social, environnemental et économique.

Le Président de la République persiste à dire que le grand responsable est le coût du travail,...

M. Jean-Claude Carle. Un des responsables !

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. ... donc les salariés !

Comme l'a démontré ma collègue Éliane Assassi, c'est un mensonge : le coût du travail est plus compétitif en France qu'en Allemagne et notre productivité, calculée en fonction du nombre d'heures travaillées rapporté au produit intérieur brut, est meilleure !

En réalité, la perte de l'emploi industriel en France s'explique, et cela se vérifie particulièrement dans le secteur de l'automobile, par la volonté de dégager des profits en délocalisant la production et la recherche.

Pendant plus de vingt ans l'industrie automobile contribuait positivement à la balance commerciale, mais, depuis les années 2008-2009, la France est devenue un pays importateur net d'automobiles. Trois groupes du secteur, PSA, Renault et Renault Trucks, figurent d'ailleurs parmi les dix principaux importateurs français.

À l'inverse de l'Allemagne, comme l'a révélé le rapport du Conseil d'analyses économiques de 2008, *Performances à l'exportation de la France et de l'Allemagne*, « les grandes entreprises françaises ont fait le choix d'une implantation et d'une production à l'étranger au détriment de la cohérence et de l'efficacité de la base productive française ».

L'industrie automobile est une parfaite illustration de cette politique, avec des constructeurs qui, toujours selon le rapport précité, « ont le plus souvent choisi de délocaliser dans les pays à bas coût l'ensemble de la production de certains modèles de telle sorte qu'ils ont, pour la première fois en 2006, produit plus d'automobiles à l'étranger qu'en France ».

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Exact !

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Entre 2005 et 2010, la production en France de véhicules particuliers a ainsi reculé de 31 % pour PSA et de 53 % pour Renault, celle des véhicules utilitaires reculant pour ces deux groupes respectivement de 38 % et de 33 % sur la même période.

Au prétexte de se positionner sur les marchés émergents, les groupes français produisent dans des pays à bas salaires où les conditions sociales sont moindres et réimportent les véhicules.

La Twingo, fabriquée auparavant à Flins, l'est désormais en Slovaquie. Le même constat vaut pour la Clio Estate, fabriquée en Turquie et réimportée en France, ou encore pour le Koleos, réimporté de Corée. La Renault Latitude est également fabriquée dans ce dernier pays, alors qu'elle pourrait l'être à Sandouville sur les mêmes lignes que la Laguna 3.

Le numéro 2 de Renault, M. Tavares, explique que les moteurs les plus performants, M9 et R, sont construits en France, mais, ce qu'il ne dit pas, c'est que le moteur K, le plus monté, est fabriqué, lui, en Roumanie et en Russie.

Parallèlement, Renault organise avec les grands équipementiers leur délocalisation vers les mêmes sites. Le mouvement touche les usines d'assemblages, de mécanique, de motorisation, ainsi que les fonderies.

L'État est premier actionnaire du groupe Renault. Il a donc une responsabilité dans les choix stratégiques du groupe, notamment en tant que membre de son comité stratégique.

Cette délocalisation de notre industrie qui hypothèque l'avenir par la casse de l'emploi, la perte des savoir-faire et des qualifications, ainsi que la fermeture des sites s'étend également à la recherche.

Contrairement à l'Allemagne, la France n'a pas développé des liaisons recherche-formation-production suffisantes. Les efforts de recherche et d'innovation dans les entreprises industrielles ont été plus importants outre-Rhin.

En annonçant la suppression de 6 800 postes et la destruction de 5 000 emplois d'ici à la fin de l'année 2012, PSA a, pour la première fois, frappé en priorité la recherche et le développement. Sont concernés 2 100 emplois de chercheurs et tous les sites de R&D sont touchés : Poissy, Sochaux, Vélizy, où se situe pourtant le « navire amiral » – l'Automotive Design Network –, et La Garenne-Colombes, dans mon département des Hauts-de-Seine. L'essentiel des cadres touchés, soit 1 600 d'entre eux, seront des prestataires.

Le groupe PSA explique que les projets de recherche resteront inchangés « grâce à une meilleure productivité et aux partenariats noués avec des labos extérieurs ».

Cette pression accrue sur les travailleurs est insupportable. Pour le site de R&D de La Garenne-Colombes, selon une enquête du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, le CHSCT, 15 % des salariés sont en souffrance.

Interrogé sur la fuite des cerveaux, le P-DG de PSA, explique qu'il « réorganise » sa R&D en France en reconnaissant supprimer des postes, mais se targue d'investir massivement dans ses centres étrangers. Inauguré en 2008, le China Tech Center de Shanghai va en effet passer de 450 à 1 000 salariés !

Avec la mise en place de plateformes permettant aux constructeurs de développer conjointement certaines pièces automobiles ou la délégation de la R&D aux équipementiers, il apparaît que toutes les techniques sont bonnes pour faire du profit à court terme.

Ces pratiques sont un désaveu de la politique de Nicolas Sarkozy, lequel a massivement subventionné la R&D *via* le coûteux crédit d'impôt recherche, qui a représenté 5,3 milliards d'euros en 2012 et dont PSA est un gros bénéficiaire.

Pour Renault, mêmes constats : au Technocentre de Guyancourt, le regroupement de tous les sites tertiaires et d'ingénierie aurait pu laisser penser à un renouveau. En réalité, les nouveaux projets seront ou sont déjà en partie développés par des prestataires des sous-traitants de l'entreprise.

Dans le même temps se développent les centres d'ingénierie décentralisés en Roumanie, en Amérique du Sud, en Corée, en Inde et, bientôt, à Tanger, où se trouve, nous dit-on, M. le ministre Eric Besson, qui montre là ses préférences !

Le groupe finance très peu sa recherche, comptant sur les aides publiques de l'État ou des collectivités et, finalement, des contribuables.

De plus, cette politique d'externalisation puis de délocalisation de la recherche, ainsi que de recours au travail précaire et intérimaire rend impossible la transmission des savoir-faire.

Pour nous, la maîtrise sociale de la connaissance est une bataille aussi importante à mener que celle de l'appropriation sociale des moyens de production et d'échange. On ne peut plus laisser les actionnaires s'approprier les savoir-faire et les connaissances des salariés.

Il faut donc instaurer les outils d'une maîtrise par les salariés de la propriété et de l'usage des brevets. Il faut engager un effort massif de formation initiale et continue en faveur des filières scientifique et techniques.

Monsieur le secrétaire d'État, il est inadmissible que des groupes qui ont des résultats nets, « en temps de crise », de plusieurs milliards d'euros et qui ont bénéficié d'un soutien massif de l'État en 2009 et 2010 sacrifient les salariés pour satisfaire l'appétit sans limite d'actionnaires et de dirigeants.

Il est temps de rompre avec les politiques libérales et de remettre la valorisation de l'emploi de toute la chaîne industrielle au centre de notre politique industrielle.

Les annonces du Président de la République, qui, en fin de mandat, s'aperçoit qu'il serait utile de créer une banque industrielle – en réalité une filiale d'OSEO... – s'inscrivent dans la droite ligne des outils déjà mis en place, comme le FSI, le Fonds stratégique d'investissement. Or, comme vous le savez, faute de contrôle et de conditionnalité des aides, les entreprises dont le FSI a pris des participations ont licencié et délocalisé.

Vos politiques ont montré leur incapacité à servir l'intérêt général, la valorisation du potentiel industriel de notre pays.

Nous proposons une autre mission pour les banques – des banques, oui, publiques – qui permettrait de faire reculer la spéculation, notamment au travers de la création d'un pôle public financier avec pour objectif de réorienter les critères du crédit vers la production utile, l'emploi, l'innovation et la révolution écologique.

Nous proposons de supprimer les privilèges fiscaux, en particulier les 30 milliards d'euros d'exonération de charges des entreprises, et de taxer les revenus du capital au même niveau que ceux du travail.

Nous souhaitons contrôler l'utilisation des aides publiques et donner de nouveaux droits aux salariés dans les entreprises. D'ailleurs, le 16 février prochain, le groupe CRC défendra au Sénat sa proposition de loi visant à interdire les licenciements boursiers.

Enfin, en vue de relocaliser l'économie et d'œuvrer pour un renouveau technologique et économique, nous proposons d'agir pour permettre la mise en place de protections et de normes sociales et environnementales communes aux pays européens, face à la pression des mouvements de capitaux et des productions à bas coût sur des marchés désormais mondialisés.

Nous voulons une politique d'aménagement et de développement industriel du territoire fondée sur les exigences d'emploi, de qualification, de recherche et d'environnement ; nous voulons élaborer, dans les secteurs émergents voués à prendre davantage d'importance, des stratégies de filières intégrant recherche, innovation, développement, production et formation. Loin d'être un handicap, monsieur le secrétaire

d'État, une telle politique serait au contraire un atout de coopération essentiel. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

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

M. Jean-Claude Carle. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'automobile est, depuis son invention, au cœur de l'identité industrielle de notre pays.

Nous avons vécu une crise exceptionnelle, et même inédite dans la mesure où elle s'est déclenchée en même temps partout dans le monde, et avec une violence extrême. Dans ce contexte, le Gouvernement a réagi avec pragmatisme et a pris des mesures exceptionnelles...

M. Daniel Raoul. Oh !

M. Jean-Claude Carle. ... pour soutenir certains secteurs stratégiques de l'économie française, dont, bien évidemment, l'industrie automobile. (*M. Daniel Raoul s'exclame.*)

M. Pierre Hérisson. Très bien !

M. Jean-Claude Carle. La crise financière rendant plus difficile l'accès au financement, c'est l'ensemble de la chaîne automobile, des constructeurs aux distributeurs en passant par les sous-traitants, qui s'est trouvée asphyxiée, tandis que les stocks s'accumulaient et que la production était en chute libre.

L'avenir de la filière se jouera sur notre capacité à innover, à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions. Nos marchés, nos performances économiques et nos emplois en dépendent.

Je voudrais rappeler l'importance de la Haute-Savoie en matière de sous-traitance, grâce notamment au district industriel de la vallée de l'Arve, qui abrite la plus forte concentration mondiale d'entreprises de décolletage – Pierre Hérisson en a parlé voilà quelques instants. L'automobile demeure le principal débouché de la production du décolletage. Le pôle de compétitivité Arve Industries fédère les principales entreprises et acteurs du district industriel. Cette force est due à un savoir-faire régional reconnu.

Si ces entreprises – principalement des PME – ont été fortement touchées par la crise dans la mesure où cette dernière a durement frappé l'industrie automobile, elles ont néanmoins su résister grâce, d'une part, à un savoir-faire exceptionnel et, d'autre part, parce que toutes les énergies ont été mobilisées pour les accompagner : l'État comme les collectivités locales ont en effet consacré d'importants moyens à la préservation de ce secteur. Je pense en particulier à l'opération « Former plutôt que licencier », qui a évité plusieurs centaines de licenciements et a permis aux entreprises de faire face à la reprise de l'activité, le moment venu. Qu'il me soit permis de saluer l'action exemplaire des acteurs socioéconomiques et politiques,...

M. Pierre Hérisson. Très bien !

M. Jean-Claude Carle. ... sous l'égide du syndicat national du décolletage et en particulier de son président, Lionel Baud.

Au niveau national, le décolletage représente 600 entreprises et 14 000 emplois, dont plus de 400 entreprises et plus de 8 000 emplois dans la seule Haute-Savoie. Quant à la sous-traitance mécanique au sens le plus large, elle représente plus de 800 entreprises et 23 000 salariés en Haute-Savoie. Ces chiffres montrent bien, monsieur le secrétaire d'État, que le « produit en France » est essentiel et incontournable pour l'emploi dans notre pays.

Les Européens se sont fixé une ambition commune, celle d'atteindre 20 % du marché européen du véhicule neuf en 2020, avec des véhicules propres, hybrides ou électriques. On voit bien le bénéfice que les entreprises industrielles françaises et européennes peuvent tirer de cette nouvelle compétition internationale pour le véhicule du futur. En effet, celle-ci nécessite un très haut niveau de technologie et donc de recherche. D'une certaine façon, elle replace notre pays dans une position plus favorable face à la concurrence des pays émergents.

Toutefois, si nous voulons profiter de ces nouvelles opportunités, peut-être faudrait-il que tous nos grands constructeurs adoptent la même attitude – une attitude citoyenne –, afin de garantir la compétitivité de l'industrie automobile française.

En tant qu'ancien salarié du groupe Renault, dans lequel je suis resté vingt ans, quelle n'a pas été ma stupéfaction lorsque j'ai entendu les propos tenus par M. Carlos Ghosn en 2010, dans le cadre d'un entretien avec le *Financial Times*. Il a en effet déclaré que « Renault [n'était] plus un constructeur français ». Cette déclaration est étonnante de la part de quelqu'un qui a tendu la sébile au Gouvernement pour bénéficier du plan de sauvetage de l'industrie, et a pris alors des engagements de non-délocalisation. De tels propos ne me semblent guère acceptables, monsieur le secrétaire d'État, d'autant que, aujourd'hui, le coût de la main-d'œuvre ne dépasse plus 25 % du prix de revient d'une voiture. Ces propos constituent une incitation à la délocalisation ; ils mettent en péril l'avenir de tout le réseau des sous-traitants, et donc des milliers d'emplois.

Dans le même temps – Valérie Létard l'a rappelé –, le constructeur japonais Toyota, installé à Valenciennes, prouve qu'il est rentable de produire en France. Il y a quelques semaines, en déplacement à Sallanches, où le fabricant de skis Rossignol, dont les capitaux pour tant américains et australiens, a relocalisé une partie de sa production, le Président de la République a défendu le « produire en France » plutôt que l'« acheter français » : il a insisté sur le lieu de fabrication du produit plutôt que sur sa nationalité.

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Oui !

M. Jean-Claude Carle. Notre secteur automobile est confronté à des défis extrêmement rudes ; personne ne le nie. Le protectionnisme et le repli sur soi ne sont certes pas les bonnes solutions, c'est une évidence. Certains de ces défis doivent être relevés par le secteur automobile lui-même, par sa capacité à innover, à se fédérer et à s'organiser ; d'autres défis impliquent la France dans son ensemble, sa compétitivité, sa productivité, sa capacité à alléger le coût du travail et à modérer le poids de sa fiscalité. En effet, les charges sociales représentent 43 % du salaire brut en France, contre seulement 29 % en Allemagne, ce qui représente 14 points d'écart en faveur des entreprises allemandes. (*M. Daniel Raoul s'exclame.*) Cet écart n'est sans doute pas étranger aux bons résultats de Volkswagen.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous l'intention de rappeler à nos grands constructeurs français la consigne donnée par le Président de la République de maintenir l'emploi industriel en France, et de leur répéter que notre politique industrielle doit être tournée vers un objectif vital : maintenir et conforter notre outil de production, et donc investir et produire en France au lieu de se contenter de coller un logo sur des véhicules produits à l'étranger. Il y va de l'avenir de l'un des plus beaux fleurons de notre patrimoine industriel.

Pour ce faire, il faut non pas opposer capital financier et capital humain, comme nous l'avons trop souvent fait, mais au contraire les conjuguer, le capital humain restant, à mon sens, le bien le plus précieux de toute entreprise. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Gilbert Barbier applaudit également.*)

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

M. Martial Bourquin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, on peut lire, à la une de la presse ce matin (*L'orateur brandit un journal.*), que les constructeurs automobiles français poursuivent leur exil. L'usine Renault inaugurée aujourd'hui à Tanger n'est pas n'importe quelle usine: c'est une usine devant produire chaque année 400 000 unités dans une ville qui n'est guère éloignée de la France et de l'Europe. Qui plus est, il ne s'agit pas seulement d'une tête de pont pour vendre en Afrique, puisque des véhicules seront réimportés en France.

Souvenez-vous, mes chers collègues: il y a trois ans, le Gouvernement a signé un pacte avec la filière automobile française. Ce pacte automobile était paré de beaucoup de vertus; l'État devait apporter des aides importantes en contrepartie d'un engagement des constructeurs. Le Président de la République avait déclaré que l'État n'abandonnait pas l'industrie automobile, mais que l'industrie automobile ne devait pas abandonner la France. Tout un programme!

Rappelez-vous: 6,5 milliards d'euros ont été prêtés aux constructeurs, puis remboursés de manière anticipée par ces derniers, avec 715 millions d'euros d'intérêts; 2 milliards d'euros ont été prêtés aux banques liées aux constructeurs; un fonds sectoriel, le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles, le FMEA, doté de 600 millions d'euros, a été créé; des prêts verts ont été consentis, pour un montant de 250 millions d'euros; un fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers a été créé. Au total, la facture s'est élevée à environ 10 milliards d'euros.

Quel est le bilan de ces aides? La question se pose car le Gouvernement prépare un pacte automobile de nouvelle génération. La création de valeur sur notre territoire par les constructeurs a fortement diminué, puisqu'elle est passée de 13,5 milliards d'euros en 2007 à 9,5 milliards d'euros l'année dernière. Cela représente une baisse de 29%! De prime abord, on pourrait penser que les constructeurs ont moins investi à cause de la crise, mais, en réalité, ils ont simplement investi ailleurs.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Bien sûr!

Mme Mireille Schurch. En effet!

M. Martial Bourquin. Les investissements sur le sol national sont passés de 3,8 milliards d'euros à 1,5 milliard d'euros. Les délocalisations se poursuivent donc.

Monsieur le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, alors que l'industrie automobile était l'un des fleurons qui portaient notre économie, depuis plusieurs années notre balance commerciale est déficitaire dans ce secteur, à hauteur de 3,4 milliards d'euros.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Oui!

M. Martial Bourquin. Nous avons reçu hier M. Tavares, ainsi que le représentant de PSA, qui ne nous a donné aucune assurance pour l'avenir. Il nous a simplement fait remarquer qu'un salarié turc coûtait moins cher qu'un salarié français... (*Exclamations sur les travées du groupe CRC.*) On sait aussi qu'un salarié marocain est payé 250 euros par mois...

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. CQFD!

M. Pierre Hérisson. Le drame, c'est que c'est vrai!

M. Martial Bourquin. Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, lorsque la nation, *via* l'argent des contribuables, investit autant dans son industrie, elle est en droit d'exiger de cette dernière une forme de réciprocité...

M. Claude Dilain. Bravo!

M. Martial Bourquin. ... de lui demander de s'engager à demeurer sur son territoire, à y conserver et même à y relocaliser des emplois.

Or nos deux grands groupes automobiles n'ont pas du tout l'ambition d'aller dans ce sens. Je citerai deux exemples, dans mon département du Doubs.

L'équipementier Trèves, dont j'essaierai de recevoir les salariés tout à l'heure, a reçu 50 millions d'euros du FSI – 50 millions d'euros! Or cette entreprise a annoncé hier 100 suppressions d'emplois. En effet, le groupe PSA a rétrogradé Trèves du statut d'équipementier numéro un à celui d'équipementier numéro deux, et lui a retiré la fabrication des sièges automobiles.

Par ailleurs, comme je l'ai dit à M. Martin, le représentant du groupe PSA, la fabrication des amortisseurs, qui constitue certainement un savoir-faire d'excellence de ce groupe, a été délocalisée en Espagne. (*Mme Brigitte Gonthier-Maurin opine.*)

M. Daniel Raoul. Exact!

M. Martial Bourquin. À l'époque, on nous avait dit que l'avantage concurrentiel était extraordinaire, mais le cabinet Secafi, mandaté par le comité d'entreprise, a montré qu'il n'y avait quasiment pas d'avantage concurrentiel. La seule différence est que la technologie ne sera pas la même: on construira des amortisseurs à diaphragme et non à clapet. Au total, ce sont 600 emplois, et même 1 000 à 1 500 en comptant les emplois induits des équipementiers, qui ont été détruits dans un territoire déjà exsangue, frappé par le chômage.

Monsieur le secrétaire d'État, nous devons tirer les leçons des échecs du premier pacte automobile. Il faut qu'il existe une contrepartie en emplois et en relocalisations pour chaque euro investi. Nous devons franchir une nouvelle étape dans la défense de notre filière automobile. Nous devons tenir un langage très clair aux deux grands constructeurs.

Il faut « clustériser » nos territoires, Valérie Létard a évoqué ce sujet. Nous le faisons par exemple dans le pays de Montbéliard. Il faut aussi mettre en place des écosystèmes productifs. Mais, si nos deux constructeurs ne jouent pas le jeu, tout cela serait fait en pure perte!

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Eh oui!

M. Martial Bourquin. Il faut aussi prévoir une montée en gamme des véhicules. La France s'est cantonnée dans le bas de gamme et le moyen de gamme, alors que l'Allemagne s'est orientée vers le haut de gamme, qui connaît une forte demande à l'exportation.

Il faut un État-stratège, mais il faut aussi des territoires qui ont la main. Si l'Allemagne réussit, s'il en est de même pour l'Italie d'une certaine façon, c'est que, en matière de politique industrielle, les régions peuvent agir. Il faut passer à une nouvelle étape de la décentralisation. (*M. le secrétaire d'État s'exclame.*)

Avec Daniel Raoul, je me suis rendu dans le Bade-Wurtemberg : nous y avons vu des régions qui collent aux territoires et font en sorte qu'enseignement supérieur, banques publiques d'investissement, recherche publique et privée se retrouvent ensemble aux côtés de leur industrie pour que celle-ci connaisse un dynamisme maximal.

Mes chers collègues, nous avons besoin d'un engagement très fort de nos constructeurs. Je regrette que M. Eric Besson ne soit pas là aujourd'hui ; j'espère qu'il n'est pas à l'inauguration de cette usine au Maroc.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Il y est !

M. Martial Bourquin. Nous avons besoin d'un ministère de l'anticipation, de la réindustrialisation, et non d'un ministère de la réparation des dégâts ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste. – M. François Fortassin applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, après les interventions des membres de mon groupe Mmes Éliane Assassi et Brigitte Gonthier-Maurin, j'aborderai la question de l'industrie automobile sous l'angle de la sous-traitance.

Trop souvent, les difficultés de l'industrie automobile ne sont envisagées que du point de vue des têtes de filière, qui sont les interlocuteurs privilégiés des pouvoirs publics. Or, si l'on considère la filière automobile dans son ensemble, un emploi chez les constructeurs égale cinq emplois dans la sous-traitance. En Auvergne, la filière automobile dans son ensemble compte 350 entreprises, soit environ 24 000 salariés travaillant directement ou indirectement dans l'industrie automobile : équipement, fonderie, décolletage, fabrication de pneumatiques, de mousse, de pièces de boîtes de vitesse, etc.

À l'échelon national, selon la commission pour le soutien aux sous-traitants de la filière automobile, 40 000 à 50 000 emplois sont menacés dans ce secteur. Dans les moules et outillages, sept emplois sur dix pourraient disparaître en deux ans. Dans le caoutchouc, ce sont près de 5 300 postes qui sont en jeu. Selon le groupe de travail automobile, on compte 50 000 emplois en trop. Dernier exemple en date, le groupe Bosal, qui fabrique des attelages de caravanes et des galeries pour les voitures, vient de décider de supprimer 93 postes sur les 144 emplois actuels sur son site près de Reims pour cause de délocalisation en Hongrie, alors même que son carnet de commande est plein. Sur ce dossier, monsieur le secrétaire d'État, qu'allez-vous faire ? Les salariés sont impatients de connaître votre réponse, celle de M. Eric Besson, dont nous regrettons l'absence aujourd'hui, et celle du Président de la République. Ils attendent un investissement sans faille.

Mme Éliane Assassi. Très bien !

Mme Mireille Schurch. Dans le même temps, le marché automobile mondial est florissant : de 1997 à 2010, la production des deux constructeurs français a augmenté de 57 %.

Les immatriculations en France sont passées de 2 millions en 1997 à 2,7 millions en 2010. Cette progression est identique à l'échelon européen. Nous remarquons une inversion depuis le début de l'année, à cause de la dégradation du pouvoir d'achat.

Pourtant, la sous-traitance ne profite pas de cette progression, puisque la pression sur les prix est toujours plus forte, avec des gains de productivité imposés tous les ans qui sont de plus en plus difficiles à atteindre.

Cela se traduit dans la plupart des entreprises par une pression sur les employés à qui l'on demande toujours plus pour des salaires qui stagnent, sans reconnaissance. Leurs carrières, leurs classifications, leurs salaires sont souvent bloqués, entraînant une véritable déqualification de l'emploi ouvrier, déqualification amplifiée par le recours massif à l'intérim.

M. Estrosi ne le rappelait-il pas ? « Nous avons aidé les constructeurs automobiles à ne pas disparaître à la condition qu'à leur tour ils aident leurs sous-traitants à passer le cap de la crise. Donnant-donnant. » Rien n'y fait : les sous-traitants sont toujours au bord du gouffre. La saignée des effectifs ne donne pas les moyens à la filière de saisir la croissance de la production prévue à l'horizon 2013, alors que des compétences nouvelles, donc des emplois nouveaux, sont nécessaires pour porter les innovations associées aux véhicules de demain, à la lutte contre le changement climatique, à la promotion d'une mobilité verte.

Les problèmes de la sous-traitance industrielle ne sont pas seulement conjoncturels. La situation actuelle a aussi pour cause ce que d'aucuns ont appelé le manque de solidarité au sein des filières ou la « maltraitance dans la sous-traitance ».

Ainsi, tout comme le déclin de l'industrie automobile dans notre pays, la non-protection des PMI apparaît comme le produit d'un choix, celui d'une économie postindustrielle, une économie fondée sur les services. La réforme du droit des affaires et des relations industrielles a pour seul but de satisfaire les entreprises du CAC 40, dont Renault et PSA font partie aujourd'hui.

Parmi ces choix, nous trouvons les éléments constitutifs de la relation entre donneurs d'ordre et sous-traitants, qui repose sur des comportements abusifs.

Alors que de nombreux débats d'initiatives diverses se font jour pour sauver l'industrie automobile et nos PME, à aucun moment les liens entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants ne sont remis en cause. N'est pas non plus remise en cause l'idée simpliste selon laquelle le renforcement de la compétitivité ne passe que par l'abaissement du coût du travail. Les sous-traitants, surtout dans le secteur automobile, n'ont jamais été considérés comme des partenaires : ils sont vus comme un réservoir de productivité à exploiter pour conforter unilatéralement les marges des donneurs d'ordre.

Ainsi, le médiateur de la sous-traitance a relevé pas moins de trente-six pratiques illégales. Je n'en citerai que quelques-unes : désengagement brutal du donneur d'ordre, exploitation de brevet ou de savoir-faire sans l'accord du sous-traitant, baisse de prix imposée unilatéralement sur des programmes pluriannuels, travail non rémunéré, incitation à la délocalisation. Monsieur le secrétaire d'État, gardez à l'esprit le cas des salariés de Bosal que j'ai évoqué voilà quelques instants : ils attendent vos propositions !

Ce n'est plus le principe de bonne foi énoncé à l'article 1134 du code civil qui prévaut. C'est désormais le rapport de force, voire un système féodal entre sous-traitant et donneur d'ordre, comme le souligne justement Thierry Charles dans son ouvrage *Plaidoyer pour la sous-traitance industrielle*.

Pourtant, la plupart des grandes réussites industrielles de ces dernières années s'expliquent précisément par le dynamisme des sous-traitants. Ceux-ci demeurent un jalon déterminant dans le processus de gestion de la qualité et de la traçabilité. La sous-traitance est un facteur essentiel de l'aménagement du territoire non seulement pour développer le tissu industriel régional, mais également pour attirer les investissements !

Ainsi, en Auvergne, la carte des différents sites montre que c'est tout le territoire qui est irrigué par l'industrie automobile : Dunlop ou AMIS à Montluçon, Michelin à Clermont-Ferrand, Preciturn, entreprise spécialisée dans la visserie pour l'automobile, à Monistrol-sur-Loire, ou encore Bosch à Yzeure pour les dispositifs de freinage et d'assistance.

Dans l'Allier, 4 350 salariés travaillent dans 96 entreprises du commerce et de l'industrie automobile. Dans le Puy-de-Dôme, on compte près de 14 000 salariés et 154 entreprises. Dans la Haute-Loire, on dénombre 4 650 employés.

C'est pourquoi il est aujourd'hui impératif que les pouvoirs publics instituent un véritable statut de la sous-traitance industrielle.

Mme Éliane Assassi. Très bien !

Mme Mireille Schurch. Il convient de mettre en place un nouveau cadre législatif accessible, simplifié, favorable aux sous-traitants qui permettrait un véritable rééquilibrage des relations. Nous préconisons une réelle cotraitance.

En effet, le code de performance et de bonnes pratiques relatif à la relation client-fournisseur dans l'automobile, signé au mois de février 2009, qui constitue désormais le socle des relations au sein de la filière, ne va pas assez loin. Il ne suffit pas de vouloir « fonder une véritable relation client-fournisseur partenariale » pour que celle-ci voie le jour.

Certes, les engagements pris sont intéressants, puisqu'il est question de la réhabilitation de critères économiques objectifs dans les décisions d'approvisionnement, d'un meilleur équilibre des risques respectifs des différents acteurs face aux aléas du marché.

Reste que, sur le terrain, les sous-traitants de la filière automobile attendent toujours de leurs donneurs d'ordre le partage de la valeur, des risques et des investissements, qui est préconisé dans ce code. Les promesses n'engagent que ceux qui les reçoivent...

Il est nécessaire d'encadrer de manière contraignante les abus de puissance économique, le détournement des droits de propriété intellectuelle, ou encore le non-paiement du sous-traitant, par exemple.

Comme le rappelle le médiateur de la sous-traitance, si les grands groupes peuvent se permettre d'avoir des directions juridiques, ce n'est pas le cas des PMI. Il pourrait donc y avoir avantage à entreprendre un travail de simplification pour rendre le droit des relations interentreprises industrielles plus simple. (*M. Pierre Hérisson marque son impatience, en pointant du doigt un afficheur de chronomètre.*)

Les contrats de sous-traitance industrielle ne sont soumis à aucun contrôle de légalité et aucun dispositif légal de contrôle, *a priori* ou *a posteriori*, ne vise à protéger les parties les plus faibles contre un éventuel déséquilibre significatif, ce qui laisse tout loisir aux donneurs d'ordre d'imposer leurs conditions générales d'achat, avec leur éventail de clauses abusives sans cesse dénoncées ! Aussi convient-il de faire figurer dans la loi une qualification juridique de la sous-traitance industrielle.

Les nombreuses innovations prévues dans la filière – économies d'énergie, sécurité, confort – ne pourront se faire qu'avec des sous-traitants, des cotraitants suffisamment forts, et ce dans une logique de véritable partenariat et non plus dans un rapport de force usant. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

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

M. Claude Dilain. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'activité de l'industrie automobile se ralentit en France.

Concrètement, cela signifie des risques de fermeture d'usines ou de délocalisation, avec des conséquences humaines, économiques, mais aussi territoriales, et je veux insister sur ce dernier point, souvent négligé.

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite à mon tour prendre un exemple et vous faire part de mes inquiétudes sur le cas précis de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis. Ses inquiétudes sont grandes, car les faits, objectifs, sont malheureusement clairs.

Depuis 2004, les activités de l'usine ont été considérablement réduites. Le nombre d'unités est passé de 400 000 à 136 000. Les effectifs ont été divisés par deux. L'usine a perdu une ligne d'assemblage en 2007. Elle est devenue une usine « monoproduit », qui ne construit que la C3 ; son avenir industriel est donc lié au succès commercial de cette seule voiture.

Monsieur le secrétaire d'État, je sais que les dirigeants ont rassuré – si je puis dire – les employés et les élus jusqu'en 2014. Cependant, devant une telle réduction d'activités, devant des ateliers entièrement vides, devant un risque de chômage partiel dès la fin de ce mois, comment être rassuré ? Nous connaissons tous, hélas ! les conséquences d'une fermeture d'usine, avec son lot de dégâts économiques, sociaux et humains.

Au-delà des conséquences que nous subissons trop souvent, je tiens à insister sur une autre catastrophe. Une fermeture d'usine constitue souvent une blessure grave, voire mortelle, pour des territoires fragiles.

J'en veux pour exemple la ville de Sevran, qui est d'ailleurs limitrophe d'Aulnay-sous-Bois. Nous le savons tous, elle a fait parler d'elle au chapitre de la pauvreté, de la délinquance et de la violence. Pourtant, il s'agissait d'une ville riche, agréable, jusqu'à ce que les usines Westinghouse et Kodak ferment leurs portes.

Ce territoire ne s'en est jamais remis ! Je pourrais également parler de Montataire, après la fermeture de l'usine Chausson.

Il faut craindre une évolution identique pour la ville d'Aulnay-sous-Bois, qui doit sa richesse actuelle, en grande partie, à l'usine PSA.

Monsieur le secrétaire d'État, un excellent plan social est peut-être susceptible de soulager les difficultés des employés concernés, mais il ne pourra jamais rien pour les territoires !

C'est la raison pour laquelle, si une fermeture était envisagée, il serait scandaleux pour les employés, et très dommageable pour le territoire, que les dirigeants tergiversent, gagnent du temps – pourquoi ? –, et mettent les salariés, les collectivités territoriales et l'État devant le fait accompli, alors qu'il serait trop tard pour agir.

Je suis d'accord avec Mme Archimbaud pour dire qu'il faut anticiper ce cas de figure, d'autant que la ville d'Aulnay-sous-Bois est actuellement en cours d'élaboration d'un contrat de développement territorial avec les villes de Sevran – justement! –, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil, dans le cadre du Grand Paris. Si la fermeture de l'usine doit avoir lieu à court ou à moyen terme, il est fondamental d'intégrer dès maintenant cette mauvaise nouvelle dans le cadre de ces discussions.

Toute autre stratégie serait irresponsable et entraînerait une fragilisation importante de toutes ces villes, lesquelles comptent déjà parmi les plus pauvres de Seine-Saint-Denis.

Monsieur le secrétaire d'État, je ne peux que souhaiter longue vie à l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, mais si tel n'était malheureusement pas le cas, il faut avoir le courage de le dire maintenant. Ce courage, nous le devons aux employés, à la population de la ville et aux élus. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – M. Joël Labbé applaudit également.*)

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du commerce extérieur. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, en guise de préambule, je souhaite faire deux remarques à titre personnel.

Tout d'abord, j'ai été frappé non seulement par la qualité de ce débat, mais également par le fait que les trois orateurs intervenant pour le groupe CRC étaient des femmes, dont les exposés étaient remarquables.

Ensuite, je veux dire à la Haute Assemblée que je suis moi-même le fils d'un ouvrier de Renault, de l'époque où les voitures étaient peintes au pistolet. Je suis donc très sensible au sujet de ce débat.

En qualité de secrétaire d'État chargé du commerce extérieur, j'ai quelques raisons de me préoccuper de l'état de notre industrie automobile. Cependant, l'organisation gouvernementale nous conduit à séparer l'industrie du commerce extérieur. Peut-être y a-t-il là matière à réflexion pour l'avenir? En tout état de cause, j'interviens ce matin en lieu et place de M. Éric Besson, mon collègue ministre chargé de l'industrie, en déplacement non pas à Tanger, madame Assassi,...

M. Daniel Raoul. Encore heureux!

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. ... mais à Fessenheim, avec le Président de la République.

Je rends cependant hommage à Mme Assassi pour son sens du *timing*: organiser une réunion sur l'avenir de la filière automobile le jour de l'ouverture de l'usine Renault de Tanger, qui provoque un certain retentissement dans la sphère médiatique et politique, c'est assez bien vu! (*Sourires.*)

En tout cas, ce débat a au moins le mérite de nous faire nous interroger sur le devenir de cette industrie, au milieu des débats sur l'écologie qui ont été évoqués, et sur sa place dans la mondialisation.

Parler aujourd'hui de l'avenir de la filière automobile en France revient à évoquer l'un de nos fleurons industriels traditionnels, dont nous pouvons encore être légitimement fiers.

À ce sujet, permettez-moi d'ouvrir une parenthèse dans la lignée des propos très justes de Jean-Pierre Chevènement: faisons attention aux idéologies anti-industrielles, voire « anti-bagnoles », qui peuvent pénaliser ce secteur.

En écoutant tout à l'heure Mme Archimbaud, j'ai bien ressenti, pardonnez-moi madame, tout le côté schizophrène d'un certain discours: d'un côté, on regrette l'étiollement de cette industrie, mais, de l'autre, on préconise de passer à autre chose.

Il s'agit un peu du même débat que celui qui concerne le nucléaire. À un moment donné, il faut bien que le pays se fixe des objectifs.

Si l'on persévère dans une idéologie anti-voitures, comme certains le font, sur certains territoires, il ne faut pas s'étonner, par ailleurs, si l'industrie en question choisit d'autres modes de développement, dans des endroits où elle est mieux acceptée. (*M. Jean-Claude Carle opine.*)

La parenthèse étant refermée, je reviens plus précisément au sujet du débat.

Parmi les dix premiers constructeurs automobiles mondiaux, l'un est allemand, mais deux sont français, Renault et PSA. Nous comptons le leader mondial des pneumatiques, Michelin, et nous restons présents dans la production de bus et de poids lourds, grâce à Renault Trucks et Irisbus Iveco.

Notre pays abrite aussi des leaders mondiaux de l'équipement automobile: Valeo, Faurecia, Plastic Omnium. Aujourd'hui, notre industrie automobile représente 300 000 salariés en direct, et les professions automobiles 420 000 salariés.

Il s'agit donc d'un secteur stratégique pour notre économie, qui a produit en France plus de 2,2 millions de véhicules en 2011, c'est-à-dire 200 000 véhicules de plus qu'en 2009, soit une augmentation de 10 %.

En même temps, deux jours après avoir présenté le bilan 2011 du commerce extérieur de la France dont j'ai dit qu'il était grave et qu'il devait tous nous interpeller, je ne vais pas vous mentir: l'automobile reste un vrai sujet de préoccupation pour notre balance commerciale.

Même si ce secteur ne pèse que 10 % de nos exportations, sa situation actuelle est l'une des manifestations les plus prononcées du décrochage de notre commerce extérieur par rapport à celui de l'Allemagne.

En effet, pendant que nos amis allemands réalisent plus de 100 milliards d'euros d'excédent rien qu'avec l'automobile, soit les deux tiers du solde positif de leur balance commerciale, ...

M. Jean-Pierre Chevènement. Très bien!

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. ... la France accuse un déficit de plus de 5 milliards d'euros dans ce secteur. Cet écart n'est pas négligeable puisqu'il explique plus de la moitié des 220 milliards d'euros qui séparent l'excédent allemand du déficit français.

Tel est le résultat de tendances lourdes à l'œuvre depuis longtemps, ainsi que M. Carle l'a fort objectivement rappelé. Ainsi, pendant que l'Allemagne faisait ses réformes de compétitivité et se concentrait sur le haut de gamme et l'image de marque, choix stratégique essentiel de ses constructeurs automobiles, la France du début des années 2000 faisait les

35 heures, qui venaient s'ajouter aux charges déjà lourdes des entreprises, les conduisant à choisir d'autres stratégies de développement, les moins chères possible.

M. Daniel Raoul. Le disque est rayé !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Le disque est peut-être rayé, monsieur le sénateur, mais, malheureusement, il est juste !

M. Daniel Raoul. Non, il est faux !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Et je vous invite à le regarder attentivement !

M. Daniel Raoul. Il est faux !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Vous ne pouvez pas envisager de politique industrielle en faisant l'économie d'une réflexion sur l'ensemble des facteurs et il faut, si possible, laisser de côté l'idéologie (*M. Daniel Raoul s'exclame.*), car elle obère trop de décisions prises dans notre pays.

M. Pierre Hérisson. Évident !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Essayons de réfléchir objectivement, si c'est possible tous ensemble, y compris avec les salariés.

En 2001, l'automobile rapportait encore 12 milliards d'euros d'excédent à notre balance commerciale. En 2004 – interviennent alors concomitamment la montée en charge des 35 heures en France, venant s'ajouter aux charges pesant sur le travail, et le début des progrès de compétitivité en Allemagne grâce aux lois Hartz (*M. Gérard Miquel s'exclame.*) –, la tendance s'inverse donc et le premier déficit apparaît en 2007. Telle est la situation dont nous avons hérité, au moment où se déclenchait une crise mondiale inédite par son ampleur.

Ces cinq dernières années, le Gouvernement, sous l'impulsion du Président de la République, n'a pas ménagé ses efforts – Mme Létard et M. Carle l'ont souligné – pour développer la filière automobile en France, obtenant des résultats tangibles, que le pessimisme ambiant ne doit pas masquer...

M. Pierre Hérisson. Très bien !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. ... et que je voudrais vous rappeler.

Premier point : au plus fort de la crise, en 2008, le Président de la République a été le premier en Europe à décider de venir en aide à l'industrie automobile et à ses salariés, au moyen d'un plan massif et inédit de soutien à la filière.

Le pacte automobile a représenté 6,25 milliards d'euros de prêts aux constructeurs automobiles, aujourd'hui intégralement remboursés – je le dis pour M. Dominique Bailly –, avec trois ans d'avance et un bénéfice de 700 millions d'euros d'intérêts pour l'État.

Il a aussi permis d'octroyer 900 millions d'euros de garanties de prêts d'OSEO pour 2 200 PME de la filière – cela répond à l'intervention de Mme Schurch.

Le pacte a également autorisé l'assouplissement du recours à l'activité partielle, dont l'État a pris les deux tiers à sa charge.

Il est enfin à l'origine des 1,4 million de primes à la casse versées entre 2009 et 2011, qui ont représenté plus de 1 milliard d'euros de soutien.

Dans le même temps, nous avons veillé à renforcer la cohésion et la compétitivité des acteurs de la filière automobile. Nous avons créé le Comité stratégique de filière automobile. Nous avons mis en place le Fonds de modernisation des

équipementiers automobiles, qui permet de renforcer le haut de bilan de nos sous-traitants. Son tour de table illustre une nouvelle conception de la responsabilité entre clients et fournisseurs. Il a déjà investi 320 millions d'euros dans 22 équipementiers stratégiques. Nous avons fait adopter par les professionnels le « code de performance et de bonnes pratiques relatif à la relation client-fournisseur dans l'automobile ». Dans le prolongement de celui-ci, nous avons favorisé la création de la « plateforme automobile », qui est l'instance permanente de concertation entre donneurs d'ordre et équipementiers pour anticiper les mutations de la filière.

Je veux dire à Mme Schurch combien j'ai approuvé ce qu'elle a dit sur le traitement des sous-traitants par les donneurs d'ordre. Sachez que le Gouvernement est extrêmement vigilant sur ce point. En ce qui me concerne, pour tout ce qui touche à l'export, je suis attentif au bon traitement des sous-traitants par les donneurs d'ordre, comme c'est le cas chez nos concurrents étrangers, où les grands groupes avancent avec leur « écosystème », ce qui, bien souvent, n'est pas le cas en France.

Un certain nombre de résultats ont été au rendez-vous. Pendant la crise, la chute de la production automobile a été moindre en France que chez nos principaux partenaires. Je rappelle qu'aux États-Unis la crise a provoqué 328 000 destructions d'emplois dans l'automobile, le tiers des effectifs du secteur.

En 2010, nous avons enregistré en France une hausse de 9 % de notre production nationale. En 2011, cette dernière a continué d'augmenter, alors que le marché européen reculait.

Deuxième point : nous n'avons pas fait que gérer la crise, nous avons également préparé l'avenir, au travers de l'émergence du véhicule du futur. M. Chevènement en a parlé, l'une des clés de l'avenir est de préparer l'innovation vers les technologies futures.

Grâce à la prime à la casse et au bonus automobile, nous avons déjà favorisé la mise sur le marché et l'acquisition de véhicules moins polluants. Le bonus automobile représente, depuis 2008, un effort net cumulé de 1,5 milliard d'euros. Il a bénéficié à l'achat de 3,9 millions de nouveaux véhicules par les consommateurs français. Les émissions moyennes de CO₂ par kilomètre des véhicules neufs sont descendues de 149 grammes en 2007 à 128 grammes cette année, soit une baisse de 14 % en quatre ans.

Avec les investissements d'avenir, le Gouvernement apporte également un soutien sans précédent à la recherche et à l'innovation dans le véhicule décarboné – M. Dominique Bailly l'a évoqué. Une somme de 750 millions d'euros a ainsi été réservée au véhicule automobile du futur. Cette enveloppe permet de cofinancer des projets de recherche et de développement sur des thématiques essentielles : la chaîne de traction électrique et hybride, l'allègement du poids des véhicules, le développement des infrastructures de recharge. Huit appels à projets ont été lancés, correspondant à une enveloppe de 630 millions d'euros.

Cette politique porte pleinement ses fruits pour deux raisons : des premières offres de services partagés sont désormais en place à Nice, Nantes, Strasbourg, La Rochelle, Lyon et bientôt Paris ; les industriels français sont à l'heure dans leurs programmes de véhicule du futur.

Les constructeurs mettent sur le marché de nouveaux véhicules. Renault a lancé la Kangoo « zéro émission », produite à Maubeuge, à laquelle s'ajouteront la Twizy, la

Zoé, qui sera produite à Flins, et la Fluence électrique. PSA a déjà lancé les Peugeot iOn et Citroën C-Zéro ainsi que le Berlingo électrique avec Venturi. La construction de la Peugeot 3008 Hybrid4 a débuté à Sochaux. Le groupe Bolloré livre actuellement la Bluecar, qui arrive à Paris avec le service Autolib'. Je veux également saluer les avancées des autres constructeurs : Toyota, qui produit la Yaris hybride à Valenciennes, et Daimler, qui lance la troisième génération de la Smart électrique, produite en Moselle.

J'observe également que les équipementiers et installateurs électriques sont prêts à produire, distribuer et installer les solutions de recharge publiques et domestiques, et prévoient des chaînes de production sur leurs sites industriels en France.

Du travail sérieux a donc été effectué pour préparer la transition vers l'électrique. Il faut mettre cela, me semble-t-il, au crédit non seulement de l'action publique, mais aussi de l'attitude d'un certain nombre d'élus locaux qui, dans les régions, ont œuvré en ce sens, en liaison avec les industriels.

Troisième point : préparer l'avenir, c'est aussi obtenir des constructeurs qu'ils investissent en France et qu'ils affectent chez nous la production des véhicules d'avenir. On touche là un point à mes yeux absolument essentiel : le patriotisme économique, qui ressort des décisions stratégiques des entreprises en liaison avec l'État. Le sujet a déjà été évoqué par plusieurs orateurs.

La filière automobile est parfois critiquée pour faire le choix de la mondialisation au détriment du « produire en France ». Pourtant, les deux ne sont pas incompatibles.

PSA, qui vient de lancer la 208 à Poissy, a fait progresser sa production en France de près de 5 % en 2011, alors qu'elle reculait de 2,5 % hors de France. PSA produit ainsi en France deux fois plus de véhicules qu'il n'en vend et contribue à hauteur de 10 milliards d'euros à nos exportations. Le groupe réalise en France 700 millions d'euros par an d'investissements industriels et 85 % de ses dépenses de recherche et développement.

Il en va de même pour Renault. Entre 2004 et 2011, 6 milliards d'euros ont été investis sur le territoire français, soit 40 % des investissements du groupe. De 2010 à 2013, Renault investira 560 millions d'euros par an dans ses usines françaises. Le constructeur a pris la décision d'assembler en France 100 % de ses utilitaires vendus sous la marque Renault, qui sont des véhicules à forte valeur ajoutée. Renault produit en France 79 % de ses trains arrière, 60 % de ses trains avant et 37 % de ses moteurs. Renault investira 420 millions d'euros dans l'usine Georges-Besse de Douai pour produire d'ici à 2016 les futurs modèles haut de gamme, Laguna et Espace. Renault investira aussi 230 millions d'euros sur le site de Sandouville pour rapatrier la production de l'utilitaire Trafic, jusqu'à présent assemblé en Grande-Bretagne et en Espagne. Enfin, vous connaissez les engagements de Renault à Flins, où sera produit le futur véhicule électrique du groupe, la Zoé, en juillet 2012. Avec la Clio 4, dont l'industrialisation débute cette année, ces deux nouveaux véhicules permettront au site de Flins de produire 250 000 véhicules en 2014, contre 140 000 en 2009.

M. Pierre Hérisson. Voilà !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Je rappelle qu'à Flins Renault investit 150 millions euros dans une nouvelle usine dédiée à la production de batteries électriques, notamment pour équiper les Zoé.

Vous l'avez aussi souligné, des constructeurs étrangers, et non des moindres, font le choix de la France pour produire. C'est l'exemple de Toyota, leader mondial des constructeurs automobiles, qui a investi 125 millions d'euros à Valenciennes, où je me rendrai d'ailleurs demain, pour produire la Yaris 3. Je pourrais également citer Smart en Moselle.

Enfin, je tiens à évoquer un quatrième point : le « pacte automobile de seconde génération ». Mon collègue Éric Besson a demandé au Comité stratégique de filière automobile de lui remettre, d'ici mars, des propositions devant répondre à plusieurs objectifs.

Tout d'abord, accélérer la montée en gamme des produits automobiles français. C'est un point absolument central pour le devenir de notre industrie. Nous devons renforcer nos avantages technologiques, accentuer nos efforts sur la qualité et mieux valoriser le « fabriqué en France ». C'est, à mon sens, une question clé pour l'avenir.

Ensuite, développer les savoir-faire de notre industrie automobile. La filière doit faire progresser les compétences, avoir un programme structuré et coordonné en matière d'alternance, notamment.

En outre, aider les PME automobiles à accélérer leur développement et diversifier leurs débouchés. Aujourd'hui, les PME qui résistent le mieux sont celles qui travaillent pour plusieurs constructeurs et équipementiers. Le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles, le FMEA, qui marche, doit jouer son rôle dans ce processus. Il faut aussi aider les dirigeants de PME à conquérir de nouveaux marchés, en France comme à l'étranger. Croyez bien que je m'y emploie très activement. L'ensemble du réseau que nous sommes en train de construire dans les régions vise précisément à accompagner les PME à l'international, à travers notamment la création des guichets uniques export, la coopération entre l'État, les régions, les services d'OSEO, le FSI et Ubifrance.

Enfin, nous souhaitons que la filière réfléchisse à la façon d'accroître ses parts de marchés et ses exportations vers les économies émergentes. Vous savez combien j'y suis attaché. Je rappelle que la France n'écoule que 7 % de ses exportations vers les cinq BRICS, les marchés les plus dynamiques de la planète, tandis que l'Allemagne y réalise 12 % des siennes. Ainsi que je l'ai indiqué il y a deux jours, si nous réussissons à multiplier par deux notre part de marché dans les grands émergents, la faisant ainsi passer de 1 % actuellement – contre 4,5 % en moyenne pour les Allemands – à 2 %, nous éliminerons entièrement le déficit commercial de la France. Cela demande un travail de fond, dans chaque région, et une mobilisation du réseau commercial de la France. C'est ce à quoi nous nous employons.

Vous l'avez compris, notre intention n'est pas seulement d'accompagner les mutations de la filière. Nous voulons préparer la filière automobile à être plus offensive, et plus patriote, si je puis me permettre de le dire. (*M. Jean-Claude Carle opine.*)

Aujourd'hui, la conjoncture automobile est, bien sûr, délicate. Mais vous connaissez notre vigilance et notre mobilisation. La consommation automobile s'est ralentie depuis le dernier trimestre 2011. C'est un phénomène européen, puisque le marché a reculé en Europe de 1,2 % en 2011. Les marchés étrangers sur lesquels les constructeurs français sont traditionnellement bien implantés – Italie, Espagne, Royaume-Uni – sont ceux qui souffrent le plus.

Mais la situation des constructeurs français devrait s'améliorer au second semestre 2012 pour deux raisons : de nouveaux modèles à fort potentiel sont lancés cette année et les autres marchés européens devraient repartir. Il n'en demeure pas moins que nous restons extrêmement vigilants.

Notre vigilance porte notamment sur la mise en œuvre du plan de performance annoncé à l'automne dernier par PSA. Nous veillons à ce que tous les engagements pris devant le Président de la République et le Gouvernement soient tenus. Il n'y a aucune fermeture de site automobile, aucune mesure de licenciement, aucune mesure d'âge, aucun plan de départs volontaires. Comme Philippe Varin s'y était engagé, les 1 900 salariés de PSA concernés bénéficieront tous d'un suivi individualisé, de formations, d'aides à la mobilité ou de congés de reclassement. Plus de la moitié d'entre eux se verront proposer de nouvelles opportunités professionnelles en interne.

Quant au site d'Aulnay-sous-Bois, qui a été largement évoqué, le président de PSA a confirmé à plusieurs reprises que sa fermeture n'était pas d'actualité. Le site dispose avec la C3, en effet, d'un plan de charge au moins jusqu'en 2014, et, selon le succès du véhicule, jusqu'en 2016.

Vous le voyez, le Gouvernement est donc mobilisé pour le soutien de cette industrie.

M. Martial Bourquin. Cela ne marche pas !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Je tiens à remercier tous les participants pour la qualité de ce débat. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Pierre Hérisson. Merci !

M. le président. Nous en avons terminé avec ce débat sur la situation de l'industrie automobile en France.

3

COMMUNICATION D'UN AVIS SUR UN PROJET DE NOMINATION

M. le président. En application de la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 et de la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relatives à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, et en application de l'article L. 4312-2 du code des transports, la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis un vote favorable – 11 voix pour, 1 voix contre et 7 abstentions – en faveur de la nomination de M. Alain Gest, à la présidence du conseil d'administration de Voies navigables de France.

Acte est donné de cette communication.

Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures quarante, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Jean-Pierre Bel.*)

PRÉSIDENTIE DE M. JEAN-PIERRE BEL

M. le président. La séance est reprise.

4

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions d'actualité au Gouvernement.

Je rappelle que l'auteur de la question dispose de deux minutes trente, de même que la ou le ministre pour sa réponse.

SCANDALES SANITAIRES

M. le président. La parole est à M. Gilbert Barbier.

M. Gilbert Barbier. Ma question s'adresse à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la santé.

Mediator, prothèses PIP, médicaments périmés de Genopharm, implants auditifs de Neurelec, substitués à l'acide hyaluronique, chaque semaine révèle un nouveau scandale de malversation, de tromperie, voire d'escroquerie dans le domaine de la santé. Et ce sont des laboratoires français qui sont en cause dans un secteur industriel considéré comme florissant !

M. Roland Courteau. Que fait le Gouvernement ?

M. Gilbert Barbier. Bien sûr, ces affaires font l'objet d'enquêtes judiciaires qui démontreront les exactes responsabilités. Cependant, elles révèlent, sinon une défaillance, à tout le moins une grave insuffisance au sein des organismes publics de contrôle.

Plusieurs missions parlementaires, notamment celle que j'ai présidée en 2006, l'ont déjà souligné, qu'il s'agisse du processus de mise sur le marché, du rôle du Comité économique des produits de santé, le CEPS pour les matériels de soins ou de diagnostic, qu'il s'agisse encore du système de surveillance en cours d'usage, du suivi des fabrications ou de l'origine des matières premières.

Avec la multiplicité des intervenants, on ne sait qui fait quoi, qui prend les décisions, lesquelles, d'ailleurs, sont souvent prises tardivement par rapport à d'autres pays. Sans rappeler l'affaire du Mediator, comment comprendre que les prothèses frauduleuses PIP aient été retirées du marché en 2010 seulement, alors que, dès 1996, les pratiques de cette société ont interpellé les autorités ?

Tout cela suscite l'inquiétude justifiée de nos concitoyens, provoque la suspicion sur les responsables et jette l'opprobre sur un certain « produit en France ».

J'ai personnellement toujours considéré que cette dilution des responsabilités était préjudiciable à la sécurité sanitaire, et j'avais proposé en son temps de regrouper tous les organismes concernés en une seule agence.

Je sais que ce n'est pas le sentiment de M. le ministre. Soit, mais le Gouvernement pourrait-il faire le point sur les réformes prévues pour redresser un système défaillant et restaurer la crédibilité des autorités sanitaires à tous les niveaux ?

Si nous n'y prenons garde, demain, de nouveaux scandales pourraient bien apparaître, autour des produits diététiques en vente libre, par exemple, non soumis à autorisation de mise sur le marché.

Il nous faut à l'évidence plus de déontologie et de rigueur dans les procédures pour que nos concitoyens retrouvent confiance en notre système de santé. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur certaines travées du groupe écologiste et du groupe socialiste.*)

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

Mme Nora Berra, secrétaire d'État auprès du ministre du travail, de l'emploi et de la santé, chargée de la santé. Monsieur le sénateur, je vous remercie de me donner l'occasion de faire le point sur les mesures que nous avons prises face aux drames sanitaires récents.

Il est vrai que le scandale du Mediator a révélé la nécessité de réformer notre système de sécurité sanitaire avec un seul objectif ultime : renforcer, restaurer la confiance. Vous connaissez la méthode pour y parvenir : des missions parlementaires, des Assises du médicament, la mission d'inspection confiée à l'Inspection générale des affaires sociales.

Tous ces travaux ont conduit à des propositions concrètes qui ont constitué le socle de la loi du 29 décembre 2011. Rien ne sera plus comme avant. Il y a un avant et un après Mediator, puisque cette loi a permis d'avancer sur trois thèmes majeurs : la lutte contre les conflits d'intérêts et pour la transparence des décisions ; le doute qui désormais bénéficie systématiquement aux patients ; enfin, des professionnels de santé bien formés et, surtout, des patients bien informés.

Les changements sont profonds, parce qu'ils permettent aujourd'hui de concilier la sécurité des patients et l'accès à l'innovation thérapeutique.

Je voudrais maintenant évoquer le problème des prothèses PIP.

Le dossier est apparu avant la loi de 2011 ; il est très important de le souligner. L'enquête que Xavier Bertrand et moi-même avons commandée à la Direction générale de la santé et à l'Agence du médicament a mis en évidence, de la part du fabricant, une tromperie de grande ampleur.

C'est pourquoi nous avons pris des mesures pour encadrer les dispositifs médicaux, d'abord au niveau national, en généralisant les inspections de contrôle et en les rendant plus inopinées, plus systématiques, puis en facilitant la remontée des informations concernant les effets indésirables, ou en tout cas non attendus.

À l'échelon européen, il nous faut aussi agir.

Pour cela, nous nous sommes concertés avec nos homologues européens et nous avons saisi la Commission européenne pour accélérer la révision de la directive sur les dispositifs médicaux.

Vous le voyez, monsieur le sénateur, la mobilisation du Gouvernement est entière pour prendre toutes les mesures visant à préserver la confiance de nos concitoyens dans notre système de sécurité des produits de santé. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

TRANSPORTS AÉRIENS

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi. (*Exclamations laudatives sur les travées de l'UMP.*)

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les membres du Gouvernement, ma question s'adresse à M. Mariani, ministre chargé des transports.

Elle a deux facettes, mais il s'agit en fait du même problème.

Monsieur le ministre, le droit de grève...

M. Roland Courteau. Nous y voilà !

M. Roger Karoutchi. ... est un droit constitutionnel qu'absolument personne ne remet en cause.

M. David Assouline. Quoique...

M. Roger Karoutchi. Mais la liberté de circulation et le droit à l'information, le souci commun, partagé j'en suis certain sur toutes les travées de cet hémicycle, des voyageurs et des familles, qu'ils se déplacent pour leur plaisir ou pour leur travail, ne sont pas moins importants.

Que constatons-nous ? Dans les transports aériens, au-delà du droit de grève, se produisent en ce moment ce que l'on appelle gentiment des « annulations à froid »...

M. David Assouline. C'est à cause du grand froid !

M. Roger Karoutchi. ... par opposition aux « annulations à chaud », la différence entre les deux étant assez subtile : on parle d'annulation à froid lorsque les passagers sont avertis à l'avance de la suppression de leur vol, et d'annulation à chaud lorsque les voyageurs apprennent au dernier moment, à l'aéroport, le jour même de leur départ, que l'équipage refuse de décoller, alors que la veille on leur avait assuré que le vol était maintenu.

Cette situation peut-elle durer, monsieur le ministre ? Naturellement non ! Il ne s'agit pas d'encadrer ou de limiter le droit de grève. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Caricature !

M. Roger Karoutchi. Il s'agit seulement de faire en sorte que ceux qui ont légitimement ce droit préviennent à l'avance qu'ils comptent l'exercer, afin que le service aérien soit organisé. (*Mme Annie David s'exclame.*)

À mon sens, il est inacceptable, pour les passagers effectuant des déplacements privés ou professionnels, d'apprendre, en arrivant à l'aéroport, que leur vol est annulé !

M. Christian Cointat. Scandaleux !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ce qui est inacceptable, c'est de traiter les salariés de cette façon !

M. Christian Cointat. Pas de prise d'otages !

M. Roger Karoutchi. La semaine prochaine, nous aurons un débat ici même sur la proposition de loi d'Éric Diard.

Je précise à cet égard qu'il s'agit non pas, contrairement à ce qui est prévu à la RATP et à la SNCF, de l'instauration d'un service minimum, mais bien de l'organisation d'un service.

M. David Assouline. La question !

M. Roger Karoutchi. Monsieur le ministre, puisque vous recevrez demain les syndicats, pouvez-vous nous faire part de ce que vous comptez leur dire ? Qu'en est-il de ce texte qui, avec l'obligation de se déclarer gréviste quarante-huit heures à l'avance, tend à organiser le service dans les transports aériens ? Le soutenons-nous ?

Mme Annie David. Vous ne respectez pas le protocole de M. Larcher obligeant à négocier avec les partenaires sociaux !

M. Roger Karoutchi. La seconde facette du problème, c'est Air France.

La compagnie enregistre une perte de 10 millions d'euros par jour,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ils n'ont qu'à négocier!

M. Roger Karoutchi. ... alors qu'elle a mis en place un plan de rééquilibrage financier de un milliard d'euros! Monsieur le ministre, Air France va finir par être menacée dans son existence...

Mais au-delà d'Air France, cette situation ne risque-t-elle pas d'entraîner des conséquences économiques pour l'ensemble du pays? Ces effets font-ils aujourd'hui l'objet d'une estimation?

Monsieur le ministre, je vous remercie par avance de vos réponses. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports. (*M. Jean-Pierre Michel s'exclame.*)

M. Thierry Mariani, ministre auprès de la ministre de l'économie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports. Monsieur le sénateur, à la question simple de savoir si le Gouvernement soutient et entend continuer à soutenir cette proposition de loi, la réponse est oui!

La grève qui agite les transports aériens depuis quatre jours a pour origine le dépôt de la proposition de loi d'Éric Diard, qui a été adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture le 24 janvier dernier et que vous examinerez dans cet hémicycle le 15 février prochain.

Le résultat concret de cette grève, monsieur Karoutchi, avec des pilotes qui ne prennent pas leur service, des annulations à chaud, comme vous les avez décrites, des passagers hébergés le soir dans des hôtels, est justement de conforter le Gouvernement dans sa détermination à soutenir cette proposition de loi qui, plus que jamais, apparaît nécessaire.

Je le répète, ce texte vise à permettre une meilleure organisation des transports aériens en cas de grève de l'une ou l'autre des catégories de salariés impliqués dans la réalisation d'un vol.

En imposant un préavis individuel de quarante-huit heures, il répond à cet objectif, puisque ce délai permettra effectivement aux gestionnaires aéroportuaires et aux compagnies aériennes de s'organiser. C'est toute la notion de service garanti.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Service garanti?

M. Thierry Mariani, ministre. Cette proposition de loi apporte aussi davantage de garanties sur le plan social, en imposant la négociation préalable d'accords-cadres, à l'instar de ce qui se fait, avec succès, dans le secteur ferroviaire depuis 2007.

Les députés le savent pour en avoir débattu voilà quinze jours, et vous pourrez en juger vous-même la semaine prochaine, ce texte, je le dis et je le répète, ne concerne pas le droit de grève,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Mais non, bien sûr!...

M. Thierry Mariani, ministre. ... il traite simplement de l'organisation des transports en cas de conflit.

Quant à Air France, la situation est la suivante.

Les pilotes sont quasiment les seuls à faire grève, et Air France est pratiquement la seule compagnie aujourd'hui touchée. Elle a fortement réduit ses programmes de vol

durant ces quatre jours, avec, comme vous l'avez signalé, des annulations à chaud, c'est-à-dire au dernier moment, quand les passagers sont déjà en salle d'embarquement et leurs bagages enregistrés.

Cela se traduit par un nombre important d'hébergements de passagers dans des hôtels. On peut effectivement juger que ce n'est pas la panique dans les terminaux, mais est-il bien raisonnable que ce mouvement conduise à l'annulation de 40 % des vols de notre compagnie aérienne, qui, vous venez de le rappeler, se trouve déjà dans une situation fragile?

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Pourquoi Air France ne négocie-t-elle pas?

M. Thierry Mariani, ministre. La direction d'Air France prend d'ailleurs des décisions courageuses pour essayer d'organiser le trafic, et il est du devoir du Gouvernement, me semble-t-il, de faciliter aujourd'hui la transformation de cette entreprise, en réduisant aussi les impacts des différents conflits sociaux sur sa situation financière. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

DÉFICITS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Ma question s'adresse à Mme le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État.

Madame le ministre, le Gouvernement a confirmé hier que l'exécution du budget pour l'année 2011 faisait apparaître un déficit de 90,8 milliards d'euros, contre 148,8 milliards d'euros pour l'année 2010.

Cette bonne nouvelle sur le front des déficits et de la lutte contre la dérive des finances publiques mérite d'être saluée.

Pour autant, nous mesurons le chemin qui reste à parcourir.

Si ce bon résultat permet de situer le déficit à hauteur de 5,4 % du produit intérieur brut, contre les 5,7 % attendus, nous savons combien les efforts à accomplir encore doivent être au cœur de la stratégie de l'État dans les prochaines années.

La Cour des comptes a publié hier son rapport annuel, dans lequel elle rappelle l'importance de la lutte contre les déficits. Les recommandations de la Cour se fondent sur la précédente estimation du déficit. On sait que, depuis, ce chiffre a été revu à la baisse.

Cependant, la Cour souligne l'objectif à atteindre : revenir au niveau de la moyenne de la zone euro, estimée à 3,7 % du PIB, puis parvenir à un étiage de déficit se situant à 2,5 % afin de réduire notre endettement.

La Cour des comptes relève, certes, l'ambition du Gouvernement de réduire fortement le déficit en 2012, mais elle invite à de nouvelles mesures de redressement, compte tenu du ralentissement économique prévu.

Madame le ministre, le budget 2012 et le collectif budgétaire adopté hier en conseil des ministres permettent-ils de répondre à cet objectif? Et, pour l'avenir, comment répartir équitablement l'effort entre les différentes administrations, les comptes sociaux et les collectivités locales?

M. le Président de la République réunit demain les associations d'élus locaux pour évoquer l'effort financier attendu de la part des collectivités locales. Une telle perspective suppose un moratoire face à l'avalanche de normes diverses, fort coûteuses, que les collectivités subissent.

Aujourd'hui, la préoccupation première des collectivités est la recherche de financements pour leurs programmes d'investissement. L'assèchement du marché des prêts aux collectivités locales appelle également des mesures immédiates et une décision quant à la création d'un nouvel établissement issu de La Banque postale et de la Caisse des dépôts et consignations.

Madame le ministre, pouvez-vous nous éclairer concernant les mesures envisagées afin d'assurer la poursuite de la lutte contre les déficits, au regard des résultats obtenus en 2011 comme des recommandations de la Cour des comptes ?

Enfin, pouvez-vous confirmer devant le Sénat la volonté du Gouvernement de répondre à un objectif de justice dans la répartition de ces efforts, en particulier en direction des collectivités locales ? (*Applaudissements sur les travées de l'UCR et sur certaines travées de l'UMP.*)

M. François Rebsamen. Cela va être difficile !

M. le président. La parole est à Mme la ministre du budget.

Mme Valérie Pécresse, ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement. Monsieur le sénateur, vous soulignez à juste titre la bonne gestion qui a été celle du Gouvernement en 2011. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. Roland Courteau. Il faut en rire !

Mme Valérie Pécresse, ministre. De fait, nous venons d'obtenir les résultats de l'exécution budgétaire pour l'année 2011 : jamais depuis 1945 nous n'avons accompli, d'une année sur l'autre, un effort aussi important en matière de réduction des déficits.

Vous l'avez souligné : ces mesures se traduisent par 48 milliards d'euros de réduction des déficits publics en un an.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Et sur qui pèsent les efforts ? Précisez-le : sur les plus pauvres !

Mme Valérie Pécresse, ministre. C'est spectaculaire et c'est beaucoup mieux que prévu.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous n'avez pas lu le rapport de la Cour des comptes !

Mme Valérie Pécresse, ministre. En effet, nous nous étions engagés à réduire le déficit à 5,7 % de la richesse nationale. En définitive, il s'établira à 5,4 % du PIB, peut-être même moins : nous attendons les chiffres définitifs relatifs aux collectivités locales et aux administrations de sécurité sociale.

À quoi sont dus ces bons résultats ? À notre constance dans la réduction des dépenses publiques, mais aussi à notre bonne gestion et aux efforts de redressement que le Premier ministre a demandés aux Français au cours de l'année 2011.

Aujourd'hui, je tiens à assurer aux Français que leurs efforts portent leurs fruits, puisque nous sommes en mesure d'assumer nos engagements de déficit pour 2011 (*Mme Borvo Cohen-Seat s'exclame.*) et que nous prenons de l'élan pour 2012,...

M. Robert Hue. Attention de ne pas rater une marche !

M. Daniel Raoul. Vous allez faire du hors-piste !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous allez vous envoler !

Mme Valérie Pécresse, ministre. De fait, avec 3,6 milliards d'euros de bonnes nouvelles, reportables sur l'année 2012, nous n'avons jamais été aussi crédibles pour tenir nos engagements cette année.

Certes, la Cour des comptes a fait part, hier, de ses inquiétudes. Mais elle s'était fondée sur une prévision de croissance pour 2012 de 1 %, que le Gouvernement vient de réviser à 0,5 %,...

M. François Rebsamen. Exactement le chiffre retenu par François Hollande !

Mme Valérie Pécresse, ministre. ... ainsi que sur un déficit pour 2011 de 5,7 % du PIB, estimation qui, je le répète, a été révisée hier pour s'établir à moins de 5,4 % du PIB.

Vous le constatez, les nouvelles sont bonnes (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)...

M. Roland Courteau. Sauf pour les Français !

Mme Valérie Pécresse, ministre. ... et nous disposons de marges de manœuvre au sein du budget 2012 : 6 milliards d'euros de réserves de précaution seront mobilisés dans le cadre du collectif budgétaire pour sécuriser notre trajectoire et assumer nos engagements.

Oui, le Gouvernement tient les engagements qu'il a pris, mais il faudra aller beaucoup plus loin : du reste, la Cour des comptes nous l'a rappelé hier. Il faudra revenir à l'équilibre budgétaire,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Le problème, c'est de savoir comment !

M. Pierre Hérisson. Il faut réduire la dépense !

Mme Valérie Pécresse, ministre. ... et, à cette fin, un effort de 115 milliards d'euros sera demandé à la Nation, pour deux tiers par des réductions de dépenses et pour un tiers par de nouvelles recettes.

C'est là notre engagement, et j'espère que ce sera celui de tous les candidats à l'élection présidentielle. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR – M. Gilbert Barbier applaudit également.*)

M. Robert Hue. Vous le saurez bientôt !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vu vos résultats, ne donnez pas de leçons !

PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE

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

M. Michel Berson. Je voudrais interpeller M. le ministre chargé de l'énergie.

La France connaît une vague de grands froids qui met en lumière la situation noire de la pauvreté. Nous avons tous conscience du drame que vivent les personnes sans domicile fixe,...

M. Roland Courteau. « Qu'elles restent chez elles ! »

M. Michel Berson. ... comme en témoigne le décès de cette femme, morte de froid le week-end dernier.

Mais sait-on que 3,8 millions de ménages sont aujourd'hui victimes de précarité énergétique ? Que 620 000 familles, les plus démunies, éprouvent doublement des difficultés pour se chauffer et pour payer leurs factures d'énergie, parce qu'elles cumulent contraintes financières et habitations mal isolées ? Dès lors, elles doivent choisir : ou bien se chauffer au risque d'impayés, ou bien subir le froid au détriment de leur santé.

En France, en 2012, dans notre République, c'est insupportable,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est le mirifique résultat de la politique du Gouvernement!

M. Michel Berson. ... d'autant plus insupportable que les Français les plus pauvres n'en peuvent plus d'attendre du Gouvernement les mesures qui leur permettraient de bénéficier d'un véritable bouclier social, et même d'un véritable bouclier énergétique.

Le dispositif actuel du « tarif de première nécessité » a fait la preuve de son inefficacité et de son insuffisance : 95 euros de réduction sur une facture annuelle de chauffage électrique de l'ordre de 1 600 euros, c'est dérisoire ! Et 650 000 bénéficiaires pour 2 millions de personnes éligibles, c'est un échec !

De surcroît, le tarif de première nécessité n'est accordé qu'au prix de démarches administratives dignes du parcours du combattant.

Le Gouvernement avait promis que ce tarif serait attribué de manière automatique au 1^{er} janvier 2012, mais le décret n'est toujours pas publié, et il a fallu attendre les grands froids pour que le Gouvernement annonce qu'il serait rétroactif, une fois publié...

En vérité, le Gouvernement reste sourd aux difficultés des ménages qui ne parviennent plus à régler leurs factures de gaz et d'électricité. Pourtant, l'énergie est un bien vital, qui doit être accessible à tous ; la précarité est une injustice qu'il faut combattre.

Dès lors, monsieur le ministre, quand le Gouvernement instaurera-t-il, pour le gaz et l'électricité, une tarification progressive et différenciée selon les usages ? Quand lancera-t-il un véritable plan national de renforcement de l'isolation thermique des logements ? (*M. le Premier ministre manifeste son exaspération.*) Enfin, quand mettra-t-il en place une politique qui réponde à l'urgence sociale de la précarité énergétique ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du commerce extérieur. (*Exclamations sur les mêmes travées.*)

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du commerce extérieur. Monsieur le sénateur, aligner des contrevérités ne fait pas une vérité ! (*Vives protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Michel Berson. Des contrevérités ? Prouvez-le !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Je vais m'y employer !

Le Gouvernement a fait de la lutte contre la précarité énergétique l'une de ses priorités en matière d'énergie.

Tout d'abord, nous proposons l'énergie la moins chère possible à tous les Français, et ce grâce à la préservation de notre atout nucléaire. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – Protestations sur les travées du groupe écologiste.*)

M. Jean-Patrick Courtois. Très bien !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. D'ailleurs, M. Besson est aujourd'hui même à Fessenheim avec le Président de la République. Grâce au nucléaire, le prix de l'énergie en France est inférieur de 40 % à la moyenne de l'Union européenne.

M. Roland Courteau. Plus 60 % en cinq ans !

M. Didier Guillaume. Les tarifs augmentent de plus en plus !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Pour ce qui concerne le gaz, nous avons bloqué les tarifs en 2011 et nous avons limité la hausse à 4,4 % au 1^{er} janvier 2012, notamment grâce aux renégociations de contrats que nous avons demandées à GDF-Suez. (*Protestations sur les travées du groupe écologiste.*)

M. Michel Berson. Ce n'est pas la question !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Pour le fioul et les carburants, nous assurons une transparence absolue des prix et des marges : grâce à cette action, le marché français est l'un des plus concurrentiels en Europe, et les marges y sont parmi les plus basses.

M. Michel Berson. Mais ce n'est pas la question !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. J'y viens, monsieur le sénateur : nous traitons les situations d'urgence en aidant financièrement les ménages les plus modestes.

Pour l'électricité, nous disposons d'un tarif social qui a été revalorisé de dix points l'an dernier : la réduction moyenne est de 90 euros environ.

M. Roland Courteau. On attend le décret !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Pour le gaz, le Gouvernement a instauré un tarif social en 2008 : nous l'avons revalorisé de 20 % en avril 2011,...

M. Michel Berson. Cela ne compense même pas les hausses de tarifs !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. ... et nous venons de le revaloriser de nouveau, le 1^{er} janvier dernier.

Pour un foyer chauffé au gaz, le rabais annuel est de 156 euros.

Par ailleurs, pour l'électricité comme pour le gaz, nous avons automatisé l'attribution des tarifs sociaux au 1^{er} janvier 2012 afin que les ménages qui ne pensent pas à le solliciter puissent malgré tout en bénéficier.

M. Michel Berson. C'est faux ! Le décret n'est pas encore paru !

M. Roland Courteau. Ce n'est pas vrai !...

M. Jean-Pierre Michel. Il ne sait pas ce qu'il lit !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Cette mesure touche près des deux tiers des 1 500 000 foyers concernés aujourd'hui.

En outre, les coupures d'électricité et de gaz sont interdites en hiver pour les ménages en difficulté.

Mme Laurence Rossignol. C'est absolument faux ! Renseignez-vous avant de lire les notes de vos collaborateurs, monsieur le secrétaire d'État !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Tout foyer qui peine à régler ses fournisseurs d'énergie peut saisir le Fonds de solidarité pour le logement, le FSL, afin de bénéficier d'une aide. Tant que ledit fonds n'a pas statué, l'électricité et le gaz ne peuvent pas être coupés.

M. Michel Berson. Merci beaucoup ! (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste.*)

M. Jean-Vincent Placé. Mais où est le ministre chargé du dossier ?

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. De plus, électricité et gaz sont obligatoirement maintenus du 1^{er} novembre au 15 avril pour tous les foyers ayant eu recours à l'aide du FSL au cours des douze derniers mois.

M. Jean-Vincent Placé. Surtout, n'oubliez pas de tourner la page, monsieur le secrétaire d'État !

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Enfin, nous menons une action de long terme pour aider les ménages en difficulté à réduire durablement le montant de leurs factures. À cette fin, nous avons plus spécifiquement créé un fonds d'aide à la rénovation thermique des logements, doté de 1,35 milliard d'euros, dont 1,1 milliard d'euros financé par l'État.

M. Jean-Patrick Courtois. Très bien !

M. Roland Courteau. Et les collectivités ?

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. Ce fonds bénéficie à plus de 300 000 foyers.

Voilà, monsieur le sénateur, l'ensemble des actions menées par le Gouvernement : la situation ne correspond nullement aux accusations que vous avez proférées ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR. – Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du groupe écologiste.*)

M. Michel Berson. Vous n'avez convaincu personne !

SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE DE LA GRÈCE

M. le président. La parole est à M. André Gattolin.

M. André Gattolin. Je souhaiterais adresser ma question à M. Alain Juppé, ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes.

À l'heure où nous parlons, nous ignorons si un accord sera trouvé ce soir quant aux conditions posées à la Grèce par le FMI, la BCE et la Commission européenne en vue de l'obtention d'une ligne de financement devant permettre à ce pays d'éviter un défaut de paiement le 20 mars prochain.

Parmi les principales exigences de cette fameuse « troïka », après les différents plans d'austérité déjà engagés par la Grèce au cours des derniers mois, nous savons que figurent une baisse de 20 % des salaires, une réduction de 15 % des retraites complémentaires et la suppression de 15 000 emplois publics, le tout dans un pays en récession depuis plus de cinq ans et dont le PIB devrait, cette année encore, accuser un recul d'environ 6 %.

Oui, les gouvernements grecs successifs ont de lourdes responsabilités dans cette situation.

Oui, la société grecque doit se réformer et se moderniser. Ainsi, l'Église orthodoxe, première fortune de Grèce, ne paie toujours pas d'impôts, de même que la plupart des grands armateurs grecs.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Voilà !

M. André Gattolin. La Grèce est aujourd'hui le pays d'Europe où les inégalités sociales sont les plus élevées, et c'est précisément aux populations défavorisées et aux classes moyennes qu'on demande aujourd'hui de régler la facture !

Les capitaux privés du pays ont déjà fui en masse vers l'Angleterre et surtout vers la Suisse au cours des derniers mois. Les banques suisses comptent ainsi 220 milliards d'euros détenus par des ressortissants grecs qui ne paient pas, ou presque pas d'impôts dans leur pays.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Et que dire concernant la France !

M. André Gattolin. Mais que nous proposent la France et son allié allemand ? Des recettes façon FMI « vieille école », celles-là même qui, dans les années soixante-dix, ont précipité nombre de démocraties dans le chaos, voire parfois dans la dictature. (*M. Roger Karouchi proteste.*)

Nul n'est besoin d'être prix Nobel d'économie pour concevoir que la récession sans fin dans laquelle nous plongeons la Grèce par ces mesures ne lui permettra pas de voir son économie redémarrer, et que nous nous dirigeons tout droit vers de nouveaux plans de sauvetage, lors des prochaines échéances du remboursement de sa dette.

L'Union européenne ne pourrait-elle pas, à l'instar de ce que viennent d'obtenir les États-Unis, forcer les banques suisses à lever le secret bancaire, afin que l'État grec puisse enfin réclamer et recouvrer son dû auprès d'une oligarchie nationale très peu soucieuse de l'intérêt général ?

Ce serait là un véritable signe de solidarité à l'égard de la population grecque.

Ce serait aussi un signe de considération et de courage politique que le sommet de notre diplomatie fasse enfin le voyage d'Athènes pour expliquer sur place les raisons conduisant notre gouvernement à soutenir des mesures qui, aux yeux de l'opinion grecque, sont perçues comme aussi injustes qu'incompréhensibles ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du commerce extérieur. Monsieur le sénateur, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser M. le ministre de l'économie et des finances, qui ne peut être présent aujourd'hui. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

Pour ce qui concerne la situation de la Grèce, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, et la Chancelière Angela Merkel ont rappelé sans ambiguïté et à plusieurs reprises les scénarios qui sont en ce moment même sur la table.

Je le redis avec beaucoup de solennité : les États membres de la zone euro sont déterminés à défendre la stabilité financière de la zone.

Nous ferons preuve d'une très forte solidarité avec tous les membres de la zone euro, nous l'avons maintes fois rappelé et nous nous y sommes engagés solennellement.

Pour autant, cette solidarité n'a de sens que si elle s'accompagne d'un sursaut national en Grèce. De fait, ce pays doit entreprendre des réformes structurelles profondes,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Lesquelles ?

M. Pierre Lellouche, secrétaire d'État. ... pour restaurer la compétitivité de son économie et assurer la soutenabilité de ses finances publiques. Elle s'y est d'ailleurs engagée auprès de l'ensemble de ses partenaires, publics comme privés ; elle doit à présent respecter ses engagements.

Monsieur le sénateur, je vous l'assure : une solution ambitieuse et globale à la crise grecque est possible.

M. Jean-Pierre Caffet. On le constate d'ailleurs tous les jours ! (*Sourires ironiques sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État*. Du reste, tous les paramètres sont désormais connus et les négociations avec le secteur privé devraient déboucher très prochainement sur un accord.

Les autorités grecques, le peuple grec, dont nous respectons naturellement la pleine et entière souveraineté, doivent décider quelle voie ils souhaitent désormais privilégier pour l'avenir de leur pays, et ils devront s'y tenir.

M. Jean-Pierre Caffet. Mais elle est intenable !

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État*. Il y a la voie que nous préconisons, comme tous les experts internationaux qui travaillent en ce moment même sur le dossier grec, celle des réformes structurelles profondes, qui sont indispensables pour que l'économie grecque sorte renforcée de cette crise.

M. François Rebsamen. C'est une mauvaise voie !

M. Pierre Lellouche, *secrétaire d'État*. Mais il y a une autre voie, celle qui consisterait à rejeter la solidarité européenne et à refuser les réformes qui y sont associées. Elle serait plus aventureuse, mais, si telle est le choix du peuple grec, nous respecterons cette décision, comme nous respectons la souveraineté de la Grèce.

Les négociations au sein du gouvernement grec progressent ; il est impératif qu'elles soient achevées avant la réunion de l'Eurogroupe de ce soir et qu'un accord global soit conclu avec le groupe d'experts de la Commission européenne, du FMI et de la Banque centrale européenne. *(Applaudissements sur quelques travées de l'UMP et de l'UCR.)*

TRANSPORTS AÉRIENS

M. le président. La parole est à Mme Annie David. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC.)*

Mme Annie David. Ma question s'adresse à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

C'est au moyen d'une proposition de loi déposée par vos députés UMP, qui vous permet en outre de contourner l'obligation légale de consulter les partenaires sociaux, que votre majorité et vous-même, monsieur le ministre, attaquez le droit de grève dans le secteur aérien privé. *(Exclamations sur les travées de l'UMP et de l'UCR.)*

M. David Assouline. Exactement !

M. Serge Dassault. Oh !

Mme Annie David. Nul doute qu'après les salariés de l'aérien, c'est à l'ensemble des salariés que vous vous attaquez ! *(Protestations sur les mêmes travées.)*

M. Christian Cointat. Pas du tout !

Mme Annie David. Si ce texte satisfait pleinement le MEDEF, il bafoue notre Constitution, mais aussi notre droit du travail. En effet, par cette simple proposition de loi d'affichage, et à la veille de l'élection présidentielle, vous remettez frontalement en cause le principe constitutionnel du droit de grève !

M. Serge Dassault. Absolument pas !

Mme Annie David. N'en déplaise à M. Sarkozy et à Mme Parisot, le droit de grève n'est pas un privilège. C'est, au contraire, l'un des piliers de notre République et de notre démocratie. Ce droit, acquis de haute lutte par les salariés, a permis la construction de notre modèle social, modèle dont vous osez vous-même vous revendiquer !

M. Christian Cointat. Oui au droit de grève, non aux prises d'otages !

Mme Annie David. Avec cette mesure, vous continuez à opposer nos concitoyens entre eux. Il n'y a pas, d'un côté, ceux qui devraient avoir un droit garanti de voyager et, de l'autre, des salariés en lutte pour défendre tout simplement leurs droits.

M. Roland Courteau. Très bien !

Mme Annie David. Si les salariés se mobilisent, c'est pour leurs conditions de travail, pour des rémunérations décentes et pour le maintien de l'emploi ! Ils se mobilisent en réalité dans l'intérêt de tous les salariés.

Contrairement à l'idée que vous véhiculez, les salariés n'abusent pas du droit de grève. C'est leur seule défense face au mépris des employeurs. Et soyez certains que les salariés préfèrent toujours un bon accord à un mauvais conflit. Une grève, qui coûte cher aux salariés, ne constitue jamais une partie de plaisir. Seuls ceux qui n'ont jamais fait grève peuvent penser le contraire !

M. Robert Hue. Absolument !

M. Roland Courteau. Très bien !

Mme Annie David. Contrairement à ce que vous laissez entendre, ce ne sont pas les salariés qui sont responsables des difficultés économiques d'Air France : elles ne sont que le résultat de vos politiques continues de déréglementation, qui ont laissé le secteur aérien aux seuls actionnaires et à leurs profits !

La réalité est que les usagers des RER, trains, métros et avions sont victimes d'une politique de casse du service public *(Protestations sur les travées de l'UMP.)*, et certainement pas du droit de grève, qui, rappelons-le, mes chers collègues, pour les transports parisiens, n'est responsable que de 2 % des difficultés de service !

M. Robert Hue. Absolument !

M. Roger Karoutchi. À la RATP également ? Il faudra vous expliquer !

Mme Annie David. Monsieur le ministre, cessez les provocations destinées à satisfaire la frange la plus droitière de votre électorat !

Mme Natacha Bouchart. La question !

Mme Annie David. Allez-vous, avant de rencontrer les organisations syndicales, retirer cette proposition de loi de l'ordre du jour ? *(Non ! sur plusieurs travées de l'UMP.)*

Ce retrait doit être un préalable à de véritables négociations avec les organisations syndicales sur les conditions de travail et les salaires. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

M. Thierry Mariani, *ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports*. Madame David, votre question porte finalement sur le même sujet que celle de M. Karoutchi, même si votre approche est légèrement différente... *(Éclats de rire sur certaines travées du groupe CRC et du groupe socialiste.)*

À vrai dire, j'ai eu beaucoup de mal à suivre un propos qui relevait davantage de la caricature que d'une véritable question ! *(Marques d'approbation sur les travées de l'UMP et de l'UCR. –Protestations sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est vous qui êtes caricatural!

M. Thierry Mariani, ministre. Qu'en est-il de la négociation sociale et de la consultation des syndicats? Le rapporteur du texte à l'Assemblée nationale a auditionné vingt-huit personnes. CFDT, CFTC, CGT, Force ouvrière, Syndicat national des pilotes de ligne: je tiens à votre disposition la liste de tous les syndicats dont les représentants ont été entendus.

M. David Assouline. Ils disent tous non!

Mme Annie David. Nous les avons aussi entendus!

M. Thierry Mariani, ministre. Vingt-huit personnes, madame David! Vous ne pouvez donc pas parler d'absence de concertation sociale!

Je suis en outre surpris qu'une sénatrice reproche à des parlementaires une initiative législative parlementaire.

MM. Christian Cointat et Roger Karoutchi. Très bien!

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Nous n'avons rien dit de tel. Vous n'avez pas compris la question!

M. Thierry Mariani, ministre. Même si le 1^{er} avril approche, n'est-il pas quelque peu caricatural d'affirmer que le but de cette proposition de loi est de satisfaire le MEDEF?

M. Marc Massion. C'est un expert qui parle!

M. Thierry Mariani, ministre. En réalité, elle vise surtout à faire en sorte que nos concitoyens ne soient plus pris en otages! (*Vives protestations sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est vous qui prenez les salariés en otages, et tous les jours!

M. Thierry Mariani, ministre. Si vous le voulez, madame, je vous emmène expliquer ce soir aux passagers encore bloqués dans les aéroports que le droit de grève, c'est génial, et que le fait de devoir passer la nuit à Roissy ou à Orly constitue une grande conquête sociale! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Roger Karoutchi. Très bien!

M. Thierry Mariani, ministre. En réalité, cette proposition de loi vise simplement à garantir aux passagers un minimum d'informations.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Non!

Mme Isabelle Debré. Bien sûr que si!

M. Thierry Mariani, ministre. Arrêtez donc de la caricaturer en affirmant qu'elle remettrait en cause le droit de grève.

Grâce à notre majorité, depuis 2007, le service minimum est une réalité dans le transport terrestre. Le droit de grève a-t-il pour autant disparu à la SNCF ou à la RATP?

Nous allons faire exactement la même chose pour le secteur aérien: le droit de grève restera garanti, bien évidemment, mais ce délai de quarante-huit heures permettra aux passagers d'être informés.

Mme Annie David. Vous confondez secteur privé et secteur public!

M. Thierry Mariani, ministre. Nous devons dépasser cette vision manichéenne d'une économie prolétarienne ou je ne sais quoi... (*Vives protestations sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

Les trois candidats de l'ultragauche se sont déplacés pour soutenir les pilotes: il s'agissait assurément d'un grand moment de solidarité prolétarienne! (*Rires et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Au fond, le message est simple: nous devons également penser aux passagers; ce sont aussi des travailleurs et ils ont aussi des droits! (*Bravo! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Caricature politicienne!

IMMOBILIER À PARIS

M. le président. La parole est à M. Philippe Dominati.

M. Philippe Dominati. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Michel Mercier, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés.

M. Jean-Pierre Michel. Il n'est pas là!

M. Philippe Dominati. « Alcoolique », « Séropositif », « N'est pas de nationalité française », « Ancien SDF »: telles sont les annotations relevées par la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, dans le fichier du principal office d'HLM de France, celui de la Ville de Paris, qui gère 125 000 foyers sociaux.

Mme Isabelle Debré. Honteux!

M. Philippe Dominati. Les premières plaintes ont été déposées en février voilà un an, par une centaine de familles. Elles n'ont pas été entendues.

Au mois de septembre dernier, d'autres plaintes ont été déposées et des familles sont allées individuellement dans les commissariats parisiens faire dresser des mains courantes.

Après deux mois d'investigations, la CNIL a jugé les faits si graves qu'elle a décidé - procédure exceptionnelle - de rendre publique son injonction de mettre fin, dans cinq domaines, à des pratiques qui portent atteinte aux droits les plus élémentaires, le droit à la vie privée et à la dignité.

C'est seulement un an après les faits que le maire de Paris a, d'une part, commandé un audit externe - le procédé est classique, et bien entendu très efficace! - et, d'autre part, demandé qu'il soit mis fin à ces pratiques. Il était temps, alors même que les donateurs de leçons et les moralistes qui l'entourent ne sont généralement pas avares de recommandations en tout genre! (*Vives protestations sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste.*)

M. David Assouline. Ça va!

M. Philippe Dominati. Ce fichage massif, automatisé, sur un logiciel spécifique, touche des milliers de familles parmi les plus fragiles de la Capitale. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. François Rebsamen. Ce n'est pas vrai!

M. David Assouline. Et rappelez-vous que les électeurs ont mis fin à un autre type de fichage, le vôtre!

M. Philippe Dominati. On veut nous faire croire qu'il s'agit d'un simple dérapage administratif, alors que 340 gardiens d'immeubles peuvent enrichir ce fichier de diverses informations qu'ils détiennent.

Simple dérapage administratif?...

Ce ne sont donc pas eux qui ont commandé ce fichier; ce ne sont pas eux qui l'ont payé; ce ne sont pas eux qui l'utilisent depuis des années...

Si la réponse du maire de Paris n'est pas appropriée,...

Mme Annie David. Et votre question ?

M. Philippe Dominati. ... il appartient au garde des sceaux, au nom du respect des libertés individuelles, de faire en sorte que l'État protège les citoyens.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Dois-je vous rappeler que Nicolas Sarkozy a créé quarante-quatre fichiers de police ?

M. Philippe Dominati. Cette protection doit s'exercer le plus tôt possible. Il ne suffit pas de masquer cette affaire et je demande donc au garde des sceaux d'ouvrir une information judiciaire pour déterminer le nombre de victimes de ces pratiques. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre du budget.

Mme Valérie Pécresse, ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement. Monsieur Dominati, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Michel Mercier, actuellement en déplacement à Cayenne. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

Monsieur le sénateur, jeudi dernier, la CNIL a rendu publique la mise en demeure qu'elle a adressée à l'Office public de l'habitat de Paris. Celle-ci constitue la première phase d'une procédure pouvant mener, en cas de méconnaissance persistante des dispositions de la loi Informatique et libertés du 6 janvier 1978, au prononcé d'une sanction administrative par la formation restreinte de cette commission.

Le Gouvernement ne saurait bien entendu prendre position dans une procédure diligentée par une autorité administrative indépendante, sur la base d'un dossier auquel il n'a pas accès.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Et voilà !

Mme Valérie Pécresse, ministre. Des éléments rendus publics par la CNIL, il ressort néanmoins que l'Office public de l'habitat de Paris aurait pu, en violation des dispositions de la loi Informatique et libertés, collecter, sans en demander l'autorisation à la CNIL, des données sur la vie privée des personnes qui ne sont nullement nécessaires à la gestion locative, notamment des données médicales et des jugements de valeur sur les locataires.

La CNIL a donc donné deux mois à l'office parisien pour mettre son fichier en conformité avec la loi.

M. Christian Cambon. Et ils se permettent ensuite de donner des leçons !

Mme Valérie Pécresse, ministre. Indépendamment de la procédure diligentée par la CNIL, je le rappelle à la Haute Assemblée, le code pénal punit le fait de mettre ou de conserver en mémoire informatisée des données à caractère personnel relatives à la santé d'une personne, sans son consentement et en dehors des cas prévus par la loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR. – Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

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

M. François Marc. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et concerne les annonces très inquiétantes de l'État en matière de dotations financières aux collectivités.

Des annonces ministérielles récentes font en effet état d'une réduction programmée de 6 milliards, voire de 10 milliards d'euros !

Demain se tiendra à l'Élysée la conférence des déficits publics, et le chef de l'État vient par avance de réitérer ses mises en cause des collectivités et de leurs élus, en imaginant de soumettre leurs dotations à une modulation au mérite !

Qui serait donc ce juge impartial de la bonne ou de la mauvaise gestion des communes, des départements ou des régions ? Mystère total !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Les agences de notation !

M. François Marc. Choqué, le président du Comité des finances locales, ou CFL, Gilles Carrez, en vient d'ailleurs à réclamer qu'on « arrête de jouer au père Fouettard avec les collectivités » !

La décentralisation a été une excellente chose pour la qualité des services publics dans notre pays, mais l'État s'est parfois trop facilement déchargé sur les collectivités. (*M. Roland Courteau opine.*) Ainsi, des compétences transférées n'ont pas été correctement compensées, comme l'action sociale dans les départements.

Non content de solliciter sans cesse les territoires pour des compétences de niveau national telles que le TGV ou le très haut débit, le Gouvernement a mis en œuvre une réforme fiscale qui prive aujourd'hui les collectivités de toute marge de manœuvre.

La question qui se pose est donc très simple. Depuis trente ans, les élus locaux se sont dépensés sans compter pour donner corps à la décentralisation et offrir un service public de grande qualité, et ce dans le cadre d'une gestion extraordinairement vertueuse.

Si les collectivités se voient demain privées de plusieurs milliards d'euros de moyens financiers, vous devez nous dire, monsieur le Premier ministre, dans quels domaines vous demandez à réduire les services publics locaux.

S'agit-il de la sécurité ? Pour pallier la suppression par l'État de 10 000 postes de policiers, les communes ont en effet créé 10 000 postes de policiers municipaux. Faudra-t-il réduire cet effort ?

S'agit-il de l'enfance ? La baisse du nombre d'enseignants est considérable, la scolarisation des enfants de deux à trois ans s'étiole... Dès lors, les communes ont dû créer des crèches, des jardins d'éveil, et lancer de multiples actions pour les familles. Allez-vous contraindre les communes à réduire leurs efforts en faveur de la petite enfance et de la jeunesse ?

S'agit-il de réduire les aides aux personnes âgées et handicapées, assurées par les départements ? Voulez-vous couper les ressources destinées à l'APA, à l'insertion, à la dépendance ?

Au-delà de ces annonces de réductions considérables de moyens, vous devez nous dire, monsieur le Premier ministre, sur quels services publics de proximité vous allez demander à faire porter l'effort : la sécurité ? la petite enfance et la jeunesse ? les personnes âgées et les handicapés ? Vous devez répondre ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des collectivités territoriales.

M. Philippe Richert, ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargé des collectivités territoriales. Monsieur Marc, vous interrogez le Gouvernement sur le contexte du sommet local.

En réalité, ce sommet local répond tout simplement à l'engagement que le Président de la République avait pris le 11 janvier dernier, à l'occasion des vœux aux parlementaires. Il avait alors manifesté son intention de réunir les présidents des associations d'élus et des deux assemblées pour examiner ensemble les voies et moyens permettant de mieux associer les collectivités locales à l'indispensable effort de réduction du déficit public.

En effet, il n'est pas possible d'exclure les collectivités territoriales du champ de la maîtrise des dépenses publiques.

M. Didier Guillaume. Il ne faut pas les charger !

M. Philippe Richert, ministre. Je tiens à le redire ici et j'indique de nouveau les chiffres.

Prenez le budget de l'État, c'est-à-dire 280 milliards d'euros, et ajoutez l'ensemble des dépenses des collectivités, soit 220 milliards d'euros, vous arrivez à un total de dépenses, État et collectivités, de 500 milliards d'euros.

Il n'est pas possible d'imaginer que, demain, nous puissions clairement progresser dans la maîtrise de la dépense publique si nous n'associons pas l'État et les collectivités à cet effort.

M. Pierre Hérisson. Très bien !

M. Didier Guillaume. Il ne faut plus transférer les dépenses !

M. Philippe Richert, ministre. C'est d'ailleurs ce que dit exactement la Cour des comptes, qui a insisté dans son rapport public sur la nécessité de ralentir la dépense locale et de geler ou de réduire les dotations de l'État au-delà de 2012. (*Très bien ! sur les travées de l'UMP.*) Je ne fais que citer la Cour des comptes, mesdames, messieurs les sénateurs !

Le diagnostic, au-delà des dépenses, concerne aussi, vous le savez, la question des personnels. Entre 1998 et 2009, les effectifs de l'État, hors transferts de compétences et de personnels, diminuaient de 59 000 agents. En même temps, toujours hors transferts, les collectivités locales recrutaient plus de 400 000 salariés.

M. Didier Guillaume. Ce n'est pas vrai !

M. François Rebsamen. C'est faux !

M. Philippe Richert, ministre. C'est la réalité ! (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*) Ces chiffres correspondent à la réalité et ne souffrent aucune contestation.

M. Roland Courteau. Caricature !

M. Philippe Richert, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, au-delà de cette question, permettez-moi de dire que l'heure n'est pas à la mise en cause ou à la confrontation stérile.

M. François Rebsamen. Caricature !

M. Philippe Richert, ministre. La maîtrise des dépenses publiques doit être un objectif partagé par tous...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Les niches fiscales !

M. Philippe Richert, ministre. ... et chaque contribution peut être la bienvenue.

C'est animé de cette ambition que le Gouvernement, autour du Président de la République, aborde la conférence sur les finances locales. Les voies de parvenir à une meilleure maîtrise de la dépense locale restent ouvertes et feront l'objet d'un véritable dialogue.

Tel est l'esprit dans lequel est prévue la rencontre de demain. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP. –M. Gilbert Barbier applaudit également.*)

SNCF

M. le président. La parole est à M. Louis Pinton.

M. Louis Pinton. Ma question s'adresse à M. le ministre des transports et porte sur la redéfinition des priorités entre les liaisons ferroviaires à grande vitesse au sein du Schéma national des infrastructures de transport.

Les choix stratégiques pour la desserte combinée des quatre régions Auvergne, Bourgogne, Centre et Limousin par la grande vitesse ferroviaire doivent satisfaire à trois critères : le doublement, urgent, de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon ;

...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Trop chère !

M. Louis Pinton. ... un aménagement équilibré du territoire ;...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Trop cher !

M. Louis Pinton. ... une rentabilité confirmée de l'exploitation.

Une seule et unique solution technique satisfait à l'ensemble de ces critères. C'est le tracé ouest de la LGV Paris - Clermont-Ferrand - Lyon raccordée à la ligne classique Paris-Toulouse *via* Châteauroux : il a recueilli l'avis unanime des collectivités concernées.

Mme Jacqueline Gourault. Bravo !

M. Louis Pinton. Je réitère la demande constante des élus, assortie d'une requête qui n'est que son prolongement logique : l'inscription en priorité, au sein du SNIT, de ce projet qui donne satisfaction à tous, et particulièrement à Limoges.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Trop cher !

M. Louis Pinton. Dans son cahier d'acteur, la SNCF s'est ralliée à ce type de position, en préconisant « un raccordement de POCL » Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon –, « à l'axe classique Paris-Châteauroux-Limoges entre Bourges et Issoudun » et « la création d'un raccordement vers Châteauroux pour prolonger les dessertes TGV POCL jusqu'à Limoges et Brive ».

Réseau ferré de France, RFF, a publiquement admis la nécessité d'étendre le périmètre du projet Paris-Lyon afin d'intégrer le niveau de service sur Paris-Limoges, et suggéré l'éventualité d'une révision de l'ordre des priorités au sein du SNIT.

Enfin, la très représentative Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, vient de ranger le POCL dans ses cinq grands projets prioritaires et, à l'inverse, a placé le barreau Limoges-Poitiers en tête de ceux qu'elle estime devoir être différés, soulignant en particulier que « sa réalisation assécherait la ligne classique POLT », c'est-à-dire la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ».

Monsieur le ministre, quelles mesures comptez-vous prendre pour donner satisfaction aux collectivités territoriales, fédérées par leur association TGV Grand Centre Auvergne, à la SNCF et à la FNAUT, qui expriment toutes le même point de vue ? (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

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

M. Thierry Mariani, ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports. Monsieur le sénateur, le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon figure

bien au programme supplémentaire de 2 500 kilomètres inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Comme le Parlement l'a adopté, ce programme supplémentaire liste des opérations qui ont plutôt vocation à être lancées après 2020.

Il s'agit d'un projet d'une ampleur considérable - plus de 500 kilomètres -, représentant un investissement de plus de 10 milliards d'euros, qui structurera durablement la desserte des territoires du Centre, de la Bourgogne et du Massif central, tout en donnant de nouvelles perspectives de trafic au grand Sud-Est.

Ce projet a été soumis, conformément aux dispositions du code de l'environnement, à un débat public qui s'est clos le 31 janvier dernier. Il semble, mais il ne me revient pas nécessairement d'en juger à ce stade, que le volume et la qualité des contributions et des débats soulignent le succès de cette opération dont vous avez souligné la nécessité.

À cette phase de la procédure, et conformément au code de l'environnement, une décision ne peut encore être formellement prise. La Commission nationale du débat public rendra son rapport au plus tard à la fin du mois de mars. Il appartiendra ensuite à RFF, maître d'ouvrage de l'opération, de décider des suites qu'il réserve à ce projet. Il disposera alors au plus de trois mois.

Concernant le projet de liaison nouvelle entre Poitiers et Limoges, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet a déjà eu l'occasion de l'indiquer, l'État a pris, dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique, un certain nombre d'engagements et je tiens à vous confirmer qu'une fois de plus il les tiendra.

Le point de vue que vous venez d'exprimer en particulier sur l'importance de la ligne Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon et sur son urgence mérite, bien évidemment, d'être pris en compte. Nathalie Kosciusko-Morizet a d'ailleurs reçu cette semaine les collectivités concernées au sein de l'association TGV Grand Centre Auvergne.

Bien évidemment, un projet qui représente de tels enjeux fait rarement l'unanimité, mais il est important qu'il suscite tout de même un large consensus. Il est, en effet, essentiel pour sa réussite que ce consensus se traduise, le moment venu, par l'engagement des collectivités territoriales aux côtés de l'État. C'est également un enjeu majeur pour continuer à avancer sur ce projet à un rythme soutenu, conformément à votre souhait ainsi qu'à celui de votre collègue Rémy Pointereau et de nombreux autres élus. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

M. le président. La parole est à M. Yves Krattinger. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

M. Yves Krattinger. Ma question s'adresse à M. le ministre chargé des collectivités territoriales.

Monsieur le ministre, les chiffres du Gouvernement que vous nous avez donnés en réponse à mon collègue François Marc sont inexacts.

M. Pierre Hérisson. Non !

M. Yves Krattinger. Depuis les années quatre-vingt, la dépense totale des collectivités est stable par rapport au produit intérieur brut. En revanche, celle de l'État a augmenté, malgré les transferts massifs de compétences.

M. David Assouline. Eh oui !

M. Yves Krattinger. La dette des collectivités compte pour seulement 10 % dans la dette publique. C'est moins que dans les années quatre-vingt, malgré la crise.

Le besoin de financement annuel des collectivités est cinquante fois inférieur à celui de l'État.

Et pourtant, il manque chaque année plus de 5 milliards d'euros dans les compensations des allocations de solidarité, qui devaient être opérées « à l'euro près ».

Et pourtant, les collectivités locales subissent les impacts financiers de normes pléthoriques. M. Alain Lambert, qui n'est pas socialiste, s'en est ému bruyamment.

M. Roland Courteau. C'est la vérité !

M. Yves Krattinger. Et pourtant, le Gouvernement a supprimé la taxe professionnelle, privant les collectivités locales d'une ressource dynamique.

M. Jean Bizet. C'est faux !

M. Yves Krattinger. Malgré cela, ces collectivités ont répondu « présent » en 2009 à votre appel en faveur du plan de relance.

M. François Rebsamen. C'est vrai !

M. Yves Krattinger. Elles cofinancent les grands projets de l'État en matière de TGV, de routes nationales ou de rénovation ferroviaire. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

Mme Nicole Bonnefoy. Oui !

M. Roland Courteau. C'est la vérité !

M. Yves Krattinger. Elles investissent dans la téléphonie mobile et dans le très haut débit numérique.

Elles continuent de réaliser plus de 70 % de l'investissement public chaque année.

M. Michel Berson. Voilà la vérité !

M. Yves Krattinger. Le Gouvernement veut leur imposer la « règle d'or » ? C'est fait, et depuis longtemps !

M. Robert Hue. Très bien !

M. Yves Krattinger. Les collectivités ne peuvent en effet s'endetter que pour investir et, mieux encore, elles empruntent moins de 25 % du montant total de leurs investissements.

Le Gouvernement veut leur imposer la révision générale des politiques publiques, la RGPP, et il les accuse d'avoir embauché.

Il oublie le transfert de 130 000 agents de l'État affectés aux routes, à l'entretien des collèges et des lycées, à l'action sociale... *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste.)*

Il oublie qu'elles ont répondu « présent » quand le Gouvernement leur a demandé de recruter des emplois aidés pour lutter contre le chômage.

M. Didier Guillaume. Les préfets le demandent tous les jours !

M. Yves Krattinger. Il oublie aussi que les intercommunalités ont créé de nombreuses crèches, des sites d'accueil périscolaire, des nouveaux services essentiels à la vie quotidienne de nos concitoyens.

Le Gouvernement veut leur imposer le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, une révision générale des politiques publiques si aveugle qui a conduit à la désorganisation que tout le monde connaît.

Voulez-vous moins de personnels dans les crèches et dans les cantines, alors que vous imposez des normes d'encadrement ?

Non !

M. David Assouline. Bien sûr qu'ils en veulent moins !

M. Yves Krattinger. Voulez-vous moins de monde pour accompagner les personnes âgées ou les personnes handicapées ? (*Non ! sur les travées du groupe socialiste.*)

Non !

Voulez-vous moins de transports scolaires, moins d'entretien dans les collèges et sur les routes ? (*Non ! sur les mêmes travées.*)

Non !

Voulez-vous moins d'investissement avec pour conséquence plus de chômage dans les entreprises ? (*Non ! sur les mêmes travées.*)

Non !

Le Gouvernement va-t-il enfin arrêter de stigmatiser les collectivités territoriales ? Monsieur le ministre, il faut faire confiance à l'intelligence des territoires ! (*Bravo ! et applaudissements vifs et prolongés sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des collectivités territoriales.

M. Philippe Richert, ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargé des collectivités territoriales. Monsieur le sénateur, j'ai déjà eu l'occasion de répondre à votre collègue François Marc sur le contexte dans lequel le Gouvernement, avec le Président de la République, organise le sommet local.

Vous venez une nouvelle fois de démontrer que, en réalité, ce n'est pas le Gouvernement qui essaie de mettre en lumière les difficultés des collectivités, c'est vous qui, en permanence, dites au Gouvernement : donnez-nous plus ! (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Pierre Hérisson. Eh oui !

M. Philippe Richert, ministre. La seule chose que vous êtes capables de faire, c'est de demander davantage au Gouvernement et aux fonds publics pour répondre aux besoins. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. François Rebsamen. Laissez-nous faire !

M. Philippe Richert, ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs, regardez la réalité ! La France, aujourd'hui, comme l'ensemble des pays, subit une crise, et il ne suffit pas de vous agiter d'un bout à l'autre du territoire pour tenter de convaincre la population, la main sur le cœur, que vous souhaiteriez faire plus, mais que l'État ne vous donne pas assez !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est vous qui donnez moins !

M. Philippe Richert, ministre. La réalité, c'est que nous devons ensemble faire l'effort d'une meilleure utilisation des deniers publics.

M. Yves Krattinger. C'est ce qu'on fait !

M. Didier Guillaume. Faites-nous confiance !

M. Philippe Richert, ministre. Nous ne pouvons pas faire autrement.

J'ai indiqué tout à l'heure le contexte dans lequel nous sommes. Malgré la baisse de 20 % de ses recettes, monsieur Krattinger,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Pourquoi une baisse ? Il y aurait beaucoup à dire à ce sujet !

M. Philippe Richert, ministre. ... l'État garantit aux collectivités le même niveau de ressources qu'auparavant.

C'est une réalité, et dire le contraire, mesdames, messieurs, c'est nier cette réalité, c'est mentir ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Didier Guillaume. Et le social dans les départements ?

M. Philippe Richert, ministre. En 2009, l'État a reversé aux collectivités 98 milliards d'euros ; en 2010, 99 milliards d'euros ; en 2011, 100 milliards d'euros ; en 2012, il s'agira de 101 milliards d'euros. Certes, ce n'est qu'un milliard d'euros de plus par an, mais, dans une période où l'État a 20 % de recettes en moins...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. L'État a transféré de nombreuses charges !

M. Philippe Richert, ministre. ... lui faire le reproche de tenir son engagement et de n'augmenter son reversement « que » de un milliard d'euros par an, c'est un peu fort !

Ce n'est pas sérieux, monsieur Krattinger ! On n'a pas le droit de dire de telles choses !

M. Pierre Hérisson. Très bien ! C'est de la mauvaise foi !

M. Philippe Richert, ministre. Par ailleurs, je sais bien, monsieur Krattinger, que les collectivités ne représentent que 10 % à 15 % de la dette globale. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. François Rebsamen. Non : 10 % !

M. Philippe Richert, ministre. Mais ces 10 % à 15 % s'ajoutent, bien sûr, aux dettes, notamment de l'État.

Aujourd'hui, lorsqu'il reverse aux collectivités 100 milliards d'euros, l'État est obligé d'emprunter. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste.*)

Il est donc vrai que ce ne sont pas les collectivités qui empruntent, mais l'État, lui, est contraint à l'emprunt, pour reverser l'argent aux collectivités. (*Protestations sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est faux !

M. Philippe Richert, ministre. D'où le besoin d'un vrai débat, un débat ouvert, pour en finir avec ces incessants reproches. C'est ce que propose le Président de la République, c'est ce que propose le Gouvernement.

M. Jean-Pierre Michel. Plus pour longtemps !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous avez été battus aux sénatoriales !

M. Philippe Richert, ministre. C'est cette rencontre que nous souhaitons pour demain ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Pierre Hérisson. Très bien !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Les réformes de Nicolas Sarkozy ont été balayées !

PLAN ALZHEIMER

M. le président. La parole est à M. Philippe Darniche.

M. Philippe Darniche. Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

En France, la maladie d'Alzheimer et les syndromes apparentés frappent environ 850 000 personnes, et l'on estime à plus de 225 000 le nombre de nouveaux cas enregistrés chaque année.

Madame la ministre, je suis conscient des efforts engagés, en cette matière notamment, par le Gouvernement et je les approuve. *(M. Jean-Pierre Michel s'exclame.)*

Ainsi, le plan Alzheimer 2008-2012 avait pour objectif de mieux connaître la maladie pour mieux la combattre, d'améliorer la qualité de vie des malades et de leurs familles et de changer le regard de la société sur cette pathologie.

Aujourd'hui, beaucoup d'associations et de médecins saluent les avancées concrètes qui ont été réalisées à ce titre.

Tout d'abord, le déploiement progressif, sur l'ensemble du territoire, des maisons pour l'autonomie et l'intégration des malades Alzheimer, les MAIA, a constitué un formidable progrès pour les familles : l'offre de soins est désormais plus accessible, et ces maisons ont beaucoup facilité l'organisation du parcours du patient.

Ensuite, la formation des aidants a constitué une avancée incontestable ; c'est une réponse au plus proche des besoins.

Enfin, et pour la première fois, un plan Alzheimer a bénéficié d'un budget entièrement dédié, d'un montant légèrement supérieur à 1,6 milliard d'euros, ce qui a permis de réels progrès.

Un exemple concret témoigne de l'avancée de la recherche.

Le professeur Baulieu a annoncé le 24 janvier dernier avoir fait une découverte majeure dans la recherche d'un traitement et de la prévention de la maladie d'Alzheimer, avec l'identification d'une protéine qui en empêche le développement. Cette protéine représente une nouvelle cible thérapeutique pour ralentir et réduire la dégradation progressive des fonctions cognitives des patients atteints.

Cependant, il reste encore beaucoup à faire, madame la ministre.

Certes, la recherche sur la maladie est fondamentale, mais les familles ont besoin, quant à elles, de faire l'objet d'une attention prioritaire et immédiate afin d'obtenir des réponses à leurs difficultés quotidiennes.

Or il subsiste encore un déficit en termes de places d'accueil de jour et d'hébergement temporaire. Nombreuses sont les familles qui ne peuvent pas confier leurs proches à des structures pour des raisons financières : elles doivent supporter la moitié de la prise en charge, qui s'élève, en moyenne, à 2 000 euros par mois.

Sur le plan sanitaire, également, des améliorations restent à apporter, notamment concernant la précocité du diagnostic.

C'est pourquoi les efforts ne doivent pas être relâchés.

Certes, le Président de la République a laissé entendre qu'il renforcerait les actions entreprises au titre du plan Alzheimer 2008-2012, mais pouvez-vous nous assurer, madame la ministre, que l'ensemble des mesures touchant directement

la vie quotidienne des familles et des personnes malades seront poursuivies et pérennisées ? *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR. – M. Gilbert Barbier applaudit également.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la cohésion sociale.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre des solidarités et de la cohésion sociale. Monsieur le sénateur, vous avez souligné les immenses avancées réalisées avec le plan Alzheimer 2008-2012, qui fut l'une des priorités de santé publique fixées par le Président de la République, Nicolas Sarkozy.

Nous avons élaboré ce plan avec l'ensemble des professionnels et des associations, dont je veux saluer l'implication, en agissant dans plusieurs directions, que vous avez d'ailleurs soulignées.

Tout d'abord, nous avons essayé de résoudre le parcours du combattant qui était celui des familles des malades. C'est ainsi que nous avons d'ores et déjà créé 55 maisons pour l'autonomie et l'intégration des malades Alzheimer ; nous en ouvrirons 100 autres cette année.

Ensuite, nous avons apporté un soutien aux aidants, qui sont souvent dans un état d'épuisement, en leur proposant une formation. Ce sont 6 000 personnes qui ont d'ores et déjà reçu une formation, et 2 500 autres personnes en bénéficieront cette année.

De plus, dans le cadre de l'accueil de jour, nous avons créé, l'année dernière, 1 280 structures de répit et 800 places supplémentaires en hébergement temporaire. Cette année, nous allons expérimenter 66 plateformes de répit, qui permettront de mutualiser ces places d'hébergement si utiles aux familles.

Enfin, nous avons consacré des moyens supplémentaires à la mise en place de nouveaux services et de nouvelles structures.

Ainsi, nous avons déjà mis en place 166 équipes médicales à domicile ; il y en aura au total 500 à la fin de ce plan. S'y ajoutent les 671 PASA déjà installés – ces pôles d'activités et de soins adaptés sont destinés à des malades qui ne souffrent pas de déséquilibres importants sur les plans spatial et temporel –, ainsi que les 154 unités d'hébergement renforcées, elles aussi également installées.

Vous le voyez, monsieur le sénateur, les avancées réalisées dans le cadre du plan Alzheimer 2008-2012 sont tout à fait considérables.

La semaine dernière, le Président de la République a invité à l'Élysée l'ensemble des partenaires de ce plan – les professionnels, les chercheurs, les familles de malades – et a pris devant eux l'engagement qu'un nouveau plan Alzheimer serait lancé et que les actions seraient pérennisées. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR. – M. Gilbert Barbier applaudit également.)*

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, avant de passer à la suite de l'ordre du jour, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de Mme Bariza Khiari.)

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI
vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

5

FILIÈRE INDUSTRIELLE NUCLÉAIRE
FRANÇAISE

ADOPTION D'UNE PROPOSITION
DE RÉSOLUTION

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle l'examen, à la demande du groupe UMP, de la proposition de résolution relative à la filière industrielle nucléaire française, présentée, en application de l'article 34-1 de la Constitution, par M. Jean-Claude Gaudin et les membres du groupe UMP (proposition n° 202).

Dans le débat, la parole est à M. Jean Bizet, auteur de la proposition de résolution.

M. Jean Bizet, auteur de la proposition de résolution. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, avec le président Jean-Claude Gaudin et l'ensemble des membres du groupe UMP du Sénat, nous avons souhaité déposer cette proposition de résolution pour faire, dans la conjoncture actuelle, le point sur la filière nucléaire française, et cela pour au moins quatre raisons.

La première, qui, je l'espère, fait consensus, est notre souci de réindustrialiser le pays. Nous vivons dans un monde globalisé, ouvert, et nous n'échapperons pas, ni en Europe, ni en France, à la compétition entre nos économies, économies des pays développés et économies des pays émergents.

La filière nucléaire, filière d'excellence de l'économie française, est doublement au cœur de cette problématique, d'une part, en ce qu'elle fournit une énergie dont le coût est particulièrement compétitif, d'autre part, en raison de ses importantes perspectives de développement à l'international.

Filière d'excellence, disais-je, car j'entends souligner ainsi le vrai *leadership* mondial que la France a sur tous les maillons de la chaîne de valeur : du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, le CEA, c'est-à-dire un organisme de recherche, en passant par AREVA, constructeur de centrales, jusqu'à EDF, le plus grand exploitant de centrales nucléaires au monde, avec un parc installé de 70 gigawatts.

À cela, il convient d'ajouter cinq cents entreprises sous-traitantes, autant de partenaires, dont 20 % sont des PME. Cela représente 2 % de l'emploi total en France, 4 % des emplois industriels et une valeur ajoutée de 34 milliards d'euros, soit 2 % du produit intérieur brut national.

S'agissant de l'international, je rappelle que les scénarios de prévisions de l'Agence internationale de l'énergie, l'AIE, récemment présentés dans l'édition du *World Energy Outlook*, font état d'une augmentation de 50 % du parc nucléaire mondial d'ici à 2030.

La deuxième raison pour laquelle nous avons déposé cette proposition de résolution ne fait, elle, pas consensus. Elle concerne l'accord – si tant est que l'on puisse parler d'un accord ! – entre le parti socialiste et le parti Europe Écologie-Les Verts.

Nous sommes troublés, je suis troublé, à la fois par l'avis de fermeture annoncée de centrales et l'utilisation du combustible MOX.

M. Didier Guillaume. Nous allons vous répondre !

M. Jean Bizet. Nous ne voudrions pas que cette filière d'excellence soit sacrifiée sur l'autel d'un accord politique.

M. Didier Guillaume. Nous non plus !

M. Jean Bizet. Eh bien, si l'on peut y voir plus clair, ce sera au moins un succès à mettre au compte de cette proposition de résolution. Mais, là encore, je suis toujours aussi troublé et inquiet.

La troisième raison du dépôt de cette proposition de résolution a trait à la position de l'Allemagne, qui, suite à l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima, a décidé brutalement et sans concertation aucune, d'arrêter, à l'horizon 2020, l'ensemble de ses centrales.

M. Jacques Mézard. L'Allemagne n'a pas que des vertus !

M. Jean Bizet. Nous n'ignorons pas que la composition du bouquet énergétique d'un pays relève de sa seule décision, mais regardons la réalité en face : cette décision a entraîné la fourniture par la France de 55,7 milliards de kilowattheures au cours de l'année passée !

Le hasard a fait que, en regardant la télévision ces quarante-huit dernières heures, j'ai appris que l'Allemagne avait réactivé quelques-unes de ses centrales pour faire face à l'épisode de grands froids que nous vivons. J'aimerais donc savoir où est la cohérence !

Cela dit, je respecte, nous respectons, la décision de l'Allemagne car, comme je l'ai dit, la composition du bouquet énergétique d'un pays relève de sa seule autorité.

M. Didier Guillaume. Oui !

M. Jean Bizet. Demain, cette décision pèsera davantage encore dans l'équilibre de notre économie énergétique et pèsera aussi sur nos engagements respectifs de diminuer nos rejets de CO₂ pour éviter l'augmentation de la température de la planète.

Cette décision de l'Allemagne pose, avec beaucoup plus d'acuité encore, la question de la mise en œuvre d'une vraie politique européenne de l'énergie. Je vous rappelle, mes chers collègues, et je parle sous l'autorité de Jean-Paul Emorine, que nous avons eu et avons toujours de grandes politiques communautarisées. La première d'entre elles est la politique agricole commune, la PAC. La deuxième est la politique des fonds de cohésion. Je souhaiterais que la troisième fût la politique européenne de l'énergie.

Enfin, la quatrième raison du dépôt de cette proposition de résolution concerne la maîtrise des coûts de l'énergie.

Si la nécessité d'augmenter la part des énergies renouvelables au sein de notre bouquet énergétique est une évidence – j'ouvre une parenthèse pour souligner, au cas où cela vous aurait échappé, que nous ne sommes pas particulièrement sectaires sur ce sujet-là, ni d'ailleurs sur beaucoup d'autres –,...

M. Didier Guillaume. Ce n'est pas du sectarisme !

M. Jean Bizet. ... il convient malgré tout de rappeler que le prix du mégawatt d'électricité est de 42 euros à 49 euros pour le nucléaire, de 80 euros pour l'éolien terrestre, de 150 euros à 200 euros pour l'éolien offshore et de 250 euros à 400 euros pour le photovoltaïque.

M. Ronan Dantec. Combien pour l'EPR ?

M. Jean Bizet. Si j'évoque cet aspect des choses, c'est pour mieux souligner les estimations du haut-commissaire à l'énergie atomique, M. Bernard Bigot, qui a évalué le coût de la reconversion vers les énergies renouvelables en France et en Espagne à 750 milliards d'euros. M. Bigot conclut par une question : l'Europe peut-elle se permettre d'aggraver ainsi ses handicaps économiques face aux pays émergents dans la conjoncture actuelle ?

Dois-je rappeler que le nucléaire est une énergie décarbonée par excellence et que les écologistes devraient précisément la promouvoir ? Mais, je ne l'ignore pas, si les écologistes sont sensibles à la problématique du réchauffement climatique, ils sont surtout, pour les plus sévères d'entre eux, sensibles aux thèses malthusiennes sur lesquelles, par élégance – par élégance, chers collègues ! –, je ne m'attarderai pas.

Monsieur le ministre, je voudrais aussi rappeler combien la France a su, au travers de la loi de 2006, élever au plus haut niveau son exigence de sécurité et de sûreté avec la création de l'Autorité de sûreté nucléaire, l'ASN, que préside avec brio M. André-Claude Lacoste, sans oublier l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, l'IRSN.

Je souligne encore que le nucléaire est le pilier de notre indépendance énergétique - rappelons que la facture pétrolière et gazière française s'élève à 45 milliards d'euros pour 2010, soit 90 % de notre déficit commercial. Nous devons cette indépendance à ceux qui, dès 1978, ont construit la première centrale française, celle de Fessenheim, et nous la devons à ceux qui continueront dans cette voie.

Cela m'amène à évoquer le récent rapport de la Cour des comptes.

Je tiens à saluer la commande du Gouvernement pour que toute la transparence soit faite sur les coûts de la filière électronucléaire française, démontrant que le prix du mégawatt intègre bien l'ensemble des opérations, à savoir le traitement, le recyclage et le démantèlement. Ce prix, qui est de 42 euros par mégawatt, atteint 49,5 euros lorsqu'on y intègre les nouvelles exigences de sécurité recommandées par l'ASN, à la suite des premiers retours d'expertise de l'après-Fukushima.

Je profite de l'occasion pour mentionner le formidable travail réalisé par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, et pour saluer notre collègue Catherine Procaccia, qui en est membre, ainsi que Bruno Sido, qui en est le président.

Est également clairement abordé dans le rapport de la Cour des comptes l'aspect le plus délicat de la filière : la gestion des déchets, dont le coût est estimé à 28 milliards d'euros. En revanche, il n'est pas fait mention de la finalité de ces déchets, mais il n'entre pas dans le rôle de la Cour de fournir une telle précision.

Sur ce sujet délicat, j'avais eu, voilà quelques années, le privilège – comme le Sénat nous en donne de temps en temps l'occasion – d'interpeller le lauréat du prix Nobel de physique en 1992, le professeur Georges Charpak. Il m'avait tout simplement répondu, sans aucune ambiguïté, que, si bien évidemment nous continuons nos recherches, nous trouverions un jour le moyen de réutiliser ces matières fissiles, lesquelles seront, demain, autant de minerais pour la filière. C'est d'ailleurs ce que confirme le directeur de l'IRSN.

L'autre aspect abordé dans le rapport de la Cour des comptes concerne la durée de vie des centrales. Mes chers collègues, dans la vie, il est des moments où il faut faire des choix...

M. Ronan Dantec. Absolument !

M. Jean Bizet. ... et ce moment est arrivé.

En effet, d'ici à 2022, vingt-deux réacteurs nucléaires sur cinquante-huit atteindront leur quarantième année de fonctionnement, si ma mémoire est bonne. L'avis de l'ASN sera déterminant.

Cette décision conditionnera le vrai devenir de la filière, car, pour reprendre les termes employés dans le dernier rapport de l'Office, « temps politique » et « temps énergétique » ne sont pas identiques : si le premier n'est que de cinq années, éventuellement renouvelables, le second est de cinquante ans...

Autant dire que les décisions qui devront être prises dans les mois à venir engageront notre pays dans ses choix stratégiques pour un demi-siècle, tant sur le prolongement éventuel de la vie de certaines centrales que sur la construction de centrales de nouvelle génération, plus économes en matières fissiles et également plus sûres encore.

Nous ne devons pas nous tromper ; nous ne devons pas non plus céder aux émotions, ni au déferlement médiatique amplifié par les réseaux sociaux de notre époque, avec lesquels il faut vivre et que j'utilise d'ailleurs, à savoir Facebook et Twitter, au risque de faire perdre à notre pays l'avance et l'excellence technologiques qui sont les siennes.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne voudrais pas terminer mon propos sans évoquer la récente décision de l'ASN de mettre en place une force d'intervention civile rapide pour répondre à tout éventuel incident susceptible de se produire dans une centrale.

Dans un rapport d'information engagé au nom de la commission des affaires européennes l'an passé, avant même l'accident de Fukushima, Simon Sutour et moi-même avions justement préconisé la création d'une « force européenne de sécurité civile » pour faire face à des accidents nucléaires. Nos conclusions avaient été rendues postérieurement.

Par conséquent, je me réjouis de cette décision et souhaiterais qu'elle puisse être déclinée au niveau européen, afin d'assurer une meilleure sécurité sur l'ensemble du territoire européen.

Je souhaiterais également que l'ASN comme l'IRSN soient dotés de moyens financiers supplémentaires pour assurer des missions d'assistance technique hors zone euro et permettre une meilleure compréhension de l'excellence de notre filière nucléaire, voire sa promotion à l'international.

Ne soyons pas naïfs, mes chers collègues ! Nous sommes dans un monde globalisé, très ouvert, où la compétition économique entre pays sera de plus en plus féroce. La France possède de gros atouts dans le domaine du nucléaire, qu'elle pourra faire valoir à condition de savoir conjuguer compétitivité, sécurité et acceptation sociétale. Dans la conjoncture actuelle, il convient d'élever le débat sur ce sujet. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Didier Guillaume. Ça ne va pas être le même discours !

M. Ronan Dantec. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe écologiste est pleinement d'accord, je le souligne, avec le constat posé dans l'exposé des motifs de cette proposition de résolution : il y a bien remis en cause d'un consensus imposé, qui a fait du nucléaire, pendant un demi-siècle, la frontière indépassable de la politique énergétique française.

J'avoue ne pas boudier mon plaisir d'intervenir dans ce débat, moi qui ai commencé ma vie militante du côté de Plogoff, face aux CRS de l'État giscardien ! La gauche rassemblée avait alors gagné le combat. De Plogoff au Carnet, nous avons repoussé tous les projets de centrale nucléaire en Bretagne.

Je le confirme, il est question que la France sorte du nucléaire, notre pays s'appête à tourner la page du « tout-nucléaire » ! Le *lobby* pro-nucléaire a beau faire feu de tout bois et gaspiller beaucoup d'énergie pour s'opposer à l'inéluctable, le combat est perdu d'avance. Il semble que nos collègues de l'UMP en soient conscients, car ils ne sont guère nombreux dans l'hémicycle cet après-midi...

Cette nuit, c'est peut-être l'Allemagne qui a porté le coup symbolique le plus sévère au mythe de l'indépendance nucléaire de la France. Pour réchauffer notre pays, on a acheté de l'électricité allemande, et pas n'importe laquelle : de l'électricité nucléaire, produite par ce que l'on appelle la « réserve froide », c'est-à-dire des centrales n'ayant pas encore été éteintes, afin de pouvoir faire face à des situations d'urgence.

L'urgence française, ainsi que le prix de vente actuel du mégawattheure, fort attractif, conduisent les Allemands à nous porter secours. Si j'étais capable de malice, ce qui n'est absolument pas le cas, je dirais que la vente au prix fort de cette électricité leur fournira quelques euros supplémentaires pour financer leur transition énergétique et préparer l'avènement du futur système énergétique européen, qui sera adossé au modèle allemand (*Protestations sur les travées de l'UMP.*) ...

M. Jean Bizet. Rigolo !

M. Ronan Dantec. ... caractérisé par un recours toujours plus important aux énergies renouvelables, une gestion très fine des réseaux grâce aux nouvelles technologies de l'information et une réduction continue de l'utilisation du gaz et du charbon. Contrairement à ce que l'on voudrait nous faire croire, l'Allemagne a en effet diminué de 2 % sa consommation d'énergies fossiles l'année dernière...

M. Jean Bizet. Elle est cinq fois supérieure à celle de la France !

M. Ronan Dantec. ... et ses résultats en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont meilleurs que ceux de la France. Enfin, à terme, elle ne fera plus du tout appel au nucléaire.

Je voudrais, à cet instant, rappeler quelques chiffres, pour faire pièce à la désinformation et aux trop nombreuses approximations.

Depuis le début de la vague de froid, il nous manque, chaque jour, de 500 à 3 000 mégawatts, puissance que l'Allemagne nous fournit. Ces jours-ci, la production d'énergies renouvelables allemande atteint 19 000 mégawatts, dont 10 000 proviennent de l'éolien et 9 000 du photovoltaïque. Cette production augmente d'environ 20 % par an. Ainsi, dès l'année prochaine, l'Allemagne n'aura plus besoin de solliciter

sa « réserve froide » pour nous fournir l'électricité dont nous avons besoin du fait d'une surconsommation liée à une utilisation excessive du chauffage électrique.

Merci donc à l'Allemagne, merci aussi à l'Espagne, dont l'éolien nous a beaucoup aidés ces derniers jours, merci à l'Europe ! Il n'y a d'ailleurs que dans une France terrorisée par la montée en puissance de ce nouveau modèle énergétique que l'on croit encore à la réouverture, en Allemagne, d'un débat sur cette question. Ce matin, les Allemands ont d'ailleurs fermement démenti cette assertion et parlé de désinformation. Chez eux, le débat est clos, plus aucune perspective économique n'y est ouverte au nucléaire. Siemens s'est désengagé d'Areva, fleuron industriel du nucléaire français aux déficits abyssaux, et investit prioritairement dans les technologies d'avenir.

Nul ne conteste d'ailleurs aujourd'hui, en France, que le pragmatisme industriel allemand est généralement synonyme de réussite et de retour sur investissement. Cette nuit, on n'a donc pas relancé de centrale nucléaire en Allemagne : cela est faux ! Nos voisins ferment progressivement, comme prévu, leur parc nucléaire, tout en étant en mesure d'aider les cigales françaises, chantres lyriques d'un « tout-nucléaire » de conte de fées dont M. Bizet nous a resservi tous les poncifs !

Pendant ce temps, les fourmis allemandes plantent des éoliennes en mer, réhabilitent et isolent les bâtiments. À niveau de vie égal, la consommation domestique allemande est aujourd'hui 30 % plus faible que celle des foyers français. L'efficacité énergétique est une culture ; la culture française est plutôt celle du développement du chauffage électrique, aberration économique et écologique dont on mesure aujourd'hui les conséquences désastreuses, y compris en termes d'impasses énergétiques et pour les budgets de l'action sociale.

Il faut donc sortir du piège nucléaire, avant de subir un krach industriel qui nous ramènerait aux heures sombres de la fin de la sidérurgie, laquelle n'avait pas été modernisée pendant qu'il en était encore temps, notamment parce que la capacité française d'investissement industriel était massivement absorbée par le nucléaire.

Le secteur allemand des énergies renouvelables est aujourd'hui plus riche en emplois industriels que celui du nucléaire civil français, et les chiffres concordent pour mettre en évidence que des centaines de milliers d'emplois pourront être créés en France si nous changeons de logique. Soyons enfin un peu raisonnables !

Malgré ce constat implacable, la France UMP, comme la France UDF des années soixante-dix, s'entête à promouvoir la filière nucléaire. Ce matin, à Fessenheim, Nicolas Sarkozy, tel le Giscard des années Plogoff, autre expert en « politicaille » perdante, s'est enfermé dans un déni de la réalité. Oui, nous allons sortir du nucléaire, comme tous les autres grands pays européens qui nous entourent : ce n'est qu'une question de temps !

Monsieur Bizet, cessez d'avoir peur de l'avenir, et examinez lucidement les chiffres ! La perspective d'une nouvelle indépendance énergétique fondée sur les énergies renouvelables s'ouvre devant nous et représente, pour l'Europe, un formidable potentiel de création d'emplois. Saisissons notre chance et refermons, avant que ne survienne la catastrophe, la parenthèse d'un programme électronucléaire hasardeux, qui fragilise nos emplois et notre industrie et fait peser une inacceptable épée de Damoclès sur les générations futures !

M. Éric Besson, ministre. Il n'y a personne pour applaudir ?

Mme Laurence Rossignol. Mais si, moi, cela ne me gêne pas !

M. Jean-Paul Emorine. Applaudissements nourris !

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Jean Bizet. Vive la Drôme et le nucléaire !

M. Didier Guillaume. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat sur la stratégie énergétique de notre pays est essentiel. Il dépasse la seule problématique de l'énergie nucléaire et doit reposer sur des réalités objectives, pour permettre d'établir un diagnostic partagé, sans *a priori*. J'en ai la conviction, un tel débat ne saurait être confisqué par les *lobbies* pro- ou anti-nucléaires.

M. Jean Bizet. Jusque-là, ça va !

M. Didier Guillaume. Dans nos propositions, dans les propositions de François Hollande, vous ne trouverez rien d'autre, mes chers collègues, que la marque d'une cohérence politique et économique, que la garantie de la tenue d'un débat apaisé sur l'avenir énergétique de notre pays.

La stratégie énergétique de la France mérite mieux que des caricatures, des procès d'intentions, des faux arguments ou des tentatives de division, vouées à l'échec.

J'ai constaté une grande différence entre le texte de cette proposition de résolution, que je peux approuver, et son exposé des motifs, qui relève d'une posture politicienne caricaturale.

Si, demain, François Hollande devenait chef de l'État, il mettrait en œuvre une stratégie cohérente et comprise par l'ensemble des acteurs. Mes chers collègues, le choix que nous avons à faire sera déterminant. C'est pourquoi il doit nécessairement être celui de la raison, de la préparation de l'avenir et de l'ambition.

Cette stratégie s'articule selon trois axes : le maintien d'une filière nucléaire forte visant l'excellence industrielle, la sécurité maximale et la transparence totale ; une indispensable sobriété énergétique ; enfin, la diversification de notre *mix* énergétique.

Mes chers collègues, malgré ce que cette proposition de résolution pourrait donner à penser, nous ne voulons pas sortir du nucléaire, nous entendons maintenir cette filière d'excellence. Cependant, comment pourrait-on ignorer la catastrophe de Fukushima Daiichi et les interrogations bien légitimes de nos concitoyens ? Non, le consensus politique n'est pas remis en cause : nous sommes des élus responsables et nous connaissons les avantages de notre indépendance énergétique, mais l'excellence industrielle est une exigence incontournable.

La France a un temps d'avance en matière de recherche, avec le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, le CEA, en matière d'expérience, avec EDF ou le modèle intégré d'Areva, en matière de contrôle, avec l'ASN, notre « gendarme » indépendant du nucléaire, sûrement le meilleur au monde. Ce temps d'avance, il ne faut pas le gâcher. Il convient de se préparer à relever les défis de demain, dans le domaine du traitement des déchets et du démantèlement, qui recèle de véritables gisements d'emplois.

L'excellence industrielle, c'est aussi la prise en compte d'une donnée capitale, à savoir le vieillissement de notre parc de cinquante-huit réacteurs, dont la durée de vie est limitée pour des raisons évidentes de sécurité. Il serait suicidaire de vouloir prolonger la durée de fonctionnement de toutes les centrales, sans se soucier des conséquences.

M. Jacques Mézard. Très bien !

M. Aymeri de Montesquiou. On est d'accord !

M. Didier Guillaume. Si la sûreté de son fonctionnement est garantie, l'EPR de Flamanville doit voir le jour. La sécurité des sites et la sûreté des installations sont un impératif. L'un des principaux enseignements de la catastrophe de Fukushima Daiichi, c'est que la prise en compte du cumul des risques est capitale.

Si la filière nucléaire représente 240 000 emplois dans notre pays, force est de constater que nombre de ceux-ci sont externalisés. La question de la sous-traitance, plus précisément celle de la sous-traitance en cascade, présente une importance majeure. Elle est largement évoquée dans le rapport de l'OPECST – l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques – sur l'avenir de la filière nucléaire en France qui sera présenté au Sénat le 15 février prochain par MM. Bruno Sido, Claude Birraux et Christian Bataille. Le recours à la sous-traitance n'est pas toujours compatible avec les exigences de sûreté. L'Autorité de sûreté nucléaire a d'ailleurs très justement souligné, dans ses recommandations, que « la surveillance des sous-traitants intervenant dans les installations nucléaires doit être renforcée et ne doit pas être déléguée par l'exploitant [...] ».

La transparence, enfin, n'est pas négociable. Il faut un grand débat national sur l'énergie, car il n'est plus possible que la définition de l'avenir énergétique de notre pays pour les cinquante prochaines années soit le fait de quelques-uns, fussent-ils compétents. Ce débat devra reposer sur des bases solides. Il faudra rappeler que les énergies fossiles se raréfient, que le prix des hydrocarbures explose, que l'exploitation des gaz de schiste fait débat, que les postulats sur lesquels repose la sécurité nucléaire ont été mis à mal, que l'énergie nucléaire a un coût, comme l'a souligné la Cour des comptes, que la lutte contre le réchauffement climatique constitue une priorité absolue.

Pour respecter nos engagements sur ce dernier point, nous savons tous que le nucléaire est une partie de la solution, mais une partie seulement.

La sobriété énergétique constitue le deuxième axe. La meilleure énergie pour la planète et le pouvoir d'achat est celle que l'on ne consomme pas ! La sobriété énergétique est indispensable dans nos logements, nos procédés industriels, nos bureaux, nos déplacements. Avant de penser à produire plus d'énergie, il faut s'efforcer d'en consommer moins. Il y va également de la compétitivité de notre économie, comme en témoigne l'expérience du grand froid de ces derniers jours. Nous sommes fiers de la capacité de notre pays à faire face à des pics de consommation exceptionnels, mais nous y parvenons, Ronan Dantec l'a souligné, en achetant de l'électricité à l'Allemagne...

Le troisième axe est la nécessaire diversification de notre *mix* énergétique. C'est aujourd'hui une obligation pour lutter contre le réchauffement climatique. François Hollande a fixé pour objectif de ramener de 75 % à 50 %, d'ici à 2025, la part du nucléaire dans notre production d'électricité. C'est seulement de cela qu'il s'agit ! Cela représente le même effort que celui que s'impose l'Allemagne, qui semble être devenue, ces jours-ci, le nouveau modèle à suivre pour la France...

Si François Hollande était élu, une centrale serait fermée au cours du prochain quinquennat : celle de Fessenheim. Je rappelle que le conseil municipal de Strasbourg a adopté à l'unanimité, en avril 2011, au-delà de tous les clivages politiques, une motion demandant cette fermeture.

M. Jean-Paul Emorine. Cela n'a aucun intérêt !

M. Didier Guillaume. Plutôt que de consacrer, comme le réclame la Cour des comptes, 10 milliards d'euros à l'amélioration de la sécurité de la centrale de Fessenheim, il vaudrait mieux injecter cette somme dans la recherche et le développement des énergies renouvelables.

Le Président de la République a qualifié de « politicaille » la proposition de fermer la centrale de Fessenheim. Il ne faut pas leurrer les gens : la sûreté des personnels et de la population est au-dessus de la politique politicienne.

Il sera nécessaire de constituer les filières industrielles des énergies renouvelables qui nous font défaut. L'Allemagne a quinze ans d'avance sur notre pays dans ce domaine. Les panneaux photovoltaïques installés aujourd'hui en France sont majoritairement construits en Chine ! Ce n'est plus possible ! Nous devons rattraper notre retard en la matière, en bâtissant une véritable filière industrielle des énergies renouvelables, créatrice d'emplois : c'est une urgence !

À la suite de la publication de son récent rapport sur la filière nucléaire, la Cour des comptes, avec sagesse, « juge souhaitable que les choix d'investissements futurs ne soient pas effectués de façon implicite mais qu'une stratégie énergétique soit formulée, débattue et adoptée en toute transparence et de manière explicite ».

Il est urgent de déterminer une véritable stratégie énergétique de long terme pour notre pays. À ce propos, j'invite mes collègues de la majorité présidentielle à faire preuve de mesure. Quand nous parlons de stratégie énergétique et de nucléaire, nous parlons d'entreprises publiques, telles que EDF ou Areva, et de leur actionnaire principal, l'État. Souvenons-nous de la perte du contrat d'Abou Dhabi, dont nous devons tirer des leçons ; gardons à l'esprit que les factures d'électricité et de gaz des ménages ont augmenté, depuis 2002, comme le prix de l'essence et du gazole : en un mot, soyons humbles et gardons la tête froide.

Pour définir cette stratégie, il faudra poser les vraies questions : comment consommer moins ? Comment produire mieux ? Quels sont les risques pour la planète et les populations ? À ces questions complexes, les réponses ne peuvent être simplistes.

Le présent débat doit nous permettre de rassurer nos concitoyens et l'ensemble des acteurs de la filière : la mise en œuvre des mesures proposées par la gauche n'entraînera aucune déstabilisation brutale de la filière nucléaire. Le renforcement de la compétitivité de notre économie et la sobriété énergétique sont des objectifs majeurs. Notre bouquet énergétique doit être rééquilibré au bénéfice des énergies renouvelables. Notre indépendance doit être préservée. L'excellence industrielle sera la règle, la sécurité maximale et la transparence totale des priorités.

Les choix qui engagent l'avenir commun doivent être partagés avec l'ensemble des Français. Si nous pouvons approuver les termes de cette proposition de résolution, nous ne souscrivons nullement à l'exposé des motifs qui l'accompagne. Nous voterons donc contre, la définition de la politique énergétique de notre pays méritant mieux qu'un coup politicien dans une assemblée. Le vrai débat se tiendra

devant nos compatriotes. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. Jean Desessard. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Aymeri de Montesquiou.

M. Aymeri de Montesquiou. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, « énergie de l'apocalypse » pour François Heisbourg, « atomes de la paix » pour l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'énergie nucléaire est devenue un sujet idéologique. Faisons abstraction de toute idéologie et tenons-nous-en aux faits.

Les perspectives à l'horizon 2050 sont préoccupantes, avec une démographie en hausse, une multiplication par quatre à six de la production annuelle mondiale, une demande énergétique plus que doublée... Comment faire face à ces enjeux ?

M. Roland du Luart. Pas avec des moulins à vent !

M. Aymeri de Montesquiou. Les pays émergents en pleine croissance, comme la Chine et l'Inde, ne renonceront jamais au nucléaire, car cette source d'énergie performante et peu coûteuse est indispensable à leur industrie.

Tous les pays en développement aspirent à l'amélioration du niveau de vie de leur population, ce qui implique une hausse de la consommation d'énergie. Aujourd'hui, 1,4 milliard de personnes n'ont pas accès à l'électricité. L'énergie nucléaire, au stade actuel de la recherche, demeure un moyen essentiel de la leur fournir.

Au regard de cette demande énergétique croissante, l'industrie française, très compétitive dans le domaine des technologies du nucléaire, constitue un atout essentiel pour notre économie.

Il en va de même, d'ailleurs, de notre maîtrise des techniques de liquéfaction du gaz naturel, techniques qui permettent de donner à cette source d'énergie une dimension mondiale, et non plus uniquement régionale. Une action diplomatique visant à faire renoncer l'Iran au nucléaire militaire aurait peut-être plus de chances de succès si l'on ouvrait le marché mondial du gaz à ce pays...

Notre compétitivité est liée au coût de l'énergie que nous consommons.

Le coût du mégawattheure d'électricité produit par les réacteurs de nouvelle génération, qui prend en compte la mise en œuvre des mesures de sécurité renforcées et le démantèlement, est de l'ordre de 79 euros, contre 42 euros pour les centrales nucléaires classiques, 73 euros pour les centrales thermiques – mais 142 euros si l'on tient compte des dépenses liées au captage du CO₂ –, 65 euros pour le gaz, 82 euros pour l'éolien *onshore*, 206 euros pour l'éolien *offshore* et 277 euros pour le photovoltaïque. Au nom de quoi devrions-nous renoncer à un tel avantage dans la compétition internationale ? Le socle nucléaire est indispensable pour amortir les à-coups climatiques ou ceux du marché pétrolier. Hier, le prix instantané de l'électricité est monté en flèche, à 1 938 euros par mégawattheure, contre 100 à 200 euros pour une journée d'hiver normale !

L'engagement européen des « 3 x 20 » – une baisse de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, une hausse de 20 % de la part des énergies renouvelables et une amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique – est très contraignant, mais l'envi-

ronnement étant un bien universel, nous devons taxer les produits ne respectant pas les normes environnementales en matière de production et de transport.

Le bouquet énergétique mondial actuel – 80 % d'énergies fossiles, 14 % d'énergies renouvelables et 6 % d'énergie nucléaire – ne peut rester en l'état. La part des énergies fossiles doit diminuer : le charbon pollue trop, le pétrole coûte cher. Le développement des énergies renouvelables est une priorité, mais elles sont chères et pas encore compétitives, en raison du problème majeur de l'intermittence. Leur part ne pourra que très difficilement atteindre le tiers du *mix* énergétique. L'amélioration de l'efficacité énergétique, par l'obtention d'économies d'énergie dans les transports, l'habitat et l'industrie, est incontournable, mais elle ne compensera pas l'accroissement des besoins en énergie, son incidence étant limitée à 30 %.

La dangerosité des déchets nucléaires, dont le problème du confinement est résolu, est une réalité, mais on peut déplorer l'absurde décision de démanteler Superphénix.

Fukushima, Tchernobyl et Three Mile Island sont devenus des symboles. EDF veille à tirer les enseignements de chaque incident nucléaire survenant dans le monde, pour améliorer continuellement la sécurité de ses centrales.

Comment concilier l'application du principe de précaution avec le progrès technologique et la croissance économique ?

Le nucléaire est aujourd'hui l'un des principaux facteurs de notre indépendance énergétique. C'est aussi l'un de nos principaux atouts industriels, car les plus grands groupes multinationaux français – EDF, Areva, GDF Suez – sont des énergéticiens nucléaires.

Quel choix faire aujourd'hui dans l'intérêt des générations à venir ? Sortir du nucléaire, comme l'Allemagne, qui met maintenant en œuvre une décision annoncée dès 2002, sachant qu'elle peut s'appuyer sur le charbon pour les 350 ans à venir, car son sous-sol regorge de lignite, et sur le gaz russe que le nouveau gazoduc Nord Stream lui livre depuis quelques mois, autre élément majeur de son bouquet énergétique ? Toutefois, malgré ses investissements dans les énergies nouvelles, l'Allemagne ne pourra respecter l'accord européen sur la diminution de la production de CO₂, ce qui n'est pas acceptable.

Pour la France, un certain nombre de questions demeurent.

Nos centrales atteindront bientôt quarante ans de fonctionnement, fin programmée de leur vie. Que ferons-nous alors ? Les démanteler ne semble pas être l'option retenue par le Président de la République, d'après ce qu'il a dit aujourd'hui à Fessenheim. Quels seraient les risques de prolonger leur activité, comme aux États-Unis, de vingt, trente ou quarante ans ? Construirions-nous des EPR ? Quels enseignements tirez-vous du récent rapport de la Cour des comptes, monsieur le ministre ? Quant au rapport Percebois sur l'énergie, il vous sera remis la semaine prochaine : avez-vous déjà des pistes ?

Notre industrie nucléaire doit aujourd'hui faire face à de nouveaux défis : prévoir les risques, en se préparant à des surprises ; oser élaborer les scénarios les plus invraisemblables, car l'expérience nous a montré, hélas ! que la réalité dépassait la fiction ; mettre en place une « force de réflexion rapide », qui proposerait de nouvelles dynamiques opérationnelles pour anticiper les « mégacrisis » et l'hypercomplexité afin d'être en mesure d'y réagir ; investir dans la recherche sur le devenir des déchets, dans des projets d'avenir comme l'EPR et ITER.

L'innovation et la créativité seront les moyens de répondre aux angoisses de certains, aux doutes des autres et de conforter les certitudes. Nul ne pourrait mieux répondre à ces défis que nos organismes de sécurité et de contrôle – CEA, Autorité de sûreté nucléaire, Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire – et nos entreprises du domaine de l'énergie.

Les termes de la proposition de résolution de M. Jean-Claude Gaudin sont justes et équilibrés ; ils ne peuvent que susciter l'adhésion. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Gilbert Barbier applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Watrin.

M. Dominique Watrin. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de résolution présentée par M. Jean-Claude Gaudin et les membres du groupe UMP rappelle à juste titre l'excellence de la filière industrielle nucléaire française. Cependant, dès les premières lignes de l'exposé des motifs, le ton se fait accusateur, nos collègues dénonçant la remise en cause d'un prétendu consensus sur la politique énergétique de notre pays.

Il s'agit là d'une contre-vérité. En fait, ce sont les politiques libérales menées depuis des années qui ont trahi notre héritage national, bâti grâce aux investissements consentis en faveur du secteur énergétique par le général de Gaulle et par le ministre communiste Marcel Paul. Les politiques de droite ont contrevenu à l'intérêt supérieur de la Nation, en remettant en cause les préconisations du programme du Conseil national de la Résistance, notamment « l'instauration d'une véritable démocratie économique et sociale, impliquant l'éviction des grandes féodalités économiques et financières de la direction de l'économie » et « le retour à la Nation des grands moyens de production monopolisés, fruit du travail commun, des sources d'énergie, des richesses du sous-sol ».

Depuis dix ans, c'est au contraire une politique de déréglementation et de privatisation du secteur énergétique qui a été conduite, soumettant celui-ci à des exigences de rentabilité et de rémunération de l'actionnariat.

La majorité gouvernementale a ainsi privé le pays des investissements nécessaires en termes de recherche, d'entretien des installations, de renouvellement des réseaux de distribution et de transport.

La mise en concurrence des acteurs de la filière, le démantèlement du service public intégré, la filialisation, la privatisation de GDF, la généralisation de la sous-traitance, les cadeaux aux opérateurs privés : toutes ces décisions néfastes vont à rebours de la mise en œuvre d'une politique énergétique ambitieuse et durable.

De plus, les choix que vous avez faits ont eu des conséquences sociales dramatiques : 30 000 emplois ont été supprimés dans le secteur énergétique au cours des dix dernières années, au nom de la concurrence libre et non faussée. En outre, la précarité énergétique touche plus de 3,7 millions de foyers, alors que les générations d'hier s'étaient battues pour instaurer, notamment à travers la création du parc nucléaire, un droit à l'énergie pour tous.

Dans ce contexte, une véritable crise de confiance s'est installée parmi la population. Le drame survenu au Japon n'a fait que renforcer les craintes.

C'est à bon droit que les citoyens et les travailleurs demandent une information complète et transparente sur le niveau de sûreté et de sécurité des installations nucléaires.

Mais cela est encore trop à vos yeux. Après la catastrophe de Fukushima, M. Fillon n'a pas voulu entendre les syndicats et les partis politiques qui demandaient un audit de toutes les installations nucléaires, prenant en compte et analysant, au-delà des seuls critères techniques, les modalités d'exploitation, en lien avec les conditions de travail des salariés, ainsi que les missions confiées à la sous-traitance.

En effet, les objectifs de rentabilité financière ont imposé des contraintes organisationnelles et temporelles, engendré des contradictions entre impératif de sûreté et impératif de production. Pour les 35 000 salariés des sous-traitants du privé, qui supportent 80 % des risques professionnels sur les sites nucléaires, les garanties sociales ont été tirées vers le bas. Nous souhaitons donc l'arrêt de la sous-traitance dans le secteur nucléaire et demandons que ces salariés bénéficient, sans plus attendre, des mêmes garanties que ceux des entreprises électriques et gazières en termes de sécurité de l'emploi, de retraite, de suivi médical unique, de formation qualifiante de haut niveau.

Comme l'a rappelé l'ASN dans son avis du 3 janvier 2012, un des piliers de la sûreté repose sur le facteur humain. Cette question sociale est soigneusement éludée par la proposition de résolution, comme elle l'est par la politique gouvernementale, hélas !

Par ailleurs, la proposition de résolution souligne, à juste titre, l'importance de la filière industrielle nucléaire au regard de la réindustrialisation. Mais, à l'heure des bilans, il faut bien constater que vos politiques ont accentué la désindustrialisation du pays, et ce même dans des secteurs aussi pointus que le nucléaire. On pourrait multiplier les stèles portant, comme à Gandrange, l'inscription suivante : « Ici reposent les promesses de Nicolas Sarkozy. »

En ce qui concerne la filière nucléaire, je ne prendrai qu'un seul exemple, celui de la turbine de l'EPR de Flamanville. Les composantes de cette pièce importante sont fabriquées dans onze pays différents avant d'être assemblées à Belfort. Il y a douze ans, le site d'Alstom de cette ville regroupait plus de 6 500 salariés ; aujourd'hui, après avoir connu trois plans sociaux depuis 2001, il n'en compte plus que 2000.

En avril 2010, un accord avait été passé avec le Gouvernement, qui prévoyait le maintien de l'activité pour trois ans, en échange d'un agrément fiscal à hauteur de 66 millions d'euros. Quelques mois plus tard, la direction d'Alstom annonçait un plan de restructuration, comportant la suppression de 100 emplois à Belfort.

La production des ailettes a été délocalisée au Mexique et en Suisse, comme l'avait été celle des diaphragmes quelques années plus tôt. Le cœur de métier s'amenuise à vue d'œil sur le site, où la moyenne d'âge des salariés est de 46 ans, sans que de nouvelles embauches soient en perspective. Les savoir-faire disparaissent et la France perd son expertise, son expérience.

Enfin, à aucun moment n'est abordée, dans le texte qui nous est soumis, la question des déchets nucléaires. La Cour des comptes estime que les charges liées au démantèlement des centrales et à la gestion à long terme des déchets radioactifs sont très incertaines. Or, il est urgent d'investir dans la recherche sur le recyclage des déchets nucléaires.

Les enjeux, pour la filière industrielle nucléaire, sont nombreux et immenses ; les choix ne peuvent se faire qu'en associant l'ensemble de nos concitoyens à la réflexion. Les

forces qui composent le Front de gauche proposent la tenue immédiate d'un débat public national sur la politique énergétique de la France,...

M. Didier Guillaume. Il faut l'organiser !

M. Dominique Watrin. ... afin de remettre à plat les choix énergétiques et d'envisager une autre voie. Un vrai débat national sur le nucléaire civil doit s'ouvrir.

Les options possibles, multiples, comprennent la sortie progressive du nucléaire. Ce doit être au peuple, en dernière instance, de décider.

Nous sommes totalement opposés à la présente proposition de résolution, car nous exigeons, dès maintenant, la sécurisation du nucléaire, une complète maîtrise publique des installations, une élévation décisive, à l'échelon tant national qu'international, du niveau des garanties en matière de sûreté nucléaire. Notre pays a besoin d'une politique industrielle innovante, qui soit conduite dans le cadre d'une planification écologique, ainsi que d'un accroissement des moyens dédiés à la recherche publique pour le développement de filières cohérentes et pérennes dans le domaine des énergies nouvelles, tels le solaire, la géothermie, l'éolien.

La proposition de résolution est muette sur la question de la démocratie et de la transparence, qui doivent être garanties pour toutes les filières industrielles, notamment lorsqu'elles présentent des risques. Les citoyens, les élus, les salariés doivent être informés, bénéficier d'un droit de co-élaboration et de contrôle des décisions, d'alerte. Il faut évaluer l'impact écologique des productions et des risques industriels et sanitaires afférents.

En conclusion, vous l'aurez compris, le groupe CRC votera contre cette proposition de résolution, qui ignore l'exigence d'une maîtrise publique et d'une gestion sociale du secteur de l'énergie et ne propose aucun chemin vers la transition énergétique écologiquement responsable que nous appelons de nos vœux. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre groupe, avec ses diverses sensibilités, considère depuis fort longtemps que le développement de la filière nucléaire industrielle française constitue une orientation très positive de la politique énergétique de notre pays, quels que soient les Présidents et les gouvernements qui se sont succédé. Je relève d'ailleurs que, dans l'exposé des motifs de la proposition de résolution, un hommage est rendu au général de Gaulle et à François Mitterrand.

Le développement de la filière nucléaire a eu des conséquences importantes pour l'indépendance de notre pays en matière de production d'électricité, le coût de cette dernière, l'emploi industriel, la recherche fondamentale... Ainsi, le récent rapport de la Cour des comptes sur la filière nucléaire souligne que, en France, le prix de production de l'électricité est de 49,5 euros par mégawattheure et que son prix à la consommation est de 40 % inférieur à la moyenne européenne.

M. Jean Bizet. C'est exact !

M. Jacques Mézard. On constate que les admirateurs de l'Allemagne ne sont pas les mêmes selon les sujets...

Considérer qu'il conviendrait de sortir du nucléaire par une décision brutale et que toute la planète en ferait autant n'est, selon nous, ni raisonnable ni réaliste.

M. Jean Bizet. Très juste !

M. Jacques Mézard. N'oublions pas l'avance perdue en matière de surrégénération ! N'éliminons aucune piste de recherche, s'agissant en particulier des centrales au thorium ou du générateur de quatrième génération – 650 millions d'euros ont d'ailleurs déjà été investis pour le démonstrateur Astrid –, qui représentent très vraisemblablement des voies en vue de régler, au moins en partie, la question des déchets produits par les centrales actuelles.

M. Gilbert Barbier. Tout à fait !

M. Jacques Mézard. Cela n'exclut aucunement à nos yeux, bien au contraire, le développement d'un *mix* énergétique. Celui-ci est indispensable, à moins de faire le choix idéologique d'une politique de décroissance, qu'il faut alors assumer.

Bien sûr, le choix de l'énergie nucléaire impose que l'on renforce toujours davantage la sécurité, sans aucune concession et dans une totale transparence, ce qui n'a pas toujours été le cas ! Or, le manque de transparence permet malheureusement à certains de spéculer politiquement sur la peur de nos concitoyens, dans ce domaine comme dans d'autres, tels que le traitement des déchets ménagers, la nutrition, les OGM, et j'en passe...

M. Ronan Dantec. Amalgame !

M. Jacques Mézard. Cela est si vrai que nombre d'associations prétendant vouloir protéger l'environnement luttent contre l'implantation d'éoliennes et de parcs photovoltaïques ! Combien d'années de procédure seraient aujourd'hui nécessaires avant de pouvoir construire des barrages hydroélectriques ?

Cela étant, et soit dit en respectant démocratiquement les choix de stratégie des différents groupes, nous ne sommes pas davantage dupes des intentions des auteurs de la proposition de résolution que, voilà quelques jours, nous ne l'avons été de celles des promoteurs de la proposition de loi pénalisant la négation des génocides. Il est des questions qui justifient un large rassemblement, au-delà des clivages traditionnels. Celle de l'avenir de la filière nucléaire en est une ; elle mérite mieux qu'une manœuvre préélectorale.

En conséquence, la majorité de notre groupe ne prendra pas part au vote, tandis que certains d'entre nous voteront en faveur de l'adoption de cette proposition de résolution. (*Applaudissements sur diverses travées.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno.

Mme Chantal Jouanno. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne suis pas nécessairement le meilleur défenseur du nucléaire ; peut-être suis-je moins en pointe, à cet égard, que M. Guillaume ! Pour paraphraser un ancien Président de la République, je dirai que je ne suis pas favorable au « 100 % nucléaire », car il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier...

J'ajoute que nous ne pouvons pas préjuger des évolutions technologiques et des choix politiques à venir, ni dans un sens ni dans un autre. M. Dantec a évoqué le cas de l'Allemagne, mais le Royaume-Uni, à l'inverse, a décidé de relancer son programme nucléaire.

J'ai néanmoins signé cette proposition de résolution, car je souhaite qu'un débat approfondi puisse éclairer ce sujet.

J'observerai tout d'abord que la justification éventuelle de la sortie du nucléaire repose sur des arguments autres qu'écologiques. Je regrette à cet égard que la gauche ait réduit le débat sur l'écologie à la question de la sortie du nucléaire, parce que cela a fait régresser l'écologie politique.

Il est possible de défendre la sortie du nucléaire au nom des risques acceptables ou même du refus d'une vision linéaire du progrès, mais il est abusif de la justifier par des arguments écologiques. Qu'il s'agisse du volume d'émissions de gaz à effet de serre, de l'emprise au sol des installations, donc de l'incidence de celles-ci sur la biodiversité, ou même des rejets polluants en situation normale, le nucléaire présente souvent moins d'inconvénients que les autres énergies, en particulier fossiles. D'ailleurs, quelques grands noms de l'écologie ont exprimé leur préférence pour le nucléaire par rapport aux énergies fossiles : je pense à James Lovelock, l'inventeur de la théorie de Gaïa, ou à Stephen Tindale, ancien secrétaire général de Greenpeace pour le Royaume-Uni.

Si la première des priorités doit être d'économiser l'énergie, il convient également de développer le *mix* énergétique le plus décarboné possible. Or, il n'y a que deux filières qui permettent d'atteindre cet objectif : le nucléaire et les énergies renouvelables.

Il n'est pas faux de considérer que le primat du nucléaire n'a pas été favorable aux économies d'énergie. En effet, l'électricité étant bon marché dans notre pays – elle est deux fois moins chère qu'en Allemagne, par exemple –, cela nous a amenés à développer trop fortement le chauffage électrique, ce dont nous nous mordons les doigts aujourd'hui.

M. Ronan Dantec. Très bien !

Mme Chantal Jouanno. De plus, cette situation a réduit la pertinence économique du recours à d'autres énergies.

Mais plutôt que d'opposer les différentes énergies, il s'agit aujourd'hui de les combiner. Tel était l'enjeu mis en exergue lors du Grenelle de l'environnement, dont les conclusions ont été approuvées ici à l'unanimité. L'objectif est de moins utiliser les énergies fossiles, tout simplement.

Dans cette perspective, la production des énergies renouvelables en France a progressé de 33 % ces trois dernières années, l'énergie solaire connaissant le développement le plus spectaculaire avec un triplement tous les ans. Près de 10 milliards d'euros leur sont consacrés chaque année. Le Syndicat des énergies renouvelables a lui-même reconnu que « la France s'est lancée ces dernières années dans un effort sans précédent d'équipements utilisant des énergies renouvelables ». Si des progrès restent à accomplir, par exemple pour l'éolien, il est indéniable que nous rattrapons notre retard et que nous le devons à l'engagement du Président de la République. Mes chers collègues, ne revenons pas en arrière, ne ranimons pas un débat aujourd'hui dépassé !

Je voudrais maintenant évoquer les conséquences qu'entraînerait une réduction trop rapide du recours au nucléaire. Il est impossible de fermer la moitié des réacteurs d'ici à 2025 sans renier nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et renoncer à nos objectifs de croissance. Je me fonde, pour affirmer cela, sur le rapport très complet publié le 15 décembre dernier par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et techniques, qui a été adopté à l'unanimité des présents, en l'absence, je dois à l'honnêteté de le dire, de nos collègues écologistes.

Permettez-moi d'exposer brièvement la teneur de ce rapport en lieu et place de Mme Procaccia, qui ne pouvait malheureusement être présente parmi nous cet après-midi.

Premièrement, il est indéniable que le recours au nucléaire a permis à notre pays de répondre, malgré l'épuisement de ses réserves d'énergie fossile, aux quatre priorités stratégiques suivantes : faire face au doublement, en trente ans, de la consommation électrique ; préserver notre indépendance énergétique ; favoriser le développement de notre tissu économique et industriel ; limiter les émissions de gaz à effet de serre.

M. Didier Guillaume. On est tous d'accord !

Mme Chantal Jouanno. Nous émettons deux fois moins de CO₂ par point de PIB que nos voisins Allemands. En matière d'émissions de gaz à effet de serre par habitant, la situation est nettement meilleure en France qu'en Allemagne, pays qui possède des réserves considérables de lignite, couvrant ses besoins pour 350 ans et représentant ainsi pour lui un facteur de sécurité.

Si la France réduisait à 20 % de son bouquet énergétique la part du nucléaire, elle ne pourrait qu'accroître massivement ses importations de gaz, ce qui, selon le rapport de l'OPECST, lui coûterait 100 milliards d'euros chaque année et engendrerait un recul de son indépendance énergétique.

M. Didier Guillaume. Ce n'est pas vrai !

Mme Chantal Jouanno. Cela figure dans le rapport de l'OPECST !

M. Jean Bizet. Adopté à l'unanimité !

Mme Chantal Jouanno. En outre, le volume de nos émissions de gaz à effet de serre doublerait. Enfin, 410 000 emplois directs ou indirects seraient mis en péril. Plutôt que de militer pour moins d'emplois dans la filière nucléaire et plus dans celle des énergies renouvelables, pourquoi ne pas viser le développement de l'emploi dans ce second secteur tout en maintenant, pour le moins, les effectifs dans le nucléaire ?

M. Aymeri de Montesquiou. Bien sûr !

Mme Chantal Jouanno. Deuxièmement, le rapport montre que, à court terme, le développement des seules énergies renouvelables ne permettrait pas de compenser la fermeture des réacteurs.

Des obstacles technologiques demeurent, les filières des énergies renouvelables n'ayant pas encore toutes atteint le même degré de maturité. Si l'hydroélectricité et l'éolien terrestre sont aujourd'hui des technologies matures et presque compétitives, tel n'est pas encore le cas du photovoltaïque ou de l'éolien en mer.

Par ailleurs, il existe encore, pour les énergies renouvelables, des problèmes de déconnexion entre sites de production et lieux de consommation, dont le règlement impose un très fort développement des réseaux. Or les délais de construction des lignes à très haute tension sont d'environ dix ans, et donc bien supérieurs à ceux de mise en route des infrastructures.

Enfin et surtout, pour massifier le recours aux énergies renouvelables, les solutions de stockage de l'électricité et les *smart grids* devront progresser. Pour l'heure, les technologies ne sont pas encore au point.

Par conséquent, la substitution d'énergies renouvelables à l'énergie nucléaire n'est pas envisageable à moyen terme : le rapport de l'OPECST estime qu'une transition entre sources d'énergie prend au moins vingt-cinq ans.

Catherine Procaccia, qui s'est rendue au Japon après l'accident de Fukushima, souhaitait vous indiquer que la sortie rapide de ce pays du nucléaire devrait se traduire par une hausse de 20 % des émissions de gaz à effet de serre.

Dans ces conditions, l'OPECST envisage un ajustement du parc nucléaire au terme de la vie des réacteurs, au moment préconisé par l'ASN, dont tout le monde reconnaît aujourd'hui la compétence et l'indépendance. Si l'on substituait un réacteur de nouvelle génération à deux d'ancienne génération, la part de l'électricité d'origine nucléaire dans la production totale diminuerait pour s'établir entre 50 % et 60 % vers 2050, puis entre 20 % et 30 % à l'horizon 2100.

La filière nucléaire devra donc continuer à jouer un rôle au côté des autres sources d'énergie, qui ne pourront s'y substituer qu'au fur et à mesure de leur maturation. Il va naturellement de soi que la trajectoire équilibrée préconisée par les auteurs du rapport n'est crédible que si la sécurité fait figure de priorité absolue, quel qu'en soit le coût.

Dans un avis récent portant sur les évaluations complémentaires de sûreté après l'accident de Fukushima, l'ASN a préconisé une amélioration de la robustesse des centrales.

La mission a aussi formulé plusieurs recommandations visant à renforcer l'organisation de la sûreté nucléaire dans notre pays. Elles portent sur l'unification des moyens de l'ASN et, surtout, sur la limitation du recours aux cascades de sous-traitance. La mission en appelle à des efforts supplémentaires en termes de formation des personnels, de transmission de compétences, ainsi qu'à un recours maîtrisé à la sous-traitance, qui ne doit pas entraîner une dilution des responsabilités.

Troisièmement, la réalisation d'économies d'énergie est la première priorité citée dans le rapport de l'OPECST. Si cette problématique est aujourd'hui bien prise en compte dans le secteur du bâtiment, elle doit être considérée comme un enjeu fondamental au regard de la forte croissance des besoins en électricité induite par les évolutions technologiques, notamment le développement d'internet et de la voiture électrique, dont la définition de notre *mix* énergétique doit tenir compte. Je sais, monsieur le ministre, qu'un rapport sur ce sujet doit vous être remis.

Mes chers collègues, emprunter un autre chemin que celui de la raison se paiera soit par une augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre, soit par une perte de points de croissance. On ne peut nier cette réalité.

Entre éthique de la conviction et éthique de la responsabilité, entre légitimes réserves face au nucléaire et conscience des risques d'une transition précipitée, une voie est possible, que présente le rapport de l'OPECST. Celle-ci ne satisfera peut-être pas les extrémistes des deux bords, mais elle me semble tout à fait conforme à l'intérêt général. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR. – M. François Fortassin applaudit également.*)

M. Jean Bizet. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Rossi-gnol.

Mme Laurence Rossignol. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, lorsque j'ai pris connaissance de cette proposition de résolution, j'ai d'abord cru être en présence d'un document remontant à la fin du siècle dernier !

M. Jean Bizet. Eh non !

Mme Laurence Rossignol. En effet, ce texte, dont Mme Jouanno vient toutefois de nous donner une lecture plus ouverte, est un vibrant plaidoyer en faveur du « tout-nucléaire », de cette spécificité bien française qui fait que l'on ne peut guère parler de *mix* énergétique, tant notre production d'électricité est dépendante du nucléaire.

Il n'y a, pour les rédacteurs de cette proposition de résolution, pas d'après-Fukushima ; il n'y a pas de place pour le doute, fût-il scientifique, ni pour une analyse comparée des choix stratégiques français et de ceux qui ont été faits par d'autres pays, développés ou émergents.

Je voudrais tout d'abord m'arrêter sur l'affirmation selon laquelle le nucléaire étant une source d'énergie décarbonée, il permettrait de lutter contre le réchauffement climatique. Nous le savons tous, il s'agit d'un problème de dimension mondiale : à l'instar des nuages radioactifs, les émissions de CO₂ ne connaissent pas les frontières.

L'énergie nucléaire est une solution nationale, franco-française, puisqu'elle ne représente qu'à peine 5 % de l'approvisionnement énergétique mondial. Même si les rêves les plus ambitieux des constructeurs de centrales nucléaires devaient se réaliser, cette part ne varierait pas significativement, l'énergie nucléaire pouvant au mieux accompagner l'accroissement de la consommation énergétique mondiale. Le nucléaire n'est donc en rien une solution efficace dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Les auteurs de la proposition de résolution évoquent à la fois le développement international de la filière nucléaire et notre capacité à répondre aux besoins en énergie nucléaire de pays tiers.

S'il s'agit d'exporter l'électricité nucléaire, une telle ambition suppose une prolifération des réacteurs sur le territoire français, dont je doute que nos concitoyens soient demandeurs : notre pays est déjà celui qui compte le plus de centrales nucléaires par habitant, et je ne crois pas qu'ils souhaitent que l'on poursuive la mise en œuvre d'une stratégie visant à faire de la France le « grenier nucléaire » de l'Europe.

S'il s'agit d'exporter des centrales nucléaires, je voudrais attirer l'attention des partisans d'une telle voie sur les incertitudes pesant sur le carnet de commandes.

Dans nombre de démocraties, les opinions publiques sont maintenant quelque peu réticentes à accepter l'implantation de nouvelles centrales. Il reste donc, pour acheter nos centrales nucléaires, les dictatures ou les démocraties qui, comme l'Inde, refusent la mise en place d'une autorité de sûreté indépendante.

Or la transparence est une condition de la sûreté nucléaire mondiale. La France serait irresponsable de vendre des centrales nucléaires à des pays ne garantissant ni la transparence, ni la démocratie, ni un niveau de contrôle et d'organisation de la protection civile à la mesure du risque nucléaire.

Les auteurs de la proposition de résolution évoquent en outre une modification « sensible » de notre bouquet énergétique. Cela s'apparente davantage à une figure de style, à une concession à l'air du temps, qu'à l'expression d'une véritable

volonté de changer la donne énergétique, d'autant que cette « modification sensible » devrait sauvegarder la prédominance de l'énergie nucléaire. Le texte est assez clair sur ce point.

Nous sommes bien là au cœur de la faiblesse du système énergétique français, dont toute l'architecture est organisée, depuis les années soixante-dix, autour de l'industrie nucléaire, par et pour elle.

Que constatons-nous aujourd'hui, avec une quarantaine d'années de recul ?

Tout d'abord, la France consomme davantage d'électricité que ses voisins, en particulier l'Allemagne, sans pour autant consommer moins de pétrole.

Ensuite, si le prix du kilowattheure est moins élevé en France qu'en Allemagne, la facture finale n'est pas pour autant moins lourde pour les ménages. Le modèle économique du nucléaire est un modèle de surconsommation : il faut consommer beaucoup pour produire beaucoup. Il est en cela difficilement compatible avec une maîtrise et une réduction de la consommation. Le fait que nos voisins Allemands n'aient pas emprunté la même voie que nous explique sans doute qu'ils aient pu abaisser significativement leur consommation d'électricité.

Enfin, la France est en retard en matière de développement des énergies renouvelables. Nos filières industrielles ont été grandement fragilisées, particulièrement au cours des cinq dernières années, par la mise en œuvre d'une politique erratique en matière de photovoltaïque et par la multiplication des obstacles au développement de l'éolien.

M. Ronan Dantec. Bravo !

Mme Laurence Rossignol. Qui se souvient encore que, au début des années quatre-vingt, nous comptions deux champions nationaux, France Photons et Photowatt, parmi les quatre *leaders* mondiaux en matière de photovoltaïque ? Le premier n'a pas survécu au coup d'arrêt donné par Jacques Chirac en 1986 aux aides à la recherche et au développement pour le photovoltaïque. Quant au second, sa descente aux enfers s'est soldée par une délocalisation de la production en 2010 et une mise en règlement judiciaire en 2011.

Comment ne pas deviner, derrière cet échec, la main invisible du *lobby* nucléaire ? Si je concède à ses partisans que le nucléaire a pu être un atout, le « tout-nucléaire », en revanche, est un handicap.

Deux options sont envisageables pour l'avenir énergétique de la France : l'accroissement de notre dépendance à l'atome conduisant au « tout-nucléaire », préconisé par le Président de la République et l'UMP ; la mise en œuvre de la transition énergétique en ramenant à 50 % la part du nucléaire dans le *mix* électrique à l'horizon 2025, prônée par François Hollande.

Pour conclure, je voudrais évoquer à mon tour la décision prise par l'Allemagne de fermer d'ici à 2020 la totalité de ses réacteurs. Que n'avons-nous entendu lorsqu'elle a été annoncée ! On nous a promis un *black-out* européen en cas de grand froid, en prédisant un appel au secours de l'Allemagne à la France. Or le grand froid est là, mais le *black-out* ne s'est pas produit...

M. Roland du Luart. L'Allemagne rouvre ses centrales nucléaires !

Mme Laurence Rossignol. Je vais y venir, mon cher collègue !

Surtout, non seulement l'Allemagne a fourni de l'électricité à la France ces derniers jours, mais sa filière solaire produit en cette période autant d'électricité que dix réacteurs nucléaires, de même que son secteur éolien.

M. Didier Guillaume. Eh oui !

Mme Laurence Rossignol. Contrairement à ce qui a été dit, l'Allemagne n'a pas rouvert ses centrales. Je vous invite, monsieur du Luart, à prendre connaissance du communiqué du responsable du réseau électrique allemand publié par *Le Monde*.

M. Roland du Luart. Peut-on faire confiance à ce journal ?

Mme Laurence Rossignol. Je tiens ce texte à votre disposition : l'Allemagne précise qu'elle a relancé non pas des réacteurs nucléaires, mais deux centrales à gaz.

M. Didier Guillaume. Absolument !

M. Jean Bizet. Bravo pour les émissions de CO₂ !

Mme Laurence Rossignol. Puisqu'il semble que Mme Merkel va venir en France apporter son soutien au président-candidat, j'espère qu'elle en profitera pour lui expliquer que l'on peut fermer une centrale sans pour autant devoir se mettre à « pédaler », comme il l'a si subtilement dit ce matin à Fessenheim ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

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

M. François Fortassin. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'observerai tout d'abord que le présent débat méritait une assistance moins clairesemée que celle de ce jeudi après-midi...

M. Roland du Luart. C'est vrai !

M. François Fortassin. Je ne peux m'empêcher de penser, monsieur le ministre, que le Gouvernement, à quelques semaines de l'élection présidentielle, entend procéder à une sorte de « rattrapage » accéléré, sur ce sujet comme sur d'autres. Mon ami Jacques Mézard a indiqué que nous ne tomberions pas dans ce traquenard.

Il est évident que la filière nucléaire est indispensable à notre pays. Son excellence, son savoir-faire, les 410 000 emplois directs et indirects qu'elle représente, son rayonnement international ne sauraient être sacrifiés, sachant que les énergies renouvelables ne suffisent pas à pourvoir à la demande énergétique.

L'une des grandes caractéristiques du nucléaire français est sa sûreté, notre pays étant assez exemplaire à cet égard.

M. Jacques Mézard. Tout à fait !

M. François Fortassin. En outre, on ne saurait évacuer la question du prix de l'énergie. Le fait que nos compatriotes, notamment les plus défavorisés d'entre eux, peuvent bénéficier d'une électricité 40 % moins chère que la moyenne européenne n'est nullement négligeable.

M. Aymeri de Montesquiou. Bien sûr !

M. François Fortassin. À ceux qui semblent considérer que l'Allemagne est devenue subitement vertueuse en matière d'énergie, j'objecterai qu'elle fait toutefois figure de mauvais élève en matière de bilan carbone !

M. Roland du Luart. Très bien !

M. François Fortassin. Cela mérite d'être souligné.

Je remarque d'ailleurs que ce sont souvent les mêmes qui en appellent à une réduction considérable de la part du nucléaire dans notre production d'électricité et qui suscitent des levées de boucliers dès qu'il est question de mettre en place des installations photovoltaïques ou des éoliennes.

M. Jacques Mézard. Oui, ce sont les mêmes !

M. Aymeri de Montesquiou. Tout à fait ! C'est de la schizophrénie...

M. François Fortassin. Dans ces conditions, la seule solution serait de diminuer considérablement la consommation d'énergie. Certes, il convient de faire des efforts à cet égard, notamment en matière d'isolation des logements, mais n'oublions tout de même pas qu'il existe une corrélation très étroite, aux plans tant national que mondial, entre consommation d'énergie et niveau de développement.

M. Jacques Mézard. C'est vrai !

M. François Fortassin. Une faible consommation d'énergie est synonyme de sous-développement. (*MM. Jacques Mézard et Aymeri de Montesquiou acquiescent.*) Il s'agit d'être cohérents !

MM. Jean Bizet et Roland du Luart. C'est le bon sens !

M. François Fortassin. Par ailleurs, il faut bien admettre que le solaire fournit tout de même davantage d'électricité entre le 14 juillet et le 15 août qu'en janvier ou en février, tandis que les éoliennes ne fonctionnent pas en période de hautes pressions atmosphériques, c'est-à-dire lorsqu'il fait très chaud ou très froid. Par conséquent, c'est au moment où l'on a le plus besoin d'électricité que les énergies renouvelables en fournissent le moins !

M. Jean Bizet. Encore du bon sens !

M. Ronan Dantec. Quand le vent vient de l'Est, les éoliennes tournent : ça aussi, c'est le bon sens !

M. François Fortassin. Mon cher collègue, je crois que nous ne parviendrons pas à nous mettre d'accord ! Je respecte votre point de vue, mais vous n'en êtes pas à une contradiction près ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean Bizet. Bravo !

M. François Fortassin. S'agissant du solaire, monsieur le ministre, il serait à mon sens judicieux d'installer des panneaux photovoltaïques sur les toits des très nombreux bâtiments industriels, grandes surfaces et entrepôts qui existent dans notre pays. Cela permettrait de produire de l'énergie sans dénaturer l'environnement architectural, étant donné la nature de ces constructions.

Par ailleurs, si je ne suis guère partisan de l'éolien terrestre, je suis en revanche très favorable à l'installation d'éoliennes sur le plateau continental, là où les vents sont réguliers et où les atteintes au paysage sont limitées.

Quoi qu'il en soit, un progrès considérable aura été obtenu lorsque nous saurons stocker l'électricité, mais ce n'est pas encore tout à fait le cas...

M. Jean Bizet. Exact !

M. François Fortassin. Pour l'heure, nous en sommes au stade des recherches. (*Applaudissements sur diverses travées.*)

M. Roland du Luart. M. Fortassin devrait être ministre de l'environnement !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Éric Besson, ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique. Madame la présidente, mesdames,

messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord remercier M. Jean Bizet d'avoir souligné le *leadership* de la France en matière nucléaire et les atouts de la filière française.

Oui, l'énergie nucléaire accroît notre indépendance énergétique, et apporte par là même une contribution positive à notre balance commerciale, hélas déficitaire, en nous permettant de consommer moins d'hydrocarbures que d'autres pays. Elle nous permet de faire profiter les consommateurs français, tant les ménages que les industriels, de prix de l'électricité nettement moins élevés que la moyenne européenne, d'émettre moins de gaz à effet de serre que nombre de nos voisins.

Je souscris pleinement à vos propos, monsieur Bizet, concernant la coopération avec les « nouveaux entrants » dans le domaine du nucléaire. Nos autorités indépendantes, telle l'ASN, et les organismes de recherche d'État, à l'instar du CEA, coopèrent d'ores et déjà avec un certain nombre de pays en développement afin de les aider à commencer à produire de l'énergie nucléaire en toute sécurité.

Monsieur Dantec, vous avez enfilé les poncifs, avec beaucoup de bonhomie. Vous avez même coché toute la grille, au point que l'on aurait pu crier « Quine ! », comme quand on joue au loto...

Vous avez ainsi parlé d'un « consensus imposé » en matière de nucléaire. Mais imposé par qui ? Le général de Gaulle, Georges Pompidou, Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterrand, Jacques Chirac ou Nicolas Sarkozy ont-ils imposé quoi que ce soit aux Français en la matière ? Des candidats à des élections présidentielles ou législatives que vous soutenez n'ont-ils pas régulièrement proposé la sortie du nucléaire ? D'après vous, pourquoi Eva Joly ne parvient-elle ni à décoller dans les sondages ni à percer le mur médiatique ? Ne serait-ce pas parce que son discours sur le nucléaire va à l'encontre de l'opinion d'une large majorité de nos concitoyens ? (*M. Ronan Dantec proteste.*)

Mme Laurence Rossignol. Il vaut mieux ne pas décoller que racoler !

M. Éric Besson, ministre. Autre poncif, vous avez parlé d'un *lobby*. De quoi s'agit-il donc ? J'ai rencontré des chefs d'entreprise, les présidents d'EDF, d'Areva, de GDF-Suez, d'Alstom, l'administrateur général du CEA, mais je ne connais pas de *lobby* du nucléaire ! (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Ronan Dantec. Vous venez de faire la liste de ses membres !

M. Éric Besson, ministre. Je ne subis aucune influence de cet ordre ; j'applique la politique énergétique voulue par le Président de la République, celle qu'il a exposée à l'occasion notamment du Grenelle de l'environnement, en la déclinant de la façon suivante : « renforcement de l'efficacité énergétique, maintien d'un socle nucléaire solide, développement des énergies renouvelables ». Les électeurs, voilà le seul *lobby* que je connaisse ! Pourquoi cette obsession du *lobbying* s'agissant du seul nucléaire ? Pourquoi n'évoquez-vous pas, en d'autres circonstances, le *lobby* automobile ou le *lobby* de la téléphonie ?

En ce qui concerne l'Allemagne, que les choses soient claires : la France est exportatrice nette d'électricité, y compris à l'égard de ce pays depuis qu'il a pris la décision de sortir du nucléaire. Nous exportons donc plus d'électricité que nous n'en achetons.

Cela étant, les pays dotés de nombreuses centrales thermiques fonctionnant au gaz ou au charbon, plus faciles à mettre en route, peuvent effectivement être amenés à nous fournir ponctuellement de l'électricité en cas de pics de consommation. Je tiens toutefois à vous rassurer : si les prévisions météorologiques sont exactes, la France redeviendra exportatrice nette d'électricité dès le week-end prochain.

Concernant toujours l'Allemagne, je souligne que Siemens a estimé à 1 700 milliards d'euros les coûts induits par la sortie annoncée du nucléaire. Ce chiffre, que nous n'avons pas repris parce qu'il recouvre un champ d'investissements extrêmement large, en dit néanmoins long sur l'effort que l'Allemagne devra accomplir ! Les partisans du candidat François Hollande sont loin d'avoir l'honnêteté des responsables allemands : ceux-ci reconnaissent en effet que la transition énergétique entraînera une augmentation du prix de l'électricité, qu'il faudra importer davantage de gaz et que les émissions de gaz à effet de serre croîtront.

M. Ronan Dantec. Elles baissent en Allemagne !

M. Éric Besson, ministre. Ils se disent cependant convaincus que cette situation sera provisoire et que l'équilibre sera rétabli d'ici quinze à vingt ans. Une telle position peut se discuter, mais elle a au moins le mérite de l'honnêteté : les Allemands reconnaissent que la mise en œuvre de leur décision entraînera, au moins de façon transitoire, une dégradation de la situation en matière de prix, d'émissions de gaz à effet de serre, de dépendance énergétique. Cette honnêteté, je ne l'ai pas retrouvée dans le débat politique français.

S'agissant des émissions de gaz à effet de serre, les chiffres sont éloquentes : un Français émet huit tonnes de CO₂ par an, un Allemand onze tonnes. On ne peut nier cette réalité !

En ce qui concerne l'éolien, nous pouvons certes puiser dans notre potentiel en cette période de forte demande d'électricité. Ainsi, nous avons utilisé, avant-hier, 57 % du potentiel éolien français, mais seulement 12 % la veille, par manque de vent. Or les Français n'accepteraient pas que leur approvisionnement en électricité dépende de la force du vent ou de l'ensoleillement ! C'est aussi simple que cela !

Il y a un point que vous ne pouvez contester : aucun pays n'a développé l'éolien ou le photovoltaïque sans construire, parallèlement, des centrales thermiques. En effet, le propre du renouvelable, c'est l'intermittence.

M. Jean Bizet. Exact !

M. Roland du Luart. Eh oui !

M. Éric Besson, ministre. Aucune continuité de fourniture n'est possible avec les énergies renouvelables, sauf pour l'hydroélectricité. L'honnêteté oblige donc à reconnaître que quand on veut promouvoir le solaire ou l'éolien, il faut en même temps créer des centrales thermiques si l'on ne dispose pas d'un socle nucléaire !

M. Ronan Dantec. La biomasse, c'est une source d'énergie thermique ! N'avons-nous pas de forêts ?

M. Éric Besson, ministre. Il s'agit là d'une évidence absolue, qui s'impose à tous ! Monsieur Dantec, je vous laisse le soin de nous démontrer le contraire !

Vous affirmez que le chauffage électrique est une aberration.

M. Ronan Dantec. Oui !

M. Éric Besson, ministre. Comme l'a dit Chantal Jouanno, il est vrai que le fait de disposer d'une électricité bon marché par rapport à la moyenne européenne nous a sans doute conduits

à investir insuffisamment, par le passé, dans l'isolation des bâtiments. Nous avons cependant largement commencé à remédier à ce problème.

Toutefois, là aussi, soyons très clairs : les énergies renouvelables, hors l'hydroélectricité, se caractérisent par l'intermittence de la production. Quelle est la seule solution de rechange si l'on exclut, comme vous le faites, le nucléaire ?

M. Ronan Dantec. La biomasse !

M. Éric Besson, ministre. Le gaz ! Dès lors, préférez-vous que nous produisions de l'électricité ou que nous importions du gaz ? Telle est la question fondamentale, dont il ne vous aura pas échappé qu'elle était liée à celle de l'indépendance énergétique et à de lourds enjeux géopolitiques. La semaine dernière, M. Poutine a déclaré très clairement que, en cette période de grand froid, le gaz russe devait d'abord servir à alimenter les Russes, et ensuite seulement le reste du monde...

M. Jean Bizet. Exact !

M. Éric Besson, ministre. J'ai d'autant plus apprécié les propos de M. Guillaume sur la nécessité de poser un diagnostic objectif que nous sommes liés par une solidarité drômoise... (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Laurence Rossignol. Didier Guillaume ne mérite pas ça ! C'est un homme bien !

M. Éric Besson, ministre. « Nous ne voulons pas sortir du nucléaire », a-t-il dit. Dont acte ! Pourtant, vous voulez arrêter vingt-quatre réacteurs nucléaires sur cinquante-huit d'ici à 2025...

M. Didier Guillaume. Ce n'est pas la position du candidat socialiste à la présidentielle !

Mme Chantal Jouanno. Mais si !

M. Éric Besson, ministre. Si ! C'est ce qu'il a annoncé au Bourget ! Je cite l'évangile ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*) Arrêter vingt-quatre réacteurs à mesure qu'ils atteindront quarante années de fonctionnement sans construire de réacteurs de nouvelle génération, hormis celui de Flamanville, cela s'appelle programmer la sortie du nucléaire.

M. Ronan Dantec. Bravo ! Je suis d'accord !

M. Éric Besson, ministre. Il faut appeler un chat un chat ! Vous pouvez qualifier cette sortie de « douce » ou de « progressive », mais c'est bien de cela qu'il s'agit. De même, dans les faits, la filière de retraitement de La Hague sera démantelée. (*Mme Chantal Jouanno approuve.*)

M. Ronan Dantec. Merci, monsieur le ministre !

M. Éric Besson, ministre. Ne me remerciez pas, monsieur Dantec !

M. Ronan Dantec. Je plaisantais...

M. Éric Besson, ministre. Au fond, monsieur Dantec, ce que je suis en train d'expliquer, vous le savez déjà parfaitement mais vous n'en parlez pas parce que vous nagez en pleine hypocrisie. Vous vous moquez éperdument du score qu'obtiendra votre candidate à l'élection présidentielle, il vous suffit d'avoir négocié avec les socialistes un bel accord électoral pour les législatives ! C'est la seule chose qui vous intéresse ! (*Protestations sur les travées du groupe écologiste, du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Jean Bizet. Exact !

M. Ronan Dantec. Nous sommes dans un débat sur le nucléaire !

Mme Laurence Rossignol. Vous faites de la politacaillerie, monsieur le ministre ! Il s'agit d'un débat de fond !

M. Éric Besson, ministre. M. de Montesquiou a évoqué les aspirations légitimes des pays émergents. À cet égard, j'espère que les dirigeants de ces derniers ne liront pas les déclarations de Mme Rossignol !

Lors de la dernière réunion de l'Agence internationale de l'énergie atomique, j'ai souligné que les besoins énergétiques mondiaux seraient multipliés par deux d'ici à 2050.

M. Jean Bizet. Exact !

M. Éric Besson, ministre. Le ministre indien a même déclaré que les besoins en électricité de son pays auraient décuplé à cette échéance !

Ce n'est pas un hasard si la Chine, l'Inde, le Brésil, l'Afrique du Sud, la Turquie, l'Arabie Saoudite lancent des programmes nucléaires. Ces pays ne veulent pas être complètement dépendants des hydrocarbures. L'Arabie Saoudite préfère exporter son pétrole et produire son électricité à partir de l'énergie nucléaire, parce que cela lui coûtera bien moins cher et lui rapportera des devises.

Pour ce qui concerne Énergie 2050, monsieur de Montesquiou, le rapport de cette commission sera disponible dès lundi matin.

J'ai noté votre souhait, également formulé par M. Bizet, de voir déployer le plus rapidement possible la force d'intervention rapide. Sachez que la France entend la mettre en place pour son compte et plaide pour qu'il en aille de même à l'échelon international.

Monsieur Watrin, je peux souscrire à certains de vos propos. Vous avez évoqué, par exemple, l'impact du secteur énergétique sur l'emploi, direct ou indirect, en relevant que les trente-sept industriels de notre pays qui consomment le plus d'électricité estiment à 2 millions le nombre des emplois qui sont liés à l'électricité. Cela étant, j'ignore d'où provient le chiffre de 30 000 emplois supprimés que vous avez cité et dont il a déjà été fait état en d'autres occasions.

En ce qui concerne la lutte contre la précarité énergétique, je rappelle que le Gouvernement a largement étendu l'octroi des tarifs sociaux du gaz et de l'électricité. Non seulement nous les avons améliorés, mais nous avons aussi demandé qu'ils s'appliquent automatiquement aux titulaires de minima sociaux, dont un certain nombre ne se déclaraient pas spontanément. Cette mesure est entrée en vigueur dès janvier.

S'agissant de la sous-traitance, elle n'est pas un mal en soi, monsieur Watrin : il faut l'encadrer, comme l'a dit M. Guillaume. Tel est le rôle de l'Autorité de sûreté nucléaire.

Je ne peux pas vous laisser prétendre que rien n'aurait été fait par le Gouvernement en la matière. En mai 2011, c'est moi qui ai demandé aux exploitants nucléaires de remettre chaque année un rapport sur leur politique de sous-traitance. L'ASN a proposé de mettre en place un groupe de travail sur le sujet, qui réunira toutes les parties prenantes.

De même, le Comité stratégique de la filière nucléaire, que j'ai installé à la demande du Président de la République, a créé un groupe de travail spécifique, qui doit remettre avant l'été prochain ses propositions sur les modifications à apporter aux conditions de recours à la sous-traitance.

Vous avez été tout à fait précis sur certains points, monsieur Watrin, mais je n'ai pas très bien compris pourquoi vous avez conclu votre intervention en annonçant que le groupe CRC voterait contre la proposition de résolution...

M. Didier Guillaume. Vous avez très bien compris!

M. Éric Besson, ministre. Cela étant, vous sachant quelque peu embarrassé politiquement sur ce sujet, je n'y insisterai pas davantage!

Je souscris à bien des propos tenus par M. Jacques Mézard. Il a notamment eu raison de rappeler que la question des infrastructures est cruciale en matière de politique énergétique. Ce débat concernera toutes les démocraties. Pour notre part, nous ne voulons pas du gaz de schiste, certains refusent l'éolien. Nous plaçons tous pour l'interconnexion des réseaux, que ce soit au sein de l'Europe ou à l'intérieur de l'Union pour la Méditerranée. Quoi qu'il en soit, nous nous heurtons chaque fois à des mouvements d'opposition, parfois légitimes. C'est aussi l'un des principaux problèmes que rencontrera l'Allemagne. J'illustrerai mon propos par un exemple: ce matin, à Fessenheim, le Président de la République a indiqué que, pour obtenir une production électrique équivalente à celle de cette centrale, il faudrait construire 2 000 éoliennes. Les chiffres sont vertigineux!

Chantal Jouanno a rappelé de façon subtile et nuancée sa sensibilité personnelle. Elle a même affirmé, si j'ai bien compris, qu'elle se sentait presque moins pro-nucléaire que M. Guillaume (*Mme Chantal Jouanno sourit.*), lequel pourra s'en prévaloir dans la Drôme!

Vous avez souligné à juste titre, madame Jouanno, que le nucléaire comportait moins d'inconvénients que les énergies fossiles. C'est là un point essentiel. D'ailleurs, comment peut-on parler, comme l'a fait Mme Rossignol, de « tout-nucléaire », alors que 51 % de la consommation finale dépendent des énergies fossiles dans notre pays? Il n'y a pas de politique du « tout-nucléaire » en France, quand bien même les trois quarts de notre électricité sont d'origine nucléaire! Notre principal problème, aujourd'hui comme demain, c'est notre dépendance aux énergies fossiles.

Chantal Jouanno a affirmé avec raison que notre *mix* énergétique devait être le plus décarboné possible; j'y reviendrai. Elle a aussi souligné la nécessité d'investir dans les réseaux de façon colossale et programmée dans le temps, question que j'ai évoquée à l'instant. Enfin, je souscris aux propos qu'elle a tenus sur la nécessité de réaliser des économies d'énergie.

Si vous êtes de bonne foi, vous ne pouvez pas dire, madame Rossignol, que le nucléaire serait une solution « franco-française ». J'ai déjà indiqué que les principaux pays émergents étaient en train de s'engager dans cette filière. Même en Europe, nous ne sommes pas isolés: au sein de l'Union européenne, seize pays sur vingt-sept ont réaffirmé la place du nucléaire dans leur *mix* énergétique. Demain matin, douze de ces seize pays participeront à la réunion que j'ai organisée à Bercy.

Mme Laurence Rossignol. Ce ne sont pas les pays les plus peuplés!

M. Éric Besson, ministre. On ne peut donc pas prétendre que le nucléaire soit un choix franco-français!

Par ailleurs, madame Rossignol, j'aurais aimé comprendre pourquoi le nucléaire n'est pas, selon vous, une solution contre le réchauffement climatique. Vous avez procédé par

affirmations. Je relirai soigneusement la transcription de votre intervention dans le *Journal officiel*, mais je doute que quiconque dans l'hémicycle ait compris votre démonstration!

Mme Laurence Rossignol. Je vais vous l'expliquer, monsieur le ministre: le volume du nucléaire dans le *mix* énergétique mondial ne dépassera pas 5%! Voilà l'explication!

M. Éric Besson, ministre. En matière de standards applicables, notre pays est le premier à avoir déclaré, et ce dès février 2011, donc avant la catastrophe de Fukushima, qu'il ne construirait sur son sol ou à l'étranger que des réacteurs de troisième génération. Je m'inscris donc en faux contre les propos que vous avez tenus! De même, en matière d'audits, la France a été en pointe: c'est nous qui avons proposé à Bruxelles de les réaliser. Quant à la force d'intervention rapide, j'ai déjà indiqué que c'est notre pays qui en a demandé la mise en place à l'échelon international.

Par ailleurs, vous nous avez expliqué en substance que le fait que l'électricité soit 40 % moins chère en France qu'en Allemagne pour les ménages et 30 % moins chère pour les industriels n'avait pas grande importance... Je vous laisse le soin de l'expliquer aux intéressés!

Tous les objectifs qui avaient été fixés à l'occasion du Grenelle de l'environnement seront atteints. La production d'électricité éolienne a été multipliée par quatre, celle d'énergie photovoltaïque par deux cents. En ce qui concerne la part des énergies renouvelables dans le *mix* et les objectifs en matière d'économies d'énergie, les bilans d'étape montrent que nous sommes très en avance.

Étant donné vos responsabilités au sein du parti socialiste, madame Rossignol, je m'étonne que vous n'ayez pas consacré au moins une ou deux minutes de votre temps de parole à un exposé de la politique énergétique que vous préconisez...

Par exemple, j'aurais aimé que vous nous expliquiez comment, à quel rythme et suivant quelles modalités vous fermeriez vingt-quatre réacteurs sur les cinquante-huit que compte notre pays. J'aurais aussi aimé apprendre par quoi vous les remplacerez et quelle serait, selon vous, l'incidence d'une telle décision sur les tarifs de l'électricité pour les ménages et les industriels. Vous vous êtes bien gardée d'aborder ces questions!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. À partir du mois de mai, vous allez beaucoup nous entendre!

Mme Laurence Rossignol. Patience, le 6 mai, on vous expliquera tout! François Hollande a promis un grand débat sur l'énergie, vous pourrez même y participer!

M. Éric Besson, ministre. Contrairement à ce que vous avez suggéré, le Gouvernement n'a jamais dit que l'Allemagne avait relancé ses centrales nucléaires! Cette rumeur a circulé, mais aucun membre du Gouvernement ne l'a reprise.

Mme Laurence Rossignol. Elle a rouvert des centrales au gaz!

M. Éric Besson, ministre. Non, il s'agit de centrales fonctionnant au charbon.

Enfin, vous avez prétendu que le Gouvernement avait cherché à faire peur en annonçant un *black-out* en Europe en cas de grand froid. Il n'en est rien! Du fait de l'interconnexion des réseaux, nous avons simplement demandé dès septembre à EDF, à RTE et à tous les opérateurs d'être extrêmement vigilants dans une telle hypothèse.

Mme Laurence Rossignol. Vous êtes meilleur visionnaire en matière de météo que d'énergie!

M. Éric Besson, ministre. Je souscris à nombre des propos frappés au coin du bon sens qu'a tenus M. Fortassin.

En ce qui concerne l'éolien *offshore*, le Gouvernement a décidé de lancer un appel d'offres pour une puissance installée de deux fois 3 000 mégawatts.

De façon plus générale, notre objectif en matière d'énergies renouvelables n'est pas seulement d'accroître les capacités de production ; nous voulons parallèlement favoriser l'émergence de filières industrielles de qualité, au travers de plusieurs programmes que nous avons lancés grâce aux investissements d'avenir.

Notre politique est bien d'assurer une transition énergétique, mais il ne faut pas faire l'amalgame entre cette dernière et sortie du nucléaire ou réduction de sa part dans la production d'énergie. Nous concevons la transition énergétique comme une voie menant à la réduction de notre dépendance aux hydrocarbures grâce à une amélioration de l'efficacité énergétique, au développement des énergies renouvelables et au maintien d'un socle nucléaire toujours plus sûr et transparent.

Je tiens à le redire : l'action du Gouvernement aura permis un développement sans précédent des énergies renouvelables, en particulier par la création du fonds chaleur, le lancement d'appels d'offres pour la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables et les investissements d'avenir.

Mme Laurence Rossignol. Pour quelles filières industrielles, monsieur le ministre ?

M. Éric Besson, ministre. Madame Rossignol, cessez de m'interrompre ! Il est dommage que vous ayez été moins prolixes à la tribune, tout à l'heure, car nous aurions aimé entendre vos propositions !

Mme Laurence Rossignol. J'ai parlé sept minutes ; cela fait plus d'une demi-heure que vous répondez aux orateurs et dix minutes que vous commentez mon intervention : elle ne devait donc pas être aussi vide que vous le dites !

M. Éric Besson, ministre. Mardi dernier, à l'occasion du colloque annuel du Syndicat des énergies renouvelables, j'ai présenté le bilan de l'action du Gouvernement.

Pour ce qui concerne le nucléaire, je tiens à saluer l'initiative du groupe UMP, dont la proposition de résolution a permis le présent débat.

Le choix du nucléaire fait par la France il y a près d'un demi-siècle a une contrepartie nécessaire : une exigence absolue en matière de sûreté et de transparence. À ce propos, les premières conclusions des évaluations complémentaires de sûreté demandées par le Premier ministre à l'Autorité de sûreté nucléaire ont été rendues publiques le 3 janvier dernier. Selon l'ASN, l'ensemble des installations nucléaires françaises soumises à l'audit présentent « un niveau de sûreté suffisant pour pouvoir continuer d'être exploitées ».

L'ASN a également demandé que la robustesse des installations soit renforcée afin de leur permettre, le cas échéant, de faire face à des situations extrêmes. En effet, le niveau de sûreté de nos installations doit continuer d'être augmenté, comme il l'a été en permanence depuis le lancement du programme nucléaire français. Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même veillerons à ce que les travaux demandés soient réalisés dans les délais prescrits.

Dans le même souci de transparence, le Premier ministre a demandé à la Cour des comptes de procéder à un audit des coûts du nucléaire. Le rapport que la Cour des comptes a rendu le 31 janvier dernier comporte trois conclusions principales.

En premier lieu, il n'existe pas de coûts cachés dans le nucléaire ; il faut donc en finir avec ce vieux mythe !

En deuxième lieu, s'il existe des incertitudes, elles ne peuvent affecter qu'à la marge le coût du nucléaire. Nous avons d'ailleurs lancé des audits complémentaires afin de les lever. La Cour des comptes estime que le coût total du nucléaire n'évoluerait que de 5 % environ si les charges futures de démantèlement ou de gestion des déchets venaient à doubler. Quant à l'incidence de l'augmentation des charges de maintenance, elle est évaluée à 10 % du coût moyen.

Enfin, la Cour des comptes conclut que l'électricité produite par le parc nucléaire, dont le coût total est compris entre 33 et 49 euros par mégawattheure, selon que l'on prend ou non en compte le fait que le parc nucléaire actuel est largement amorti, constitue, après l'hydroélectricité, la source d'électricité la plus compétitive. Il faut le dire et le répéter ! Celles et ceux qui espéraient que la Cour des comptes démontrerait l'inverse en sont pour leurs frais...

M. Ronan Dantec. C'est faux ! L'EPR n'est pas compétitif !

M. Éric Besson, ministre. Ainsi, les travaux de la Cour des comptes confirment que notre parc nucléaire constitue un atout économique pour les Français et pour nos entreprises. Il n'y a pas de mystère : c'est grâce au nucléaire que le coût de l'électricité est de 40 % inférieur à la moyenne européenne.

Nous considérons que nous n'avons pas le droit de sacrifier cet héritage de l'investissement des Français. Dans cet esprit, la meilleure stratégie pour notre pays est la prolongation de la durée de vie du parc nucléaire, sous réserve des avis de l'ASN.

Ce matin même, à l'occasion de son déplacement à Fessenheim, le Président de la République a présenté les conclusions du conseil de politique nucléaire qu'il a réuni hier. Il a demandé très clairement que soit engagé le processus permettant de préparer la prolongation de la durée de vie des centrales nucléaires au-delà de quarante ans, et ajouté qu'il n'était pas question de fermer de manière anticipée des réacteurs nucléaires que l'ASN considérerait comme aptes à fonctionner.

Nous devons aussi, à l'évidence, achever la construction du réacteur EPR de Flamanville. J'observe avec plaisir que les avis sont désormais unanimes sur ce sujet...

M. Ronan Dantec. Pas du tout !

M. Éric Besson, ministre. Excusez-moi, le parti socialiste est d'accord, mais pas vous ! (*Sourires.*)

Nous devons également poursuivre le projet d'EPR de Penly. Combiné au développement de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, celui-ci nous permettra de disposer de marges de manœuvre pour préserver notre capacité à prendre toute décision relative à la sûreté du parc nucléaire.

Enfin, pour compléter la programmation pluriannuelle des investissements de production électrique, actuellement établie à un horizon de dix ans, le conseil de politique nucléaire, présidé par le Président de la République, a demandé au ministre chargé de l'énergie d'élaborer la prochaine planification à l'horizon de 2030. Retenir ce nouvel horizon permettra

d'illustrer explicitement les choix possibles et leurs conséquences dans l'hypothèse où la durée de vie de certaines centrales serait prolongée au-delà de quarante ans.

J'ajoute que notre filière industrielle s'est renforcée et se renforcera encore. Le partenariat stratégique que tout le monde appelait de ses vœux entre les deux industriels majeurs que sont EDF et Areva a été conclu. Quant au comité stratégique de filière, il est pleinement opérationnel.

Pour conclure, il n'est pas question pour nous de sacrifier notre parc nucléaire en le fermant totalement ou partiellement pour des raisons qui ne seraient qu'idéologiques, alors que l'ASN considère que nos centrales sont en état de continuer à fonctionner. Nous n'accepterons pas que le fruit de l'investissement des Français soit détruit.

Le Gouvernement est donc favorable à l'adoption de la présente proposition de résolution, dont il approuve pour sa part aussi bien l'exposé des motifs que les termes. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean Bizet. Très bien !

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole?...

Nous allons procéder au vote sur la proposition de résolution n° 202, relative à la filière industrielle nucléaire française.

Proposition de résolution

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu les articles 1^{er} à 6 de la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 relative à l'application des articles 34-1, 39 et 44 de la Constitution,
- ④ Vu le chapitre VIII *bis* du Règlement du Sénat ;
- ⑤ Considérant l'excellence de la filière industrielle nucléaire française,
- ⑥ Considérant son poids économique et les emplois qui y sont directement ou indirectement attachés,
- ⑦ Considérant la force de cette filière à l'international,
- ⑧ Considérant que son outil industriel est un élément important d'une stratégie de réindustrialisation de notre pays et qu'il contribue à sa compétitivité,
- ⑨ - attire l'attention sur la nécessité de mener conjointement les réflexions sur l'équilibre du bouquet énergétique français et celles sur la pérennité de notre filière industrielle nucléaire ;
- ⑩ - souligne que toute modification sensible de ce bouquet devrait s'opérer selon des modalités préservant l'excellence de cette filière ainsi que ses importantes perspectives de développement à l'international ;

⑪ - plaide pour le maintien d'un outil industriel qui soit en capacité de répondre aux besoins des pays tiers en énergie nucléaire ;

⑫ - met en garde contre toute déstabilisation brutale de la filière au risque notamment de préjudicier à la sûreté nucléaire.

Mme la présidente. Mes chers collègues, je rappelle que la conférence des présidents a décidé que les interventions des orateurs valaient explications de vote.

Je mets aux voix la proposition de résolution.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe UMP.

Je rappelle que l'avis du Gouvernement est favorable.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin n° 101 :

Nombre de votants	331
Nombre de suffrages exprimés	331
Majorité absolue des suffrages exprimés	166
Pour l'adoption	171
Contre	160

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR.*)

M. Roland du Luart. Très bien !

6

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 13 février 2012, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

1. Proposition de résolution relative à l'application de certaines dispositions de la loi du 9 juillet 2010, concernant les violences faites aux femmes, aux violences au sein des couples et aux incidences de ces dernières sur les enfants, présentée en application de l'article 34-1 de la Constitution (n° 200, 2011-2012).

2. Conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi relative à l'exploitation numérique des livres indisponibles du XX^{ème} siècle (n° 327, 2011-2012).

Rapport de Mme Bariza Khiari, rapporteure pour le Sénat (n° 326, 2011-2012).

3. Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports (n° 329, 2011-2012).

Rapport de Mme Odette Herviaux, rapporteure pour le Sénat (n° 328, 2011-2012).

4. Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi fixant au 11 novembre la commémoration de tous les morts pour la France (n° 317, 2011-2012).

Rapport de M. Marcel-Pierre Cléach, rapporteur pour le Sénat (n° 316, 2011-2012).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

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

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

QUESTION(S) ORALE(S)

REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Futur usage du site de la société Production textiles et plastiques de la Marne

n° 1601 - Le 16 février 2012 - **Mme Françoise FÉRAT** attire l'attention de **M. le ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique** sur le devenir du site de la société Production textiles et plastiques de la Marne (PTPM), filiale du groupe Trèves, se trouvant à Aÿ-Champagne dans la Marne.

En cessation d'activité depuis le 25 juin 2010, la fermeture de la société a abouti à 150 licenciements. Le conseil municipal d'Aÿ-Champagne a reçu pour avis un rapport sur les engagements de dépollution de l'entreprise. Les élus ont alors appris avec surprise que si le site abandonné est bien pollué, le groupe Trèves ne sera pas contraint de payer les frais de dépollution s'il parvient à céder la parcelle à une entreprise qui maintiendrait une « activité comparable ». Un rapport sur les engagements de dépollution de l'entreprise leur a été transmis pour avis. Ils ont estimé que cette disposition était trop vague et qu'elle constituait un risque fort de transfert de la responsabilité et de la charge de dépollution vers les potentiels acquéreurs. C'est pourquoi ils ont donné à l'unanimité un avis défavorable à ce rapport.

Le groupe Trèves souhaite aujourd'hui vendre le site pollué à des producteurs de champagne. Il semble plus que surprenant que cette activité puisse être mise en œuvre sur un tel site, l'activité ne pouvant pas être considérée comme « comparable ».

C'est pour l'ensemble de ces raisons que les élus concernés souhaitent légitimement que ce dossier soit rejeté. Elle lui demande de bien vouloir lui donner la position du Gouvernement sur ce dossier.

ANNEXE AU PROCES VERBAL

de la séance

du jeudi 9 février 2012

Scrutin n° 101

sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à la filière industrielle nucléaire française, présentée en application de l'article 34-1 de la Constitution

Nombre de votants	329
Suffrages exprimés	329
Pour	170
Contre	159

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (132) :

Pour : 131

N'a pas pris part au vote : 1 M. Bernard Saugey

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (130) :

Contre : 128

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Jean-Pierre Bel - Président du Sénat et Mme Bariza Khiari - qui présidait la séance

GRUPE DE L'UNION CENTRISTE ET RÉPUBLICAINE (31) :

Pour : 31

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Contre : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

Pour : 1 M. Gilbert Barbier

N'ont pas pris part au vote : 15

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Contre : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Pour : 7

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Christophe Béchu	Pierre Bordier
Jean-Paul Amoudry	Michel Bécot	Natacha Bouchart
Pierre André	Claude Belot	Joël Bourdin
Jean Arthuis	Pierre Bernard-	Jean Boyer
Gérard Bailly	Reymond	Marie-Thérèse
Gilbert Barbier	Joël Billard	Bruguière
Philippe Bas	Jean Bizet	François-Noël Buffet
René Beaumont	Jean-Marie Bockel	François Calvet

Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Vincent Capo-Canellas
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Caroline Cayeux
Gérard César
Pierre Charon
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Francis Delattre
Marcel Deneux
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Marie-Hélène Des
Esgaulx
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Marie-Annick
Duchêne
Alain Dufaut
André Dulait
Ambroise Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Hubert Falco
Jacqueline Farreyrol
Françoise Férat
André Ferrand
Louis-Constant
Fleming
Gaston Flosse
Michel Fontaine
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André
Frassa

Pierre Frogier
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-
Maylam
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
François Grosdidier
Charles Guené
Joël Guerriau
Pierre Hérisson
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyest
Pierre Jarlier
Sophie Joissains
Chantal Jouanno
Christiane
Kammermann
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Gérard Larcher
Jean-Jacques Lasserre
Robert Laufoalulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecerf
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Jean-Claude Lenoir
Claude Léonard
Philippe Leroy
Valérie Létard
Jean-Louis Lorrain
Roland du Luart
Michel Magras
Philippe Marini
Hervé Marseille

Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Alain Milon
Aymeri de
Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Catherine Morin-
Desailly
Philippe Nachbar
Christian Namy
Louis Nègre
Philippe Paul
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Sophie Primas
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
André Reichardt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Gérard Roche
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido
Esther Sittler
Abdourahmane
Soilih
Henri Tandonnet
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Hilarion Vendegou
René Vestri
Jean-Pierre Vial
André Villiers
François Zocchetto

Ont voté contre :

Leila Aïchi	Serge Andreoni	Jean-Étienne
Jacqueline Alquier	Maurice Antiste	Antoinette
Michèle André		Alain Anziani

Aline Archimbaud	Jacques Cornano	Edmond Hervé	Isabelle Pasquet	Daniel Reiner	René Teulade
Éliane Assassi	Roland Courteau	Odette Herviaux	Jean-Marc Pastor	Thierry Repentin	Jean-Marc Todeschini
David Assouline	Cécile Cukierman	Robert Hue	Georges Patient	Alain Richard	Richard Tuheiva
Bertrand Auban	Ronan Dantec	Claude Jeannerot	François Patriat	Roland Ries	André Vallini
Dominique Bailly	Yves Daudigny	Philippe Kaltenbach	Daniel Percheron	Gilbert Roger	René Vandierendonck
Delphine Bataille	Marc Daunis	Ronan Kerdraon	Jean-Claude Peyronnet	Yves Rome	Yannick Vaugrenard
Marie-France Beaufrils	Annie David	Virginie Klès	Bernard Piras	Laurence Rossignol	Paul Vergès
Esther Benbassa	Michel Delebarre	Yves Krattinger	Jean-Vincent Placé	Patricia Schillinger	Michel Vergoz
Claude Bérît-Débat	Jean-Pierre Demerliat	Georges Labazée	Roland Povinelli	Mireille Schurch	Maurice Vincent
Michel Berson	Michelle Demessine	Joël Labbé	Gisèle Printz	Jean-Pierre Sueur	Dominique Watrin
Jacques Berthou	Christiane Demontès	Serge Larcher	Marcel Rainaud	Simon Sutour	Richard Yung
Jean Besson	Jean Desessard	Françoise Laurent-	Daniel Raoul	Catherine Tasca	
Michel Billout	Félix Desplan	Perrigot	François Rebsamen	Michel Teston	
Marie-Christine Blandin	Évelyne Didier	Gérard Le Cam			
Maryvonne Blondin	Claude Dilain	Jean-Yves Leconte			
Éric Bocquet	Claude Domeizel	Jacky Le Menn			
Nicole Bonnefoy	Odette Duriez	Claudine Lepage			
Nicole Borvo Cohen-Seat	Josette Durrieu	Jean-Claude Leroy	Nicolas Alfonsi	Pierre-Yves Collombat	Jean-Claude Requier
Yannick Botrel	Vincent Eblé	Michel Le Scouarnec	Jean-Michel Baylet	Anne-Marie Escoffier	Bernard Saugey
Corinne Bouchoux	Philippe Esnol	Alain Le Vern	Christian Bourquin	François Fortassin	Robert Tropeano
Didier Boulaud	Frédérique Espagnac	Marie-Noëlle Lienemann	Jean-Pierre Chevènement	Françoise Laborde	Raymond Vall
Martial Bourquin	Alain Fauconnier	Jeanny Lorgeoux	Yvon Collin	Jacques Mézard	François Vendasi
Bernadette Bourzai	Christian Favier	Jean-Jacques Lozach		Jean-Pierre Plancade	
Michel Boutant	Jean-Luc Fichet	Roger Madec			
Nicole Bricq	Jean-Jacques Filleul	Philippe Madrelle			
Jean-Pierre Caffet	Guy Fischer	Jacques-Bernard Magner			
Pierre Camani	Thierry Foucaud	François Marc			
Claire-Lise Champion	Jean-Claude Frécon	Marc Massion			
Jean-Louis Carrère	André Gattolin	Rachel Mazuir			
Françoise Cartron	Catherine Génisson	Michelle Meunier			
Luc Carvounas	Jean Germain	Danielle Michel			
Bernard Cazeau	Samia Ghali	Jean-Pierre Michel			
Yves Chastan	Dominique Gillot	Gérard Miquel			
Jacques Chiron	Jacques Gillot	Jean-Jacques Mirassou			
Karine Claireaux	Jean-Pierre Godefroy	Thani Mohamed Soilihi			
Laurence Cohen	Brigitte Gonthier-Maurin	Robert Navarro			
Gérard Collomb	Gaëtan Gorce	Alain Néri			
Hélène Conway Moutret	Jean-Noël Guérini	Renée Nicoux			
	Didier Guillaume				
	Claude Haut				

N'ont pas pris part au vote :

Nicolas Alfonsi	Pierre-Yves Collombat	Jean-Claude Requier
Jean-Michel Baylet	Anne-Marie Escoffier	Bernard Saugey
Christian Bourquin	François Fortassin	Robert Tropeano
Jean-Pierre Chevènement	Françoise Laborde	Raymond Vall
Yvon Collin	Jacques Mézard	François Vendasi
	Jean-Pierre Plancade	

N'ont pas pris part au vote :

M. Jean-Pierre Bel - Président du Sénat et Mme Bariza Khiari - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	331
Nombre des suffrages exprimés	331
Majorité absolue des suffrages exprimés	166
Pour l'adoption	171
Contre	160

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	191,20
33	Questions 1 an	142,00
83	Table compte rendu 1 an	39,90
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	171,40
35	Questions 1 an	102,10
85	Table compte rendu 1 an	35,60
95	Table questions 1 an	23,40

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

Paiement à réception de facture

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

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

(*) Arrêté du 17 novembre 2011 publié au *Journal officiel* du 19 novembre 2011

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,50 €