

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Séances du mardi 25 juin 2013

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	6929
2 ^e séance	6961
3 ^e séance	7011

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

283^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 25 juin 2013

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

1. Questions orales sans débat (p. 6932)

AVENIR DE LA FILIÈRE PORCINE (p. 6932)

M. François André

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

COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE SAISONNIÈRE DANS LE SECTEUR DES FRUITS ET LÉGUMES (p. 6933)

Mme Sophie Rohfritsch

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

CRÉATION D'UNE INTERCONNEXION SUD DES LIGNES À GRANDE VITESSE EN ÎLE-DE-FRANCE (p. 6934)

M. Olivier Faure

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

RÉALISATION D'UNE TROISIÈME VOIE SUR L'A31 EN MOSELLE (p. 6935)

M. Michel Liebgott

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

LIAISON TGV PARIS-TOURS (p. 6936)

M. Jean-Patrick Gille

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

MODERNISATION DES LIGNES FERROVIAIRES DANS LES PAYS DE LA LOIRE (p. 6936)

Mme Monique Rabin

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

CROISSANCE BLEUE EN MÉDITERRANÉE (p. 6937)

M. Sébastien Denaja

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE (p. 6938)

Mme Eva Sas

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

TARIFICATION DES PÉAGES D'AUTOROUTES (p. 6939)

M. Patrice Carvalho

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

DÉVIATIONS DES COMMUNES DE MORMANT ET DE GUIGNES (p. 6940)

M. Yves Jégo

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

RÉALISATION DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLÉ (p. 6941)

M. Édouard Courtial

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

IMPLANTATION D'ANTENNES DE TÉLÉPHONIE MOBILE (p. 6942)

Mme Monique Iborra

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER DE SALON-DE-PROVENCE (p. 6943)

M. Jean-Pierre Maggi

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

AVENIR DU RÉGIME MINIER (p. 6944)

M. Nicolas Bays

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

AVENIR DE L'HÔPITAL DE BRIANÇON (p. 6945)

M. Joël Giraud

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

M. Joël Giraud

RECONSTRUCTION DU CENTRE HOSPITALIER GÉNÉRAL DE CLERMONT (p. 6946)

M. Édouard Courtial

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

MODALITÉS DE FINANCEMENT DES PRESTATIONS
SOCIALES LÉGALES (p. 6947)

M. Hervé Gaymard

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE
PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION À BRUAY-LA-
BUISSIÈRE (p. 6947)

M. Serge Janquin

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

M. Serge Janquin

INCITATION AU TRI SÉLECTIF DES DÉCHETS MÉNAGERS
(p. 6948)

M. André Schneider

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé

CONSÉQUENCES DES RETARDS DE PAIEMENT POUR LES
PME PRESTATAIRES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
(p. 6949)

Mme Anne Grommerch

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants

Mme Anne Grommerch

EMPLOI DES SENIORS (p. 6950)

M. Paul Salen

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants

M. Paul Salen

AVENIR DES COMMUNES ASSOCIÉES (p. 6951)

M. Frédéric Reiss

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants

M. Frédéric Reiss

CONSTRUCTION DE LA GENDARMERIE DE BEAUCOURT
(p. 6952)

M. Damien Meslot

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants

M. Damien Meslot

FINANCEMENT DES ACTIONS DE COOPÉRATION
DÉCENTRALISÉE (p. 6952)

M. Christian Eckert

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger

M. Christian Eckert

RÉORGANISATION DES COURS D'APPEL (p. 6953)

Mme Marie-Jo Zimmermann

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger

Mme Marie-Jo Zimmermann

SÉDENTARISATION DES ROMS (p. 6954)

Mme Véronique Besse

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger

Mme Véronique Besse

MOYENS ATTRIBUÉS AUX ÉCOLES ET COLLÈGES DES
QUARTIERS SUD DU MANS (p. 6955)

Mme Marietta Karamanli

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

Mme Marietta Karamanli

COMPTABILISATION DES ENFANTS DE MOINS DE DEUX
ANS DANS LES EFFECTIFS DE LA CARTE SCOLAIRE
(p. 6956)

M. Alain Marc

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

MISE EN PLACE DES NOUVEAUX RYTHMES SCOLAIRES
(p. 6956)

Mme Marie-Louise Fort

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

Mme Marie-Louise Fort

EXTRACTION DU SABLE DANS LA BAIE DE LANNION
(p. 6957)

Mme Corinne Erhel

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

Mme Corinne Erhel

AVENIR DU SITE DE PREVENT GLASS À BAGNEAUX-SUR-
LOING (p. 6958)

Mme Valérie Lacroute

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

CLASSEMENT DES ŒUVRES DE LE CORBUSIER AU
PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO (p. 6959)

M. Dino Cinieri

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale

M. Dino Cinieri

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6960)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

AVENIR DE LA FILIÈRE PORCINE

Mme la présidente. La parole est à M. François André, pour exposer sa question, n°328, relative à l'avenir de la filière porcine.

M. François André. Madame la présidente, monsieur le ministre délégué chargé de l'agroalimentaire, je souhaite associer à ma question mon collègue du Morbihan, Jean-Pierre Le Roch.

La filière porcine est confrontée depuis des années à des difficultés chroniques, qui se traduisent notamment par la baisse tendancielle de la production et, *de facto*, une surcapacité d'abattage. Les causes sont multiples, à la fois exogènes, du fait de distorsions de concurrence avec l'Allemagne sur les pratiques salariales ou encore de la hausse des prix des matières premières, et endogènes, en raison de régimes administratifs d'autorisation paralysants et d'installations d'élevage insuffisamment modernisées faute de capacités d'investissement.

Vous n'ignorez pas la forte attente que suscitent les initiatives du Gouvernement, notamment en Bretagne, et chez les éleveurs du département d'Ille-et-Vilaine. Avec 57 % du cheptel porcin français, notre région se place en première position, ce qui induit un nombre d'emplois directs ou indirects très important, puisque les seules exploitations porcines rassemblent plus de 27 000 équivalents temps plein. Le maintien et la modernisation de ce secteur sont donc des enjeux majeurs pour notre région.

Par ailleurs, les éleveurs de porc ont été soumis à une inflation normative dans tous les domaines, comme, par exemple, le bien-être animal, qui appelle de multiples modifications de leurs installations. Onéreux ou chronophages, ces travaux réduisent d'autant les capacités d'élevage et privent les éleveurs des revenus nécessaires au maintien de leur activité. Cette réalité est à mettre en perspective avec les

conditions d'exploitation beaucoup moins contraignantes dans certains autres pays du marché européen, qui portent ainsi atteinte à la compétitivité de nos élevages.

Le 15 avril dernier, vous avez, avec Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, présenté devant les professionnels et les acteurs de la filière porcine un plan d'avenir qui vise à redonner confiance et à insuffler une dynamique partagée par tous. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer les mesures précises envisagées et les moyens de mise en œuvre de ce plan d'avenir essentiel pour une filière fragilisée ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire. Monsieur le député, la filière porcine, notamment en Bretagne, traverse, comme vous l'avez dit, une crise profonde, avec la baisse de la production, la hausse du coût des matières premières, le tout dans le contexte d'une concurrence internationale, et d'abord européenne, très rude. C'est la raison pour laquelle, avec Stéphane Le Foll, nous avons pris dès le mois d'avril des orientations fortes. Nous avons mis au point un plan, avec l'ensemble des acteurs, pour relancer la filière porcine en France. Ce plan a vocation à redonner des perspectives à nos producteurs, en conjuguant l'enjeu économique et l'enjeu écologique. Concrètement, ce plan se décline en trois axes majeurs.

Il s'agit tout d'abord de soutenir l'investissement, à la fois dans la production et la transformation, en faisant confiance à la capacité des producteurs à maîtriser l'enjeu environnemental, et ce grâce au plan « Méthanisation », que nous avons lancé avec Delphine Batho.

Deuxième axe : la remise en ordre des règles de la négociation commerciale. Je veux parler de la correction de la loi de modernisation de l'économie, votée en 2008. Cette correction est aujourd'hui portée dans le projet de loi « Consommation » qui vous est présenté par Benoît Hamon. Nous veillerons à ce que la question de la volatilité des prix des matières premières soit incluse dans cette correction de la LME.

Enfin, troisième axe : la valorisation de l'origine France, avec l'instauration prochaine d'une charte et d'un label « Viande de France », y compris pour la viande porcine.

Par ailleurs, pour donner toute sa force à ce plan, nous avons pris quelques mesures récentes. Tout d'abord, nous avons nommé, le 30 mai dernier, le médiateur des contrats pour permettre une revalorisation du prix payé aux producteurs. Il est très important de répondre à l'urgence. Nous avons ensuite engagé la simplification des démarches administratives pour les installations classées. Enfin, nous avons, la semaine dernière, signé le contrat de filière alimentaire, et cela concerne la Bretagne : nous souhaitons en effet stimuler l'investissement mais aussi l'emploi dans la filière alimentaire.

Au-delà des mesures strictement nationales, nous travaillons aussi, bien sûr, dans l'espace européen. Vous le savez, le Président de la République lui-même a posé le débat des abus de la directive « Détachement », de sorte que l'on puisse y mettre fin, et que l'on puisse soutenir l'investissement. Cela me ramène aux nouveaux outils que nous avons engagés avec la Banque publique d'investissement. Il ne faudrait pas que, d'un côté, nous agissions et que, de l'autre, nous perdions des marges de manœuvre ou de compétitivité. Les deux sont indissociablement liés.

En conclusion, je suis convaincu que la filière porcine a un vrai avenir devant elle, mais pour cela il faut que l'ensemble de la filière puisse s'organiser et se structurer autour d'objectifs partagés. Cela concerne les producteurs, les transformateurs, mais aussi la grande distribution.

COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE SAISONNIÈRE DANS LE SECTEUR DES FRUITS ET LÉGUMES

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Rohfrisch, pour exposer sa question, n°341, relative au coût de la main-d'œuvre saisonnière dans le secteur des fruits et légumes.

Mme Sophie Rohfrisch. Monsieur le ministre délégué chargé de l'agroalimentaire, ma question concerne les distorsions de concurrence qui pénalisent nos producteurs de fruits et légumes. Vous le savez, pour certaines productions de fruits et légumes, le coût de la main-d'œuvre peut représenter jusqu'à 70 % des coûts de production. Ce sont des coûts incompressibles dans la mesure où la mécanisation est totalement impossible. C'est le cas en Alsace, et notamment dans le Bas-Rhin, pour la production d'asperges, que je connais bien, où le travail de récolte est très important et nécessite beaucoup de main-d'œuvre.

Le problème rencontré par nos producteurs s'explique par le différentiel du coût de la main-d'œuvre saisonnière entre la France et ses voisins européens, notamment l'Allemagne. Les professionnels de la filière « fruits et légumes » qualifient littéralement de dumping social ces pratiques. En effet, les exploitations agricoles allemandes réalisent l'essentiel des travaux saisonniers en embauchant des personnels qui bénéficient déjà d'un régime de protection sociale – demandeurs d'emploi, saisonniers rattachés à leur conjoint, salariés en congés payés –, ce qui leur permet une exonération quasi totale des charges. En outre, ces exploitations allemandes sont autorisées à embaucher 90 % de salariés étrangers sans avoir à payer de taxes du type OFII.

En prenant toujours pour exemple la production d'asperges, qui nécessite 1 200 heures de travail par hectare, le producteur allemand, compte tenu d'un régime fiscal tout à fait favorable, peut économiser 6 000 euros par hectare par rapport à son homologue français, notamment alsacien.

Si l'on ajoute les questions de SMIC horaire et de flexibilité du temps de travail, on constate que les producteurs de fruits et légumes sont en mesure d'inonder nos marchés de produits frais de qualité, à des prix tout à fait impossibles à concurrencer pour nous, Français : une salade allemande vaut, par exemple, 50 centimes d'euros, alors qu'une salade française vaut au minimum 70 centimes.

La première conséquence de cette situation est le recul de la production de fruits et légumes en France, déjà amorcé depuis quinze ans. On constate ainsi une diminution des

surfaces cultivées d'au moins 15 %, alors que ces surfaces ont pu augmenter d'au moins 30 % chez nos voisins allemands.

Vous connaissez la problématique : beaucoup d'élus et de professionnels vous ont à maintes reprises interrogé à ce sujet. Vous avez répondu en stigmatisant systématiquement l'absence de salaire minimum en Allemagne comme cause principale de la situation. Mais vous savez que ce n'est pas la seule. Il serait urgent d'agir, en portant, comme l'a fait votre collègue belge, par exemple, un recours devant la Commission européenne, et en agissant réellement pour que l'instauration d'un SMIC européen vienne apaiser cette situation, plutôt que de procéder par simples incantations. Au lieu de cela, nos producteurs de fruits et légumes assistent pour l'instant à l'augmentation de leurs charges, qu'un éventuel crédit d'impôt compétitivité emploi ne viendrait adoucir qu'en 2014, à condition qu'ils aient suffisamment de masse salariale pour y prétendre.

Avec mes collègues alsaciens, que j'associe à cette question et qui vous ont déjà interrogé à ce sujet, nous souhaiterions savoir quelles sont les mesures que vous envisagez dans l'immédiat pour soutenir nos producteurs de fruits et légumes et quelles sont les solutions qui peuvent être trouvées avec nos voisins européens pour remettre en ordre ce problème de distorsion européenne.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire. Vous m'interrogez, madame la députée, sur les difficultés réelles rencontrées par les filières fruits et légumes face à la concurrence européenne. Il est vrai que la question du coût du travail est très importante pour des filières qui emploient beaucoup de main-d'œuvre. Aussi, dès son entrée en fonction, dès juin 2012, le Gouvernement a-t-il pris plusieurs mesures.

Tout d'abord, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2012 et de la loi de finances pour 2013, nous avons maintenu le dispositif TODE – travailleurs occasionnels demandeurs d'emploi – qui exonère de charges sociales les agriculteurs qui emploient des travailleurs saisonniers sur leur exploitation : cela correspond à plus de 500 millions d'euros pour 2012.

Ensuite, nous avons mis en place le CICE, non pas uniquement en 2014, madame la députée, mais dès 2013. Ce dispositif permettra de réduire le coût de la masse salariale de 4 % en 2013 et de 6 % en 2014. Au total, ce sont plus de 20 milliards d'euros qui sont ainsi dégagés par la solidarité nationale.

La conjugaison des dispositifs CICE et TODE aura pour conséquence de faire baisser le coût du travail, sur les emplois saisonniers mais aussi sur les emplois permanents. En même temps – et vous le savez aussi bien que moi, madame la députée –, la compétitivité ne se résume pas exclusivement à une question de coût du travail : cela va beaucoup plus loin. Nous travaillons aujourd'hui avec la BPI sur l'innovation et sur le financement de l'investissement en faveur de l'agriculture et de l'agroalimentaire, et donc aussi en faveur des filières fruits et légumes.

Je constate d'ores et déjà – et vous le constaterez avec moi – que les investissements réalisés, en particulier pour l'asperge, ont permis de retrouver des niveaux de production tout à fait corrects. Quant à la fraise, on note une augmentation sensible de la quantité produite en France ces dernières années.

S'agissant de la question de l'harmonisation sociale européenne, chacun sait qu'elle ne se traite pas uniquement entre Français. Un travail de conviction est mené vis-à-vis de l'ensemble de nos partenaires. D'ailleurs, nos amis et partenaires allemands veulent également poser la question du salaire minimum : Mme Merkel elle-même en a fait état au cours de la campagne législative en Allemagne.

Enfin – et vous l'aurez également noté –, la semaine passée, au cours de la Conférence sociale, le Président de la République a lancé le débat sur la directive relative au détachement des travailleurs, ou plutôt sur les abus de l'utilisation de cette directive, afin qu'un terme soit mis aux pratiques les plus contestables.

Vous voyez, madame la députée, que notre Gouvernement n'est pas dans l'incantation, comme vous le disiez, mais bien dans l'action. Notre volonté est claire : nous voulons protéger nos filières pour protéger nos emplois.

CRÉATION D'UNE INTERCONNEXION SUD DES LIGNES À GRANDE VITESSE EN ÎLE-DE-FRANCE

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, pour exposer sa question, n° 322, relative à la création d'une interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France.

M. Olivier Faure. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, je voudrais ce matin évoquer avec vous un projet que vous connaissez bien : celui de l'interconnexion sud.

Devant la multitude des projets portés par les territoires en matière de transports, vous avez fait le choix de dégager des priorités, qui ne peuvent résulter du seul hasard ou du poids des élus qui les supportent. Pour ma part, je distingue trois critères : la réduction de la congestion ; l'amélioration du quotidien ; l'aménagement du territoire. En l'espèce, pourquoi ce projet est-il porté par la région Île-de-France qui l'a placé en tête de ses priorités ? Pourquoi l'Association des régions de France, à travers la prise de position du président de la commission Infrastructures et transports de l'ARF, a-t-elle clairement soutenu le barreau sud ? Précisément parce que ces trois critères sont pleinement satisfaits par ce projet.

Le contournement de Paris par le sud de l'Île-de-France conjugue en effet les bénéfices suivants : désaturation du réseau du RER C ; par voie de conséquence, souplesse pour la gestion des horaires de TGV ; nouveaux services rendus aux usagers sur les axes nord-sud et est-ouest, puisqu'ils n'auront plus à passer par le centre de Paris pour changer de train ; allègement de fréquentation des gares parisiennes, tant par les provinciaux que par les habitants du sud de l'Île-de-France ; enfin, amélioration de la connexion entre les aéroports d'Orly et de Roissy.

Je conclus, monsieur le ministre, par un autre argument, qui est celui de l'aménagement du territoire. Ce projet desservira demain une agglomération de 300 000 habitants. C'est sur cette partie du territoire que l'essentiel des efforts de construction de logements neufs est aujourd'hui réalisé. Mais c'est là aussi, malheureusement, que les temps de transport quotidiens sont les plus longs. C'est dans le cadran sud-est que le taux d'emploi local est le plus faible : c'est donc là aussi que doivent se déployer tous nos efforts afin que les entreprises disposent de toutes les infrastructures pour pouvoir s'installer sur ce territoire, que je sais, pour bien le connaître, plein d'énergie et qui ne demande qu'à disposer des mêmes chances que les autres.

Vous avez décidé, avec le Premier ministre, de donner un nouveau souffle au Grand Paris. Ce projet de nouveau Grand Paris serait vidé de tout son sens, sans la prise en considération de ce que l'on appelle trivialement la grande couronne et que, s'agissant de la partie du territoire qui me concerne, je préfère appeler le « Far Est ». Or, monsieur le ministre, comme pour le développement du *Far West*, nous avons, nous aussi, besoin du train.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, je connais votre attachement pour ce projet, dont vous avez vanté les mérites et les vertus, car nous avons eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'échanger sur cette question.

Le projet d'interconnexion des LGV au sud de l'Île-de-France consiste à réaliser un barreau de ligne nouvelle reliant la LGV Atlantique aux LGV sud-est, est-européenne et nord afin d'éviter que les TGV intersecteurs ne continuent de circuler sur les lignes classiques de la grande ceinture, également empruntées, comme vous l'avez souligné, par le RER C et par les trains de fret.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettra d'améliorer la jonction entre les différentes LGV convergeant vers Paris, mais également de faciliter l'accès des TGV aux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly.

À la suite du débat public qui s'est achevé en mai 2011, RFF a décidé, dans un premier temps, de s'assurer de la faisabilité du financement des projets en approfondissant, et ce dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie des différents scénarios.

Le scénario C que vous mentionnez présente incontestablement bon nombre d'avantages : des avantages socio-économiques, les plus importants, et des avantages indéniables en termes d'aménagement du territoire, notamment des perspectives de développement urbain pour le secteur de la ville nouvelle de Sénart. S'agissant de son coût, l'estimation sommaire réalisée pour le débat public par RFF l'évaluait à plus de 3 milliards d'euros, aux conditions de 2008.

La question de l'évaluation de l'économie des différents scénarios se pose également pour les différentes modalités de desserte de l'aéroport d'Orly, dont les coûts se situent entre 100 et 600 millions d'euros, selon les options possibles.

Par ailleurs, vous le savez, ce projet a été soumis, comme les autres projets de LGV ou de lignes nouvelles, à un examen par la commission « Mobilité 21 » qui est chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les grands projets d'infrastructures sur notre territoire, sur le fondement de leur contribution aux objectifs d'une politique efficace de transports, qu'il s'agisse du soutien à la mobilité du quotidien – vous êtes chargé de la qualité des services dans les transports publics, en tant que président du haut comité relatif à cette question, et vous y êtes donc particulièrement sensible –, de la lutte contre la fracture territoriale, ou encore de leur intérêt environnemental.

Sur la base des recommandations de la commission, qui rendra ses conclusions dès jeudi – et je transmettrai à M. le Premier ministre un certain nombre de préconisations –, nous verrons les suites qui pourront être données au projet d'interconnexion des TGV au sud de l'Île-de-France. Il s'agit d'un enjeu majeur, qui nécessite, comme vous l'avez

souligné, de mettre en perspective le nouveau Grand Paris mais également l'aménagement du territoire et la nécessité d'infrastructures cohérentes sur l'ensemble du territoire.

RÉALISATION D'UNE TROISIÈME VOIE SUR L'A31 EN MOSELLE

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Liebgott, pour exposer sa question, n°327, relative à la réalisation d'une troisième voie sur l'A31 en Moselle.

M. Michel Liebgott. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, ma question s'inscrit également dans le cadre des travaux de la commission « Mobilité 21 », présidée par notre collègue Philippe Duron, qui rendra bientôt ses conclusions, comme vous venez de le rappeler. Ce n'est pas un exercice facile, puisqu'il s'agit d'arbitrer parmi 245 milliards de projets, quand nos moyens financiers nous permettent d'en couvrir au mieux 20 % – c'est en tout cas la situation que nous a léguée la précédente majorité –, compte tenu du nombre de dossiers enregistrés.

Je vous avais déjà interpellé sur le projet de triplement des voies de l'A31, de Thionville à Luxembourg en particulier, tant le niveau de saturation y est préoccupant, au niveau de l'A7. A quelques jours des grandes vacances, cela évoque pour nous des images de bouchons. Nous ne sommes pas loin de dépasser la région lyonnaise.

Cette situation s'explique essentiellement par la conjonction de deux phénomènes. Le premier est la progression constante et rapide du trafic international sur l'axe nord-sud, déjà très fréquenté, qui concentre vers le Grand-Duché de Luxembourg, puis vers la Lorraine, les flux venant de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne et du Danemark. Le second est l'augmentation régulière du nombre de travailleurs frontaliers lorrains, qui avoisine les 80 000 personnes – certaines projections annoncent le nombre de 120 000 dans les prochaines années. Je vous rappelle que nous nous situons dans le bassin sidérurgique et ferrifère, et que ces emplois permettent de diminuer de moitié à peu près le taux de chômage de la Moselle.

Cette troisième voie permettrait de satisfaire un double objectif : une amélioration de la fluidité – car aujourd'hui, ce sont des bouchons tous les jours – et une limitation de l'empreinte carbonée ramenée au trafic, puisque cette troisième voie pourrait être réservée aux transports en commun et au covoiturage.

Récemment, un journal local laissait entendre que l'A31 n'était peut-être plus aussi prioritaire qu'auparavant. Je souhaite donc vous rappeler aujourd'hui qu'il faut non seulement que l'A31 soit inscrite, mais que les collectivités locales ne doivent pas être ponctionnées pour ce projet. La région Lorraine a déjà largement contribué aux dépenses de transport, en finançant la LGV est-européenne, et le Grand-Duché de Luxembourg s'est inscrit pleinement dans la réalisation de ce projet d'une troisième voie, ainsi qu'il l'a rappelé récemment lors de la Conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise.

La réalisation d'un péage à la place d'un poste frontière, sauf à créer un barreau parallèle réservé, n'aurait aucune incidence sur la fluidité du trafic et, de plus, serait difficile à vivre pour les utilisateurs.

Je suis d'autant plus surpris par certaines de ces « fuites » que le préfet de région annonçait que « même dans un contexte budgétaire contraint, on ne pourrait pas faire

l'économie d'un aménagement ambitieux de l'A31 » et que le Premier ministre a lui-même demandé au préfet de région la réalisation d'un plan particulier État-région, pour que, d'ici à 2016, des projets visant à soutenir le développement de notre région, en proie à une grave crise socio-économique, soient engagés.

Aussi ma question est-elle simple : ces rumeurs de report sont-elles fondées ou pouvons-nous espérer que cette troisième voie soit rapidement réalisée, sachant que les travailleurs frontaliers souffrent quotidiennement le martyre, mais n'ont pas d'autre choix que d'aller travailler au Luxembourg ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, concernant les « fuites », comme je l'indiquais à l'instant à votre collègue Olivier Faure, la commission Duron, qui représente toutes les sensibilités parlementaires, est chargée d'une mission d'expertise du SNIT, le schéma national des infrastructures de transport, qui lui-même comportait 246 milliards d'euros de projets. Il ne s'agit pas pour nous de juger l'efficacité d'un gouvernement à la longueur de la liste et au poids budgétaire des projets retenus, mais bien de donner un sens, de la faisabilité et de la perspective aux enjeux de transport et de mobiliser les territoires. Le rapport Duron contribuera à la réflexion du Gouvernement. Dès les premiers jours qui suivront la remise de ce rapport, le Premier ministre aura à annoncer un certain nombre de perspectives et de mises en cohérence des enjeux de transports.

S'agissant plus précisément de l'A31, c'est un exercice difficile de vous répondre alors même que le rapport n'a pas encore été remis, mais la congestion routière est une réalité, avec des taux de trafic dépassant les 70 000 véhicules par jour, atteignant même parfois les 90 000 véhicules. Mais à la différence du projet abandonné d'une nouvelle autoroute, l'A32, le projet aujourd'hui sur la table, celui de l'A31 *bis*, permettra, comme vous l'avez souligné, de répondre à des objectifs de transition énergétique et écologique, et d'améliorer les infrastructures existantes. Il s'agit d'accompagner ces actions en tenant compte du cadre environnemental.

Le projet de l'A31 *bis* vise à remédier aux difficultés récurrentes autour des agglomérations de Toul, de Nancy, de Metz et de Thionville, avec la réalisation du contournement ouest de l'agglomération pour ce qui est de Thionville. Le projet prévoit, entre Thionville et le Luxembourg, un élargissement à deux fois trois voies, avec une troisième voie qui pourrait éventuellement être réservée aux transports en commun ou à des politiques de mobilité du type covoiturage. C'est à l'étude. Les conditions de circulation au nord de Thionville sont conditionnées par ces aménagements et par ceux de part et d'autre de la frontière. J'ai rencontré mon homologue luxembourgeois et nous avons évoqué cette question, sensible notamment pour les nombreux transfrontaliers qui travaillent dans le Grand-Duché de Luxembourg.

Différentes options d'aménagement sont donc envisagées. Il convient aujourd'hui d'apprécier les avantages et les inconvénients de chaque solution pour éviter les difficultés de congestion et pour clarifier les conditions de financement de cet aménagement. Vous avez souligné que le Grand-Duché de Luxembourg cofinancerait. Il s'y est engagé. D'ores et déjà, une étude, d'un montant de 550 000 euros a été copilotée par tous les acteurs, et le Grand-Duché la finance à hauteur de 30 %. Les résultats de cette étude sont

attendus d'ici à l'été 2014. Quoi qu'il en soit, le coût global peut être évalué à 1,3 milliard sur l'ensemble de l'itinéraire. Compte de cette situation, le projet fait partie du SNIT. Nous sommes en concertation avec les élus, y compris vous-même puisque vous n'avez pas manqué, à plusieurs reprises, d'en souligner l'urgence et l'importance. Nous aurons à donner une suite, et en tout cas à répondre à cette problématique réelle de congestion et de mobilité, notamment pour les transfrontaliers.

LIAISON TGV PARIS-TOURS

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Patrick Gille, pour exposer sa question, n° 329, relative à la liaison TGV Paris-Tours

M. Jean-Patrick Gille. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, je souhaite ce matin attirer votre attention sur la situation de la ligne TGV Tours-Paris et me faire auprès de vous le relais des préoccupations récurrentes des 4 000 abonnés concernant la qualité, la ponctualité et la tarification de cette desserte.

Depuis deux ans, la durée moyenne du trajet entre Paris et Saint-Pierre-des-Corps est passée de cinquante-cinq minutes à une heure dix, voire plus, notamment à cause de la multiplication des arrêts à Vendôme. Ces quinze minutes supplémentaires – sans compter les retards assez fréquents et les changements d'horaires – ont des conséquences directes et graves pour de nombreux salariés, qui ne choisissent pas librement leurs horaires de travail. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande d'intervenir auprès de la SNCF afin que soient rétablies des liaisons directes aux heures de pointe, le matin et le soir.

Par ailleurs, plusieurs centaines de Tourangeaux exercent leur activité à Massy ou à Roissy, et ils souhaiteraient des horaires mieux adaptés le matin, notamment à destination de l'aéroport de Roissy, actuellement desservi à onze heures quarante-cinq, ce qui, vous en conviendrez, est quelque peu tardif pour les avions du matin.

Il faudrait aussi rétablir le principe de navettes dédiées entre la gare de Tours et celle de Saint-Pierre-des-Corps, pour assurer une continuité entre ces deux gares. Aujourd'hui, les voyageurs doivent parfois patienter plusieurs dizaines de minutes pour faire les deux kilomètres restants !

Enfin, il n'est pas logique que la ligne TGV Tours-Paris soit l'une des plus chères mais aussi des plus lentes de France ! Le coût de l'abonnement revient à 24 centimes du kilomètre alors qu'il est seulement de 12 centimes du kilomètre entre Paris et Marseille. Sur le trajet Lille-Paris – que vous connaissez bien –, les tarifs et l'abonnement ont été revus à la baisse. Ne pourrait-on pas faire de même pour le prix de l'abonnement Tours-Paris ? Je rappelle que la liaison grande vitesse Tours-Paris est au cœur de l'attractivité et du développement économique de la Touraine.

Monsieur le Ministre, abonnés et élus sont inquiets et comptent sur vous pour que Tours soit de nouveau à une heure de TGV de Paris.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, je connais vos préoccupations, votre attachement à la qualité de la desserte TGV Paris-Tours. Vous avez été reçu à plusieurs reprises au ministère et nous avons évoqué cette situation, parce qu'il est

vrai que votre question illustre une des préoccupations du Gouvernement : au-delà des chantiers concernant les infrastructures, au-delà des grandes perspectives, qui sont heureuses et nécessaires – et nous en annoncerons d'autres –, il y a l'amélioration du transport du quotidien, l'amélioration de la régularité et de la ponctualité des transports ferroviaires. C'est une priorité que nous avons réaffirmée. C'est pourquoi nous avons mis en place l'Autorité de la qualité de service dans les transports. J'ai récemment installé son premier haut comité, votre éminent collègue Olivier Faure en étant le président. Les questions se rapportant à la régularité et à la qualité du transport du quotidien sont une des priorités du Gouvernement.

S'agissant de la liaison TGV Paris-Tours, les efforts se poursuivent et l'amélioration est sensible puisque la ponctualité des TGV a progressé de cinq points en 2012, soit presque 90 % de régularité, et elle progresse encore sur les premiers mois de l'année 2013. Sensible à vos préoccupations, j'ai saisi le président de la SNCF et je vais vous remettre à l'instant son courrier dans lequel il donne tous les détails des améliorations déjà engagées et indique celles qui sont envisageables, ainsi que les justifications des diverses difficultés liées aux autres demandes.

La SNCF travaille par ailleurs à un décalage du dernier TGV du soir au départ de Paris, dans le sens des demandes récurrentes de la part des usagers.

S'agissant des temps de parcours, de l'adaptation des horaires et du renforcement de l'offre, vous le savez, le plan de transport, du fait de l'imbrication des offres et des réseaux, nécessite une large concertation avec toutes les parties prenantes – usagers, régions, autorités organisatrices des TER et les entreprises de fret. La réforme ferroviaire, que j'ai annoncée le 29 mai dernier, permettra d'améliorer cette coordination.

En ce qui concerne la tarification, il est vrai que sur les courts tronçons, pour toutes les LGV, le prix est inversement proportionnel à la distance parcourue puisque les charges et le péage de RFF se calculent sur de petites distances. Il est donc difficile de comparer un Paris-Tours avec un Paris-Marseille.

Quoi qu'il en soit, vos préoccupations sont légitimes et je vous transmettrai dans quelques instants les précisions du président de la SNCF dans sa réponse datée du 30 mai dernier.

MODERNISATION DES LIGNES FERROVIAIRES DANS LES PAYS DE LA LOIRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Rabin, pour exposer sa question, n° 332, relative à la modernisation des lignes ferroviaires dans les Pays de la Loire.

Mme Monique Rabin. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, comme vous le savez, la région Pays de la Loire est marquée par un certain développement économique mais aussi par un essor démographique sans précédent. La question des déplacements domicile-travail s'y pose avec acuité, notamment sur le littoral. La ligne de train Nantes-Pornic-Saint-Gilles est devenue, en une dizaine d'années, une priorité absolue puisqu'un million de voyageurs de Loire-Atlantique et de Vendée empruntent ces voies ferrées qui convergent vers la gare de Sainte-Pazanne avant de rejoindre Nantes. Des travaux importants ont été entrepris dans le cadre du contrat de projet 2007-2013, financés par l'État, RFF et les collectivités

locales. Ils ont permis le changement de signalisation sur l'ensemble du tracé, mais le renouvellement de la voie n'est malheureusement intervenu que sur une section de moins de trente kilomètres, sur les 115 kilomètres que compte la ligne. Ces travaux n'ont donc permis qu'une amélioration partielle des dessertes alors que la fréquentation connaît, chaque semaine, de fortes augmentations.

Le service se dégrade à cause du mauvais état de la voie, engendrant un ralentissement des trains et beaucoup de désagréments pour les salariés et pour les lycéens qui regagnent Nantes chaque jour. La modernisation de la ligne, avec notamment le renouvellement de la voie, est donc urgente, sa pérennité étant en jeu.

Les études sont aujourd'hui suffisamment avancées pour envisager le début des travaux en septembre 2014, après la saison estivale. L'opération s'élève à 109 millions d'euros. RFF, conscient de l'urgence, a d'ores et déjà décidé de s'engager à plus de 25 % alors qu'il n'est intervenu qu'à hauteur de 18 % lors de la première phase ; c'est une augmentation que nous saluons. Les collectivités sont, quant à elles, très impliquées dans ce projet puisqu'elles ont déjà apporté près de 65 % du financement de la première phase. Il conviendrait donc que l'État s'engage en complément des autres partenaires dans les meilleurs délais afin que les travaux commencent dès 2014. La situation des usagers quotidiens et le développement économique du littoral le commandent.

Nous avons besoin d'investissements en matière ferroviaire. Je vous remercie de m'indiquer, monsieur le ministre, dans la situation financière que nous connaissons, si l'État peut faire de ces travaux une priorité, ce qui répondrait non seulement aux besoins de l'utilisateur mais aussi aux impératifs de développement durable et de l'emploi, car ce chantier susciterait par nature de l'emploi non délocalisable.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la députée, le Gouvernement suit bien évidemment avec une attention particulière l'avancée du dossier de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic et Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Une première phase de modernisation de la ligne entre Nantes et Saint-Gilles-Croix-de-Vie a été réalisée pour un montant de 51 millions d'euros, dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 entre l'État et la région Pays-de-la-Loire. Elle a été mise en service en 2011. Le programme de travaux de cette première phase portait, d'une part, sur la modernisation de l'ensemble de la signalisation, et, d'autre part, sur la modernisation de la voie sur le tronçon central entre Nantes et Sainte-Pazanne.

Lors de sa session du 28 mars 2013, le conseil d'administration de RFF a approuvé les études d'avant-projet de la deuxième phase, qui consiste principalement à renouveler les voies entre Sainte-Pazanne et Pornic, et entre Sainte-Pazanne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les deux branches de ce réseau ferroviaire. Le coût de l'opération a été estimé à 109 millions d'euros.

Concernant sa participation, le conseil d'administration de RFF, à la fois opérateur et entreprise d'État, a décidé d'un montant tout à fait substantiel de 26 millions d'euros, en nette augmentation, vous l'avez souligné, par rapport à la première tranche. Comme pour tous les projets d'investissement sur le réseau ferré national, cette participation a été évaluée conformément à l'article 4 des statuts de l'établisse-

ment, fondement sur lequel RFF peut participer au cofinancement des infrastructures, lequel est calculé afin de ne pas alourdir sa dette, déjà considérable. De ce fait, le montant forfaitaire ne peut être réévalué sans remettre en cause l'ensemble de l'équilibre financier.

Pour ne pas retarder la réalisation de cette nouvelle phase de modernisation, les études de projet vont être engagées dès cet été. Elles permettront de finaliser le programme et d'appréhender l'ensemble de l'opération et ses conditions de réalisation. Les discussions du plan de financement des travaux pourront dès lors s'engager sur des bases claires, puisque le projet sera établi, et dans le cadre d'une contractualisation entre l'État et les collectivités territoriales. Ces discussions devront prendre en considération l'ensemble des opérations nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité au niveau régional, et ce dans un souci de responsabilité budgétaire, tant pour la région que pour l'État.

Soyez rassurée, madame la députée : nous sommes dans la continuité, RFF assume un financement substantiel et l'étude qui sera menée permettra d'avoir une base de contractualisation avec la région et un engagement de l'État.

CROISSANCE BLEUE EN MÉDITERRANÉE

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Denaja, pour exposer sa question, n°333, relative à la croissance bleue en Méditerranée.

M. Sébastien Denaja. Monsieur le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche, le bassin de Thau est le premier producteur méditerranéen de produits conchyliques, Sète est le premier port de pêche français de la Méditerranée et le onzième port de commerce de France, avec une croissance significative de volumes. À cet égard, les efforts de la région Languedoc-Roussillon, sous la houlette du président Christian Bourquin, propriétaire de l'infrastructure, doivent être soulignés.

De plus, Sète demeure une plate-forme portuaire non négligeable pour les passagers. Enfin, le secteur de Sète, et plus globalement le littoral méditerranéen, disposent de capacités foncières et d'atouts économiques susceptibles d'être mobilisés en faveur d'un nouveau développement économique.

À l'heure où la lutte contre le chômage est une priorité pour le Gouvernement, comme pour moi, la perspective de la création de nombreux emplois liés à la croissance bleue en Méditerranée doit être saisie pleinement.

Récemment, la douzième conférence Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat a mis à l'honneur la croissance bleue en Méditerranée. Ce modèle de développement utilisant les ressources variées de la mer disposerait d'un potentiel de croissance de près de 600 milliards d'euros et pourrait générer la création de près de 7 millions d'emplois sur le littoral euro-méditerranéen à l'horizon 2020. L'une des pistes prioritaires évoquées par les conférenciers d'Athènes est le développement de pôles maritimes et la relance des échanges entre les différents pays méditerranéens, quelle que soit la rive.

En effet, nous pouvons nous mobiliser pour accomplir des progrès techniques dans de multiples domaines : mutation énergétique, technologies énergétiques marines, biotechnologies, aquaculture, construction navale du futur, et j'en passe. Monsieur le ministre, Sète et sa région peuvent prendre une place importante dans cette nouvelle croissance potentielle. Nous sommes candidats à devenir un pôle maritime au sens

européen du terme. Nous sommes déterminés à créer des emplois et de l'innovation bleue dans notre région. Aussi, pouvez-vous nous dire comment le Gouvernement et plus spécifiquement votre ministère entendent engager cet ambitieux chantier, et comment Sète et ses activités actuelles ou futures pourraient y trouver leur place ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Merci, madame la présidente, de donner l'intitulé complet de ma fonction (*Sourires*), ce qui précise la légitimité de ma réponse à votre question, monsieur le député, cher Sébastien Denaja.

En effet, le Président de la République s'était engagé lors de la campagne électorale à recréer un ministère de la mer et à fonder une politique maritime intégrée alors qu'elle était éclatée entre quinze ministères. Désormais, le transport maritime mais également la pêche et la mer, bref, l'enjeu maritime est revendiqué et affiché, y compris dans l'architecture politique et administrative de ce Gouvernement.

Trop longtemps, la France a tourné le dos à cette réalité maritime. Cette véritable politique maritime intégrée que nous construisons est citée en exemple par l'Europe : Mme Damanaki a souligné, lors de la conférence à laquelle vous avez fait allusion et à laquelle je participais, l'enjeu maritime et cette démarche française autour du développement durable, de l'économie, du social et de l'environnement. C'est cela, la vision d'une politique maritime intégrée.

En quelques mois, le Gouvernement a amorcé de véritables réformes structurelles en faveur de cette croissance bleue dans un pays qui dispose, je le rappelle, de la deuxième surface maritime au monde grâce aux DOM-TOM.

Nous avons créé de grands ports maritimes outre-mer, lancé une stratégie nationale de relance portuaire, créé de nouveaux parcs naturels marins, installé le Conseil national de la mer et des littoraux, engagé des évolutions législatives en matière de droit social et droit du travail maritime. Nous nous sommes impliqués dans l'enjeu de l'enseignement maritime et engagés à placer la France au centre des débats sur la haute mer.

Nous promovons, avec Delphine Batho, les énergies marines et nous avons lancé une mission parlementaire sur la compétitivité des services et des transports maritimes. Dans le même temps, nous évaluons la politique maritime dans le cadre du comité interministériel de la modernisation de l'action publique. Enfin, nous avons lancé les assises de la mer qui nous permettront en effet de déterminer, dans la concertation, façade par façade, la véritable ambition française pour une politique maritime intégrée.

Cette stratégie sera un instrument utile pour une ambition affichée qui ne soit pas fragmentée, sectorisée et sous-exploitée comme ce fut le cas. Loin des grands discours du Grenelle de la mer, nous souhaitons, nous, au contraire des actes et des réalités. La France, dans les conférences internationales – vous citiez celle d'Athènes –, est prise en exemple : la commissaire Damanaki a souhaité impulser la construction d'une politique maritime intégrée à l'image de celle que nous menons en France.

Venons-en au port de Sète auquel vous êtes attaché et où vous avez eu la gentillesse de m'accueillir il y a quelques mois. Les enjeux y sont majeurs et la région est aussi au rendez-vous d'une décentralisation portuaire réussie grâce à l'implication des élus.

L'activité conchylicole représente ainsi près de 450 exploitations, commercialisant 4 000 tonnes d'huîtres et près de 12 000 tonnes de moules que je vous recommande d'aller goûter, et générant un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. Quant au secteur de la pêche, il se caractérise par la diversité des pratiques : petits métiers, chalutiers, thoniers sennieurs.

Vous avez souligné l'importance des questions environnementales compte tenu de la particularité de la Méditerranée et de sa sensibilité, qui ont donné lieu à un grand débat au Sénat, il y a quelques jours.

Vous avez souligné les atouts de cette façade maritime : port de commerce, port de pêche. Vous portez haut l'ambition de votre territoire dans le domaine maritime. Je ne puis que vous encourager et vous accompagner dans cette perspective. Le Gouvernement sera à ce rendez-vous.

INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Éva Sas, pour exposer sa question, n° 317, relative aux investissements en faveur du transport ferroviaire.

Mme Eva Sas. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, comme vous le savez, le secteur des transports est responsable de 26 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait le premier secteur contributeur. La France s'est engagée, dans le Grenelle de l'environnement, à baisser de 20 % les émissions de CO₂ dans ce secteur entre 2008 et 2020, pour revenir au niveau d'émissions atteint en 1990.

Aujourd'hui, il faut hélas constater que les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ont augmenté de 13 % entre 1990 et 2010. Dès lors, je souhaiterais savoir quels moyens seront mis en place pour atteindre les objectifs assignés par le Grenelle de l'environnement, et en particulier si vous maintenez la priorité au ferroviaire qui était affichée dans ce Grenelle de l'environnement. Je pense notamment à des projets tels que l'interconnexion sud des LGV en Île-de-France, qui a déjà été évoqué ce matin et qui a besoin du soutien de l'État dans des délais relativement courts.

Ces objectifs nécessitent un fort engagement de l'État pour réaliser les investissements qui permettront un report modal vers le ferroviaire, que ce soit pour les marchandises ou les voyageurs. Dans cette perspective, je m'interroge sur les raisons qui justifient les écarts très importants entre les participations de l'État aux différents projets de rénovation des gares, notamment.

En particulier, pourquoi certaines gares en région, ou même en Île-de-France, dont le nombre de passagers en transit quotidiennement est relativement faible, disposent de beaucoup de moyens pour être rénovées, alors que la septième gare de France, celle de Juvisy-sur-Orge, dispose de si peu de financement d'État pour son programme de rénovation ? En effet, seulement 7 % de sa rénovation est financée par l'État quand la région Île-de-France et le département de l'Essonne financent 73 % de cette rénovation estimée à 97 millions d'euros.

Dès lors, monsieur le ministre, est-il possible d'avoir des détails sur la politique de financement des transports, et en particulier des gares, suivie par le Gouvernement ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cu villier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, chère Éva Sas, si le Grenelle de l'environnement n'a pas porté les fruits annoncés par le précédent Gouvernement, pour notre part, nous avons déjà, dès les premiers mois de notre arrivée aux responsabilités, pris plusieurs mesures en faveur de l'environnement. Nous avons notamment fait le lien entre environnement, développement durable et transports.

Prenons quelques exemples. Le Premier ministre a fixé comme objectif de développer des véhicules consommant moins de deux litres d'essence pour 100 kilomètres. Nous avons mis en place un dispositif d'affichage des émissions de CO₂, qui permettra à chacun de connaître la quantité de CO₂ émise lors du transport et de comparer sur des bases communes les différentes solutions de déplacement.

Vous m'interrogez sur les différents modes de transport de marchandises. Le Gouvernement et cette majorité peuvent s'enorgueillir d'avoir mis en place et finalisé l'écotaxe poids lourds. Votée récemment par le Parlement, elle a été validée par le Conseil constitutionnel. Notons que dans le même temps, d'autres saisissaient le Conseil constitutionnel pour faire tomber cette première fiscalité environnementale. L'écotaxe poids lourds s'appliquera dès le 1^{er} octobre 2013.

S'agissant du fret ferroviaire, je vise l'efficacité. Il y a eu un certain nombre de plans de relance. Ma préoccupation n'est pas d'accoler mon nom à un xième plan qui aurait des objectifs mirifiques, surtout lorsque l'on voit les conséquences du Grenelle de l'environnement : la part du transport des marchandises ferroviaires a diminué alors que l'objectif était de l'accroître considérablement.

Nous souhaitons lever tous les freins techniques et institutionnels – c'est l'objet de la réforme ferroviaire –, mais également nous appuyer sur des solutions innovantes, notamment les autoroutes ferroviaires, pour faire en sorte que nous puissions avoir une complémentarité des modes de transport.

Le rapport Duron donnera des orientations, mais l'une des priorités a été de préconiser le désenclavement des ports, notamment avec l'arrière-pays, et de favoriser le report modal au profit notamment du ferroviaire.

S'agissant du transport des personnes, nous avons engagé le 7 mai dernier un appel à projets en faveur du développement des transports collectifs et de la mobilité durable, doté de 450 millions d'euros pour des chantiers devant débiter avant 2016.

Autre illustration : j'ai mis en place la semaine dernière un groupe de travail en faveur des mobilités actives – marche, vélo – regroupant tous les acteurs, mais aussi les parlementaires, afin de travailler à un plan ambitieux et leur donner une vraie place dans les déplacements urbains et périurbains.

Par ailleurs, nous avons lancé une politique de renouvellement des matériels roulants des TET, les trains d'équilibre du territoire, à laquelle 400 millions d'euros seront consacrés.

Vous m'interpellez sur les travaux de rénovation des gares en Île-de-France. Les décisions de mise en œuvre relèvent du Syndicat des transports d'Île-de-France en tant qu'autorité organisatrice. Pour ce qui concerne plus particulièrement le pôle de Juvisy, les financements qu'apporte l'État à ce projet passent à travers la convention spécifique transports 2011-2013 signée avec la région, qui répartit les financements de la région et de l'État sur l'ensemble des projets d'infrastructures de transports collectifs en Île-de-France.

C'est dans ce cadre, négocié avec la région, que l'État a apporté 7 millions d'euros au pôle de Juvisy, auxquels doivent être ajoutés 15 millions d'euros apportés par RFF et la SNCF. L'effort de l'État en faveur des investissements en Île-de-France ne peut pas être envisagé projet par projet : il doit l'être globalement.

Il a été fait référence à la volonté politique marquée par le Premier ministre, le 7 mars dernier, autour du nouveau Grand Paris et du plan de mobilisation avec l'Île-de-France qui a été engagé avec le président Huchon pour accélérer le transport du quotidien. Pour l'amélioration et l'extension du réseau, 27 milliards d'euros plus 7 milliards d'euros seront engagés d'ici à 2017, afin de financer le plan de mobilisation et d'amélioration des transports en commun en Île-de-France.

TARIFICATION DES PÉAGES D'AUTOROUTES

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour exposer sa question, n° 318, relative à la tarification des péages d'autoroutes.

M. Patrice Carvalho. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, alors qu'arrive la période des migrations estivales, une question à laquelle vont être confrontés des milliers de nos concitoyens resurgit : le prix des péages d'autoroute. Et ce ne sont pas les plus riches qui prennent l'autoroute, je pense que vous en conviendrez, monsieur le ministre.

Entre 2007 et 2012, les tarifs de péages ont augmenté en moyenne de 11 %. Cette année, la hausse s'est élevée à 2,1 % au 1^{er} février. Ce qui est frappant, ce sont les disparités existantes entre les sociétés d'autoroute et les tronçons concernés. Si nous comparons les principaux tarifs publiés tous les ans par l'association des sociétés françaises d'autoroutes, l'ASFA, nous constatons que certaines hausses pulvérisent la moyenne.

Le prix d'un Paris-Aix-en-Provence a ainsi progressé de 2,33 % et de près de 5 % en deux ans, passant de 54,40 euros en 2011 à 57,10 euros en janvier 2013. Un Bordeaux-Pau, désormais à 25 euros, a pris un euro, soit une augmentation de 4,17 % en un an et un Chambéry-Genève, à 11,10 euros, a grimpé de 4,72 % et même de 7,7 % par rapport à 2011.

Sous un autre angle, le prix moyen pour 100 kilomètres s'élève à 7,30 euros sur le réseau Paris-Rhin-Rhône, mais il grimpe à 10,07 euros sur le réseau Esterel-Côte d'Azur.

La Cour des comptes remarque que les hausses les plus importantes sont intervenues sur les tronçons les plus empruntés, ce qui relève du racket à l'égard des automobilistes. Et je n'évoque pas, monsieur le ministre, cette autre arnaque que constitue la modulation du tarif, destinée, paraît-il, à fluidifier le trafic, qui est pratiquée par la SANEF, dans l'obscurité la plus complète.

Quand je vous avais interrogé sur la question, vous m'aviez répondu, je pense, par le biais de la SANEF, puisque l'on retrouvait ses arguments qui sont dénués de toute réalité. Monsieur le ministre, il faudrait quand même se préoccuper de cette question.

Depuis 2005, notre réseau de 9 000 kilomètres d'autoroutes a été livré, par voie de privatisation, aux géants du BTP, Vinci et Eiffage, et à l'espagnol Abertis, propriétaire de la SANEF. En 2011, les recettes des péages de dix-huit sociétés concessionnaires se sont élevées à 8,18 milliards

d'euros. À titre d'exemple, le bénéfice d'ASF s'est élevé à 788 millions d'euros en 2011, soit une hausse de 77,8 % depuis 2005, et celui de l'APRR à 395 millions d'euros, soit une augmentation de 103 %. Sur ces recettes, 15 % sont consacrés à l'entretien et aux frais de fonctionnement, 40 % sont perçus par l'État et 45 % servent à rémunérer les actionnaires des sociétés d'autoroutes.

Bien que privatisées, les autoroutes constituent un bien public. Leur exploitation repose sur un contrat de délégation de service public passé avec l'État, mais l'esprit n'est plus du tout celui d'entreprises nationalisées. Nous voyons où nous conduisent les dérives libérales. Comptez-vous, monsieur le ministre, y mettre un terme, et comment ?

M. Nicolas Bays. Excellente question !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, la question des hausses tarifaires des péages autoroutiers se pose régulièrement. Elle interpelle, à juste titre, et c'est un sujet que le Gouvernement et moi-même suivons quasi quotidiennement au titre des relations que l'État doit avoir avec les concessionnaires autoroutiers.

Votre question permet de resituer le cadre, qui est un cadre contractuel. Que les Français le comprennent bien : la concession autoroutière est avant tout un contrat, un contrat de délégation de service public, par lequel l'État confie à des sociétés la construction, l'entretien, l'exploitation d'une autoroute en contrepartie, bien évidemment, de péages. Compte tenu du montant des investissements, ces contrats sont de longue durée, une durée de plusieurs dizaines d'années et, à ce jour, il est important de le préciser, aucune autoroute n'est amortie. Il reste des emprunts sur plusieurs dizaines d'années encore.

S'agissant des tarifs, leur fixation est aussi prévue dans le contrat de concession passé il y a plusieurs années et validé, en France, par décret en Conseil d'État, ce qui lui donne une valeur réglementaire. Chaque tarif proposé par une société concessionnaire, en application du contrat, fait l'objet d'un contrôle minutieux et précis de la part des services de l'État, qui n'hésitent pas à refuser et à modifier, chaque année, des propositions qui leur sont faites, ce afin de respecter les termes des contrats de concession.

Les recommandations du rapport de la Cour des comptes de 2008, auxquelles vous faisiez référence, ont été mises en œuvre. Le ministère a mis fin à la pratique dite du foisonnement, qui ne donnait pas beaucoup de lisibilité aux pratiques tarifaires. Aujourd'hui, s'il existe encore des modulations de tarifs, elles sont prévues dans les contrats initiaux et strictement encadrées. Le niveau moyen d'augmentation se situe autour de 2 % pour l'année 2013, et les hausses se situent dans une fourchette qui va de 1,71 % à 2,29 % pour les sociétés dites historiques.

Il est incontestable que les sociétés concessionnaires d'autoroutes font des bénéfices substantiels, appréciables. Je ne reviens pas – mais on le pourrait, et vous l'avez d'ailleurs fait – sur ce qui a amené à la privatisation des autoroutes. Celle-ci a été décidée en 2005 par la droite. Les bénéfices auxquels vous faites référence, monsieur le député, auraient dû financer les infrastructures nationales, ils auraient dû alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Si, aujourd'hui, nous sommes confrontés à cette problématique du rapport Duron de la commission Mobilité 21, c'est précisément

parce que nous avons été privés de ce système vertueux, dans lequel le péage permet la modernisation des infrastructures en évitant une charge supplémentaire.

La privatisation s'est faite dans les conditions que vous connaissez. Si celles-ci furent très largement critiquées et très largement dénoncées, elles n'en sont pas moins une réalité. En outre, la privatisation s'est faite sur la base des contrats préexistants, qui donnaient eux-mêmes le la des relations entre l'État et les concessionnaires, que l'on peut, à bien des égards, considérer comme des relations déséquilibrées.

Pour notre part, nous avons souhaité rééquilibrer les choses, notamment en procédant à une augmentation de la redevance domaniale, laquelle ne peut être répercutée sur les automobilistes. Cette augmentation est effective depuis le 28 mai dernier. Cette recette prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes, bénéficiera justement à l'Agence de financement des infrastructures de transport. Il faut maîtriser les contrats, leur performance, mais il faut également vérifier ce qui est réalisé par les concessionnaires en termes d'exploitation, d'entretien. Des pénalités, prévues par les contrats, peuvent éventuellement être appliquées.

À l'époque, les contrats étaient un lien juridique. Aujourd'hui, ils sont parfois un enjeu de la relation, voire du contentieux, entre l'État et les concessionnaires, dans un rapport de force qui n'est pas toujours favorable au premier. À nous d'être vigilants et d'y remédier, à nous de faire en sorte que le bien public, la gestion du domaine public n'obéisse pas uniquement à une vision financière, à un souci de rentabilité.

M. Nicolas Bays. Très bien !

DÉVIATIONS DES COMMUNES DE MORMANT ET DE GUIGNES

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Jégo, pour exposer sa question, n° 334, relative aux déviations des communes de Mormant et de Guignes.

M. Yves Jégo. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, ma question concerne la déviation routière attendue des communes de Guignes et de Mormant en Seine-et-Marne. Mais, de manière plus générale, elle concerne la situation économique du sud de la Seine-et-Marne. Vous le savez peut-être : dans cette partie de l'Île-de-France, éloignée de Paris, nous sommes les grands oubliés du Grand Paris. En matière de desserte, de transports, d'infrastructures, d'équipements, nous sommes très en retard. Cela se traduit par des difficultés sociales, des difficultés économiques et, bien sûr, un taux de chômage beaucoup plus élevé que dans le reste de la région Île-de-France.

Les communes se battent pour lutter contre ce déséquilibre, en particulier la commune de Mormant, qui souhaite développer une zone d'activités tout à fait intéressante au centre de la Seine-et-Marne. Je rappelle que la Seine-et-Marne, à elle seule, c'est la moitié de la superficie de l'Île-de-France. Dans cette partie rurale, la future zone d'activités de Mormant nécessite que la déviation des villages de Guignes et de Mormant soit réalisée le plus rapidement possible.

Peut-être me répondrez-vous que ce n'est pas de la compétence de l'État, et vous aurez raison : c'est de celle du conseil général. Celui-ci s'est engagé en 2011, dans des documents que je tiens à votre disposition, à réaliser dans le cadre du mandat qui commençait alors, les déviations de ces deux

communes. Malheureusement, malgré la pression des élus, les demandes des maires, ce dossier ne prospère pas. Pour des raisons qui m'échappent, cette promesse qui avait été faite en 2011 n'est pas tenue aujourd'hui.

Quel est l'enjeu économique ? Qu'est-ce qui fait que je vous interpelle, monsieur le ministre, et que je souhaite que l'État puisse intervenir dans cette affaire ? C'est que, si ces deux déviations voient le jour, comme cela a été promis en 2011, elles permettent immédiatement le développement de la zone d'activités de Mormant et l'implantation d'une grande entreprise française de logistique, qui créerait sur place plus de 300 emplois. Dans cette période de chômage, c'est particulièrement important, d'autant plus que cette région est éloignée de Paris. Les habitants du sud de la Seine-et-Marne trouveraient des emplois de proximité et ne seraient plus condamnés soit au chômage soit à de longues heures dans les transports en commun.

L'enjeu n'est donc pas qu'un enjeu de sécurité routière, même si c'en est aussi un puisque les deux villages sont aujourd'hui traversés par des flots de camions qui rendent la zone particulièrement dangereuse et les conditions de vie des riverains tout à fait désagréables. Mais au-delà de cela, il y a la perspective de centaines d'emplois.

Le Gouvernement, par votre voix, monsieur le ministre, par la voix des autres ministres, et celle du Premier ministre, se bat pour l'emploi, il veut montrer aux Français qu'il est à l'écoute des problèmes des entreprises qui peuvent créer de l'activité sur le territoire. Or on a là une grande entreprise nationale qui peut s'implanter d'ici à quelques semaines, qui peut créer des centaines d'emplois. Il suffit pour cela que des travaux d'aménagement routier d'un coût relativement faible – il s'agit de quelques millions d'euros – puissent débiter.

Il est évidemment un peu triste de constater qu'il faut en venir à interpeller le Gouvernement sur cette question, mais à l'heure où le chômage est une telle difficulté pour nos compatriotes, à l'heure où le sud de la Seine-et-Marne souffre de ses retards par rapport à une agglomération parisienne qui fait l'objet de toutes les attentions du Grand Paris, il me semblait important de vous demander, monsieur le ministre, comment, par votre influence, par votre intervention, par les relations que vous pouvez développer avec le ministre de l'industrie, qui est déjà au fait de ce dossier, vous pouvez faire en sorte que la déviation de Guignes et de Mormant voie le jour. Vous pouvez faire en sorte que la collectivité qui en a la responsabilité – en l'occurrence, le département de Seine-et-Marne – tienne ses promesses. Vous pouvez ainsi faire en sorte que soit apportée une réponse, d'ici à quelques mois, aux familles qui pourraient trouver un emploi dans cette entreprise. Elles connaissent des angoisses que vous connaissez, et que vous partagez.

J'ai vu ce matin que vous serez interrogé par plusieurs de mes collègues sur la situation toute particulière et les difficultés du sud de la Seine-et-Marne : nous sommes assez franciliens pour payer des impôts, et pas assez pour obtenir des infrastructures. J'aimerais que l'État, par votre intervention, puisse rétablir l'équité. J'aimerais qu'en débloquent ce dossier des déviations de Guignes et de Mormant, il permette la création d'emplois. C'est un combat dans lequel je vous rejoindrai volontiers.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Il ne vous aura pas échappé, monsieur le député, que nous ne sommes pas ici dans l'enceinte du

conseil général de Seine-et-Marne. Je ne suis donc pas en situation de pouvoir vous répondre sur une compétence qui appartient au département.

Tout de même, le constat que vous faites est accablant pour l'action de mes prédécesseurs. Vous parlez d'infrastructures qui n'existent pas dans votre région, c'est un manque de préparation de l'avenir. Ce constat, je l'entends comme le bilan de ce qui n'a pas été fait par d'autres. Je prends mes responsabilités et j'entends votre message, et je souligne ce constat : l'absence infrastructures.

Heureusement, le département, sous la présidence de l'éminent Vincent Eblé, est sensible à cette réalité. Vous avez souligné l'enjeu économique des déviations de Mormant et de Guignes, notamment si l'on considère l'implantation d'un logisticien, qui, compte tenu de l'intensité du trafic, ne manque pas d'émouvoir la population, à juste titre d'ailleurs. Aussi le président du conseil général a-t-il précisé que la question des contournements avait toute son attention. Nul doute que lui-même aura à cœur de répondre à ces préoccupations. On le sait très engagé sur ces sujets, et je lui rends ici hommage à ce titre, puisque vous me le permettez, et j'adresse – en votre nom, puisque c'est vous qui l'avez fait – un carton rouge à ceux qui avaient à prévoir des infrastructures nécessaires, qui manquent à votre population. Je ne puis qu'être dans le constat, puisque, encore une fois, l'État n'a pas compétence pour financer des routes départementales. En l'occurrence, il s'agit bien de la route départementale 619.

Mais c'est une interprétation politique, je l'ai bien compris. Je me ferai le relais de ces préoccupations – et de ce constat sans concession, que vous faites à juste titre, à propos de ce qui n'a pas été fait par mes prédécesseurs – auprès des élus locaux, particulièrement le président du conseil général, qui ne manquera pas d'y répondre.

RÉALISATION DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLÉ

Mme la présidente. La parole est à M. Édouard Courtial, pour exposer la question n°339 de M. Guy Teissier, relative à la réalisation du plan de déplacement urbain de Marseille Provence Métropole.

M. Édouard Courtial. Notre collègue Guy Teissier m'a prié de vous présenter ses excuses. Victime de retards dans les transports aériens, il n'a pu rejoindre l'hémicycle.

Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole vient de se doter d'un nouveau plan de déplacement urbain, qui prévoit de privilégier les transports en commun, les transports en mode doux mais également le réseau viaire nécessaire au désenclavement des quartiers sud et est de Marseille.

C'est ainsi que ce plan de déplacement urbain se projette à dix ans pour réaliser la prolongation du métro jusqu'à Saint-Loup pour les quartiers est, et Capitaine Gèze pour les quartiers nord. Il propose la création d'une ligne de tramway entre la gare multimodale de la Blancarde et le terminus du métro Dromel, ainsi que la prolongation du tramway de Castellane aux hôpitaux est de Sainte-Marguerite et au pôle régional de cancérologie de l'institut Paoli-Calmettes. Il envisage également l'extension de la ligne 2 vers le nord, d'Arenc à la cité Castellane. Il prévoit aussi

de compléter le réseau viaire, notamment avec la création du boulevard urbain sud, continuité logique de la L2 Est, pour laquelle un partenariat public-privé vient d'être conclu.

Particulièrement ambitieux et nécessaire, ce PDU, pour être réalisé, suppose, certes, une mobilisation financière de la collectivité de référence, Marseille Provence Métropole, demain la métropole, mais également du conseil général, du conseil régional et de l'État. En effet, on évalue ce PDU pour les dix ans à venir à 3 milliards d'euros.

Aussi, monsieur le ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer les intentions du Gouvernement pour que l'État aide au financement et à la réalisation du PDU de Marseille Provence Métropole.

Nous avons tous compris que le Gouvernement semblait porter beaucoup d'attention à Marseille. Évidemment, le parlementaire marseillais qu'est Guy Teissier, ne peut que s'en satisfaire. Mais il me semble que le moment est venu de passer des déclarations d'intentions aux actes.

À la fin du mois de juin aura lieu un comité interministériel de l'aménagement du territoire. Pouvons-nous espérer des annonces concrètes à cette occasion? Si oui, lesquelles?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je vous demanderai, monsieur le ministre, de bien vouloir raccourcir un peu la longueur de vos réponses. Mme la ministre des affaires sociales et de la santé vient de nous rejoindre, et il serait bon que nous évitions de prendre du retard.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. En d'autres temps, nous vous avons entendu, cher Édouard Courtial, parler au nom des Français de l'étranger, et de partout. Et vous voici en train de faire l'intérim de M. Teissier – et je vous en remercie – pour parler au nom des Marseillais. Cette délocalisation vous amène à m'interpeller, et à me permettre de répondre à un certain nombre d'interrogations.

Je vous rappelle qu'un comité interministériel d'aménagement du territoire a été spécialement consacré à Marseille; c'est un engagement majeur du Gouvernement. Il a eu lieu dès le mois de septembre 2012. Voilà qui montrait toute l'importance qu'attachent le Premier ministre et le Gouvernement dans sa globalité à cette ville.

S'agissant particulièrement des transports collectifs, j'ai lancé le 7 mai dernier un appel à projets en faveur de leur développement. Il était très attendu par les collectivités territoriales – 450 millions d'euros d'aides sont prévus – et, bien évidemment, les chantiers peuvent débiter. Si Marseille est candidate à cet appel à projets, nul doute, compte tenu des différents enjeux – pertinence technique, pertinence d'insertion de la politique globale de la mobilité durable, respect des quartiers, contribution à la cohésion sociale des territoires, désenclavement des quartiers, ce dernier point concernant particulièrement Marseille –, que ses projets pourront être éligibles. Il convient donc maintenant de faire rapidement acte de candidature.

Le chantier de la L2, vieux de plus de vingt ans – on pourrait parler de l'Arlésienne, bien que cette rocade se situe à Marseille –, a été partiellement réalisé, mais reste inachevé. Il a été relancé, conformément à l'engagement du Premier ministre. Le 6 mai dernier, le groupement d'entreprises Phocéale a été désigné. Par ailleurs, conformément à ce que j'ai indiqué sur place, nous aurons la possibilité de mettre en service la section est en 2016, la section nord en 2017.

Marseille est l'objet d'un grand plan gouvernemental. J'aurais pu évoquer l'implication de l'État dans d'autres domaines – sur la SNCM, pour sauver la compagnie, ou encore sur la métropolisation –, mais je vous ai bien entendu, madame la présidente. Aussi, par égard pour l'ensemble des parlementaires et pour ma collègue ministre des affaires sociales et de la santé, je m'en tiendrai là.

IMPLANTATION D'ANTENNES DE TÉLÉPHONIE MOBILE

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Iborra, pour exposer sa question, n° 330, relative à l'implantation d'antennes de téléphonie mobile.

Mme Monique Iborra. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, je souhaitais attirer l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les difficultés posées par l'implantation des antennes relais de téléphonie mobile.

Nos concitoyens, inquiets des effets sanitaires potentiels des rayonnements électromagnétiques, craignent que les émissions des antennes relais de téléphonie mobile ne portent atteinte à leur santé. Cette préoccupation n'est d'ailleurs pas récente. De ce fait, les collectivités territoriales se trouvent dans une situation délicate: elles doivent faire face, d'une part, aux revendications des associations de riverains et, d'autre part, aux opérateurs de téléphonie mobile, qui font valoir leur obligation de couverture.

De plus, le déploiement de la 4G, enjeu certes important pour les opérateurs et les usagers, entraîne une multiplication des antennes relais et augmente les craintes des riverains quant à leur possible nocivité.

Les normes en vigueur – le décret du 3 mai 2002 – sont recommandées par l'Organisation mondiale de la santé. Elles prévoient un taux maximum d'exposition compris entre 41 et 60 volts par mètre. Cependant, certaines expérimentations ont permis de constater que les niveaux d'exposition réels sont compris entre 1,5 et 5 volts par mètre, ce qui est nettement inférieur aux normes légalement admises.

Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a demandé à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de mettre à jour rapidement l'expertise de 2009 sur les effets sanitaires des radiofréquences. Elle a également décidé de poursuivre les expérimentations et simulations d'abaissement de puissance des antennes relais, et d'expérimenter des nouvelles procédures de concertation préalable à l'installation de nouvelles antennes.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaite savoir si votre collègue est en mesure de présenter les conclusions de ces expérimentations afin de faire avancer la législation dans ce domaine, en vue d'informer et de protéger les riverains et de renforcer, de ce fait, les interventions des instances municipales en la matière.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la présidente, je m'efforcerai de respecter le temps de parole qui m'est imparti pour répondre à Mme Iborra.

Madame la députée, je vous prie de bien vouloir excuser Mme Delphine Batho, actuellement retenue par l'ouverture des états généraux de la modernisation du droit de l'environnement. Elle m'a demandé de vous transmettre la réponse

suyante. Comme vous le savez, nous avons demandé à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail de mettre à jour rapidement son rapport de 2009 sur les effets sanitaires des radiofréquences, notamment à court et à long terme.

L'expertise scientifique évolue rapidement. Des interrogations subsistent quant aux éventuels effets sanitaires des ondes électromagnétiques, en particulier pour les utilisateurs intensifs des téléphones mobiles et pour les jeunes publics. Les champs électromagnétiques de radiofréquences ont en effet été classés dans la catégorie des cancérrogènes possibles par le centre international de recherche sur le cancer en mai 2011. La remise du nouveau rapport de l'ANSES est très attendue : elle aura lieu au cours de l'année 2013. Ce rapport prendra ainsi en compte les résultats de l'étude publiée le 3 avril dernier par l'INERIS, l'Institut national de l'environnement et des risques, à propos des effets sur le rat de l'exposition à des champs électromagnétiques de faible intensité. Il sera naturellement rendu public.

Le Gouvernement a aussi poursuivi les expérimentations et simulations d'abaissement de puissance des antennes relais, conformément aux préconisations du rapport présenté en 2011 par le député François Brottes, et en tenant compte des chartes récemment adoptées par les collectivités. Il faut souligner que le groupe de travail a permis de faire avancer ces réflexions. Limiter l'exposition au niveau souhaité par un certain nombre d'associations rendrait cependant nécessaire de multiplier par trois le nombre d'antennes relais, afin de conserver une couverture suffisante.

Comme Delphine Batho s'y est engagée, nous serons en mesure de présenter, dans les semaines qui viennent, les conclusions des études scientifiques et des expérimentations et simulations d'abaissement de puissance. Nous présenterons également la finalisation de l'expérimentation de nouvelles procédures de concertation avec les élus locaux préalables à l'installation d'antennes relais.

Par ailleurs, à l'occasion du débat sur la proposition de loi de Mme Laurence Abeille, l'objectif d'une plus grande sobriété en matière d'émission d'ondes électromagnétiques a été clairement énoncé. Le Gouvernement partage cette ambition : c'est pourquoi il s'est engagé, devant la représentation nationale, à rendre public à l'automne 2013 une évaluation des conséquences économiques et juridiques d'une inscription dans la loi du principe dit ALARA. Une mission menée par MM. Tourtelier, Girard et Le Boulanger travaille actuellement sur ce sujet.

Voilà ce que je suis en mesure de vous préciser. Nous sommes attentifs aux préconisations et aux conclusions de l'ensemble des acteurs que j'ai mentionnés. C'est sur la base de l'ensemble de ces conclusions que le Gouvernement pourra être amené à proposer de nouvelles dispositions législatives et réglementaires, tant pour améliorer la concertation que pour diminuer l'exposition de la population aux ondes électromagnétiques, notamment là où les champs électromagnétiques sont les plus puissants.

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER DE SALON-DE-PROVENCE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Maggi, pour exposer sa question, n° 326, relative à l'avenir du centre hospitalier de Salon-de-Provence.

M. Jean-Pierre Maggi. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, je souhaite vous interroger sur l'avenir du centre hospitalier de Salon-de-Provence. Situé au cœur d'un bassin de population en pleine expansion démographique, qui compte déjà plus de 160 000 habitants, cet hôpital réalise chaque année plus de 100 000 consultations et 22 500 hospitalisations. Il accueille près de 40 000 patients aux urgences, soit le double de ses capacités.

Son activité ne cesse de croître : elle a augmenté de 5 % en 2012, et à nouveau de 5 % au premier trimestre 2013. Malgré le climat économique actuel, malgré l'importante offre de soins, publique et privée, dans le département, le centre hospitalier de Salon-de-Provence est parvenu à rétablir son équilibre budgétaire en 2012.

Cela témoigne, d'une part, de l'engagement fort de cet hôpital pour assurer des soins de proximité, tout en conservant des spécialités qui répondent aux besoins de la population. Cela témoigne aussi, d'autre part, du dévouement des professionnels de cet établissement. Cela témoigne, enfin, de son excellente gestion.

Mais les inquiétudes sont nombreuses. Le plus vieux bâtiment a 110 ans, et celui qui accueille la majorité des hospitalisations a été construit en 1974. Cet hôpital est aujourd'hui à la croisée des chemins. Le site actuel, situé en plein centre-ville, est complètement saturé, et ne dispose pas de possibilités d'extension. Les bâtiments, pour leur part, ne répondent plus aux normes sanitaires, sécuritaires et environnementales en vigueur. Deux des cinq bâtiments ne peuvent d'ailleurs plus accueillir des activités de sommeil. *A minima*, une restructuration s'impose ! Cette restructuration serait cependant onéreuse : elle coûterait plus de 100 millions d'euros. Elle serait extrêmement complexe, puisqu'elle impliquerait de mener des travaux pendant près de dix ans, tout en continuant à assurer les activités de soins. Enfin, elle serait peu satisfaisante, puisqu'elle ne permettrait pas le développement du centre, qui est trop confiné.

Au regard de ces éléments, il paraît plus sage de s'orienter vers la construction d'un nouveau site, à la périphérie de la commune. Cette solution a le soutien du conseil de surveillance du centre hospitalier, des instances de l'établissement, de la communauté hospitalière, ainsi que de la municipalité de Salon-de-Provence. Le coût de la construction de ce nouveau site ne serait pas beaucoup plus élevé que celui de la rénovation de l'ancien : il est estimé à 130 millions d'euros, sans prendre en compte les bénéfices qui seront retirés de la vente des terrains actuels.

Les avantages de cette solution sont sans commune mesure avec ceux de la rénovation du centre actuel. Les travaux seraient plus courts et ne dérangerait pas l'activité du centre. Le nouveau centre serait facilement accessible ; il répondrait aux normes de sécurité et aux normes écologiques ; il serait adapté à la médecine moderne, redimensionné selon les nouveaux modes d'hospitalisation et de consultation, et ouvert aux collaborations avec la médecine libérale et les autres structures d'hospitalisation du secteur.

Les membres du personnel, les citoyens et les élus sont inquiets pour l'avenir de ce centre hospitalier de proximité, car il incarne les valeurs de service public chères au Président de la République et à notre majorité. Madame la ministre, je vous remercie par avance de bien vouloir préciser les intentions du Gouvernement quant à l'avenir de ce centre hospitalier.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, *ministre des affaires sociales et de la santé*. Monsieur le député, le rôle que joue le centre hospitalier de Salon-de-Provence dans l'offre de soins de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur n'est pas contesté. L'Agence régionale de santé a d'ailleurs confirmé ce rôle dans son schéma régional d'organisation des soins.

Ce centre hospitalier s'intègre en outre dans une communauté hospitalière de territoire dont le projet médical est en cours d'élaboration, ce qui permettra, par la suite, de définir un schéma directeur immobilier d'ensemble.

Je sais que l'établissement réfléchit actuellement à un projet de restructuration : des appels d'offres et des études d'urbanisme sont en cours de réalisation, ou sur le point de l'être. Le centre hospitalier rendra un rapport à l'Agence régionale de santé au mois d'octobre sur ces points.

Ce projet se fonde sur plusieurs motifs, dont notamment la nécessaire mise en conformité des locaux du centre hospitalier, l'évolution de ses activités, et son besoin de réorganisation spatiale. Je souhaite qu'il bénéficie d'une élaboration de qualité. C'est pour cela que j'ai demandé à l'Agence régionale de santé d'examiner les options que l'établissement considère comme prioritaires, après un diagnostic technique complet des installations.

Selon les premiers éléments du dossier qui ont été transmis, il semble que la restructuration sur site en plusieurs tranches successives doive être *a priori* privilégiée. Ce projet, comme tous les projets d'investissement, doit être conçu au sein de l'offre de soins globale sur le territoire, comme je vous l'indiquais. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au directeur général de l'Agence régionale de santé de définir des perspectives d'investissement globales. Ce travail est actuellement en cours dans votre région. C'est dans ce cadre-là, lorsque nous disposerons de l'ensemble des éléments, que nous pourrons prendre une décision définitive.

J'attire en outre votre attention sur un autre aspect de cette question : puisqu'il s'agit d'un projet d'investissement d'un montant supérieur à 50 millions d'euros, il devra être soumis à la procédure d'expertise et de contre-expertise désormais prévue par la loi.

Vous le voyez, monsieur le député : je suis très attentive à l'avenir du centre hospitalier de Salon-de-Provence. Je souhaite qu'il puisse répondre à l'ensemble des besoins de la population.

AVENIR DU RÉGIME MINIER

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Bays, pour exposer sa question, n° 325, relative à l'avenir du régime minier.

M. Nicolas Bays. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, les restructurations et les fermetures de centres de soins de l'ancien régime minier, la CARMi, continuent. Cela suscite des inquiétudes quant à l'avenir de ce régime particulier.

L'abrogation de l'article 80 du décret du 30 août 2011, mettant un terme au transfert du régime à la caisse nationale d'assurance maladie, est un premier pas. Mais qu'en est-il du financement et du maintien des particularités de ce régime à l'avenir ? Aujourd'hui, cette abrogation n'empêche pas, sur le terrain, la fermeture de centres de soins, ni la vente de patrimoine immobilier.

La région Nord-Pas-de-Calais est actuellement classée en dernière place parmi les régions de France pour ce qui est de la présence de structures de santé.

Trop souvent considérés comme une survivance d'une époque minière révolue – la mine et ses mineurs, qui ont tant donné à la France –, les centres de soins de la CARMi sont en réalité un formidable outil de maillage du territoire face à une désertification progressive de l'offre de soins. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 40 % des malades du régime général présents sur le bassin minier viennent dorénavant consulter dans ces centres, du fait de leur proximité, de leurs attentes réduites, d'honoraires non dépassés et de l'absence d'avance de frais. Ce chiffre atteint même 80 % dans certaines spécialités. Pourquoi ne pas envisager une extension de l'accessibilité du régime général aux pharmacies, jusqu'à présent réservée aux ayants droit ? Cette ouverture aurait pour avantage de rééquilibrer le financement du système par cette activité rentable.

Madame la ministre, il est plus que temps d'organiser une table ronde réunissant tous les acteurs de la santé du Nord-Pas-de-Calais : centres hospitaliers publics, AHNAC, CARMi, syndicats, ARS et pouvoirs publics, afin de mettre en place une stratégie concertée de lutte contre la désertification médicale. Il est, pour cela, nécessaire de mettre immédiatement un terme aux fermetures des centres de soins de l'ancien régime minier, afin de se servir de ce réseau comme base saine et efficace d'un nouveau maillage territorial.

On ne peut pas considérer la santé des Français comme une simple marchandise que l'on pourrait monnayer dans le cadre d'une logique purement comptable de réduction des coûts. Garantir à tous le même accès aux soins est, pour nous, un devoir et non une variable d'ajustement pour l'État.

Aujourd'hui, nous ne pouvons continuer à tolérer qu'un enfant de la République né à Liévin ait une espérance de vie de trois à quatre ans inférieure à celle d'un enfant né ailleurs dans notre pays et 70 % de risques de plus de mourir de maladies mortelles évitables. Nous nous devons d'être présents au rendez-vous de la justice pour plus de quatre millions de nos concitoyens qui, déjà lourdement touchés par la désindustrialisation et les différentes crises économiques, ne demandent qu'une seule chose : être tous égaux en ce qui concerne leur santé.

M. Serge Janquin. Très bonne question !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, *ministre des affaires sociales et de la santé*. Monsieur le député, vous m'interrogez sur l'avenir du régime minier et sa place dans l'offre de soins de la région Nord-Pas-de-Calais. Je veux, tout d'abord, rappeler son importance pour les mineurs et, plus généralement, pour tous les territoires miniers, pour lesquels les œuvres constituent un patrimoine commun. Par ailleurs, le Gouvernement est très attaché à ce que l'égalité d'accès aux soins soit effective sur l'ensemble du territoire national. C'est bien dans cette perspective que nous avons engagé la réflexion concernant l'avenir de ce régime et de ces œuvres. Comme vous l'avez souligné, le Gouvernement a abrogé l'article 80 du décret du 30 août 2011 qui prévoyait le transfert de l'ensemble des activités du régime minier vers la CNAMTS dans la suite de la mission de concertation confiée à M. Jean Bessière. Le Gouvernement a donc choisi une nouvelle approche et je veux le dire, ici, après avoir eu l'occasion de le répéter à

plusieurs reprises, l'existence du régime minier n'est pas remise en cause. Elle a été confortée, comme en témoigne la décision prise par le Gouvernement et que j'ai mise en œuvre.

M. Serge Janquin. Très bien !

Mme Marisol Touraine, ministre. Pour autant, les œuvres, services et établissements miniers connaissent des difficultés importantes auxquelles nous ne pouvons pas être indifférents, car elles compromettent leur avenir même et obèrent leur attractivité. Le *statu quo n*'est pas envisageable, car il n'est pas une réponse adaptée et appropriée, y compris dans la perspective, que vous avez soulignée, de garantir une offre de soins de qualité équivalente sur l'ensemble de notre territoire. Il est donc aujourd'hui nécessaire de faire évoluer l'offre de soins minière selon une approche territoriale permettant d'apporter des réponses spécifiques aux populations des territoires miniers, qui, comme vous l'avez indiqué, connaissent des indicateurs sociaux et sanitaires souvent dégradés. Il s'agit, dans le même temps, de rechercher un retour vers l'équilibre de ces structures.

C'est dans cet esprit et avec cette volonté que j'ai demandé au directeur général de l'Agence régionale de santé de préparer les évolutions de l'offre de soins minière en Nord-Pas-de-Calais. La situation spécifique de ces territoires fait l'objet d'échanges au sein de l'instance de coordination stratégique que j'ai mise en place et dont j'ai confié la présidence à M. Philippe Ritter. Cette structure associée, comme vous le souhaitez, l'ensemble des parties prenantes.

Je souhaite, monsieur le député, que ses travaux nous permettent d'aboutir rapidement à des solutions permettant de respecter à la fois la nécessité d'une offre de soins de qualité et la nécessaire prise en considération de la situation financière des œuvres telles qu'elles existent, aujourd'hui, sur votre territoire.

AVENIR DE L'HÔPITAL DE BRIANÇON

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 320, relative à l'avenir de l'hôpital de Briançon.

M. Joël Giraud. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, le 31 juillet 2012, lors de la séance des questions au Gouvernement, je vous ai interrogée sur l'avenir de l'hôpital de Briançon et sur la menace potentielle de fermeture du service de réanimation décidée arbitrairement par le précédent Gouvernement. Vous aviez alors accédé, ce dont je tiens à vous remercier, à ma demande de moratoire sur cette fermeture, et ce dans l'attente des résultats d'une mission plus large que vous alliez confier à l'IGAS afin d'obtenir des propositions concrètes pour le devenir de ce centre hospitalier, en particulier, et, plus généralement, pour le maintien d'une offre de soins pérenne et de qualité dans le département des Hautes-Alpes. Le rapport de l'IGAS vient d'être rendu. Il atteste, notamment, du caractère spécifique de cet établissement isolé, compte tenu de sa situation géographique et climatique, qui lui impose diverses contraintes. À cela, il convient d'ajouter sa spécificité liée au tourisme et à la saisonnalité qui font que son électrocardiogramme, loin d'avoir un tracé régulier, est perturbé par des arythmies qui ponctuent le cours de sa vie avec des pics et des creux, à l'image du relief du département des Hautes-Alpes sur lequel il est implanté. Si sa situation de handicap le contraint à un certain isolement et le différencie des autres acteurs de santé du territoire, cela ne diminue en rien son efficacité et sa nécessité.

Le rapport conclut également aux compétences de l'équipe médicale et de la direction, qui mettent tout en œuvre pour rétablir une situation d'équilibre, ce qui laisse raisonnablement augurer d'un redressement dans les meilleurs délais. Il est désormais nécessaire de passer à la vitesse supérieure et de faire en sorte que les efforts engagés localement puissent être poursuivis et encouragés au niveau national. C'est donc là la deuxième étape sur laquelle il faut maintenant, ensemble, travailler d'arrache-pied. L'avenir de ce centre hospitalier passe par la pérennisation de l'aide de l'État, par un déploiement de sa coopération transfrontalière avec son homologue italien de Susa, tant pour la patientèle que pour le vivier de médecins italiens, par une action concertée de tous les acteurs concernés et, surtout, par le maintien du service de réanimation.

Madame la ministre, le Gouvernement est-il prêt à s'engager pour maintenir dans le nord des Hautes-Alpes un service de santé de qualité ? Quels moyens est-vous prête à transfuser afin que nous ne regardions pas, impuissants, dans les années à venir, son encéphalogramme devenir très plat ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé. Monsieur le député, vous m'interrogez sur la situation du centre hospitalier de Briançon, un dossier que je suis de près depuis mai 2012 et auquel je connais votre attachement, puisque nous nous sommes rencontrés à plusieurs reprises à ce sujet. Vous le savez, j'ai pris la décision de missionner l'inspection générale des affaires sociales, assistée par un professeur des universités praticien hospitalier, réanimateur, afin de bénéficier d'une analyse complète de cette situation. Certaines des recommandations de cette mission doivent trouver une mise en œuvre rapide. L'établissement est en difficulté pour son fonctionnement médical, en raison de sa situation financière et de son organisation. Il doit poursuivre et confirmer ses évolutions en cours et les réorganisations qu'il a mises en place, notamment en développant les partenariats avec les autres offreurs de soins. Un effort particulier sera fait en direction de la patientèle, des médecins et des structures hospitalières italiennes.

Dans un premier temps, au regard de l'isolement de ce centre hospitalier, son service de réanimation sera maintenu, sous réserve, bien évidemment, que les conditions de sécurité de prise en charge des patients soient assurées. En parallèle, j'ai demandé que le projet de sa transformation en unité de surveillance continue, souhaité par la mission, fasse l'objet d'une expertise collégiale comprenant des médecins experts et menée par l'ARS de votre région qui devra, d'ici au mois de juin 2014, valider et confirmer cette évolution. Une décision me sera proposée par l'Agence régionale de santé à cette échéance. Dans l'intervalle, pour soulager la trésorerie de l'établissement et accompagner son retour à l'équilibre dans le cadre du contrat de retour à l'équilibre financier, l'Agence régionale de santé Provence-Alpes-Côte d'Azur apportera en 2013 et 2014 une aide financière au centre hospitalier, comme elle l'a fait en 2012, sur la base d'une dotation annuelle de 5 millions d'euros, en contrepartie d'efforts de gestion et d'une évaluation annuelle.

Sur ces bases, j'adresserai prochainement au directeur général de l'Agence régionale de santé les instructions nécessaires afin d'établir et signer d'ici au mois d'octobre 2013 avec le centre hospitalier un contrat pluriannuel de retour à l'équilibre financier sur la période 2013-2017, contrat qui sera évalué chaque année. Ce document permettra de conforter le positionnement du centre hospitalier, de

garantir la continuité et la sécurité des soins qui y sont dispensés et d'assainir durablement sa situation financière en poursuivant ses réorganisations et partenariats avec les autres établissements.

Vous le voyez, monsieur le député, je suis très attentive à la situation du centre hospitalier de Briançon, à laquelle vous accordez, je le sais, une importance toute particulière.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud. Je vous demande d'être bref, car il reste quarante secondes.

M. Joël Giraud. Je remercie Mme la ministre d'avoir tracé, pour la première fois, des perspectives d'avenir pour le centre hospitalier de Briançon. Nous en avons besoin. J'ai bien noté que le service de réanimation fera l'objet d'une nouvelle expertise collégiale. Je ne veux pas manquer de souligner que, dans ce département, 180 patients sont admis en réanimation à Briançon et environ 220 à Gap, ce qui signifie qu'outre les problèmes liés à l'isolement dans les Hautes-Alpes, les deux services de réanimation se justifient pleinement. Merci encore, madame la ministre.

RECONSTRUCTION DU CENTRE HOSPITALIER GÉNÉRAL DE CLERMONT

Mme la présidente. La parole est à M. Édouard Courtial, pour exposer sa question, n° 336, relative à la reconstruction du centre hospitalier général de Clermont.

M. Édouard Courtial. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, ma question concerne le projet de reconstruction du centre hospitalier général de Clermont, dans l'Oise. Comme vous le savez, le projet d'une reconstruction de l'hôpital est particulièrement pertinent au regard des éléments suivants : l'expansion démographique du Clermontois, la progression régulière de l'activité du centre, les exigences de qualité et de sécurité des services, la modernisation nécessaire du service des urgences et de l'hospitalisation de gériatrie, les conditions de travail parfois difficiles du personnel et, enfin, l'intérêt de mener des projets en commun avec le centre hospitalier interdépartemental psychiatrique.

La reconstruction de l'établissement a été annoncée au mois de juillet 2006 par le ministre de la santé de l'époque et, en juin 2011, était enfin présenté un projet de reconstruction composé d'une tranche ferme comprenant toutes les activités de médecine constituant un hôpital de proximité et d'une tranche optionnelle constituée principalement du service de chirurgie. Je précise que l'autorisation d'exploitation de l'activité de gynécologie obstétrique de l'hôpital a été renouvelée au mois de mars 2012. À cette même période, le ministre de la santé confirmait son accord pour la reconstruction du centre hospitalier incluant de manière ferme la maternité et une salle de bloc permettant les césariennes.

Toutefois, il mentionnait un nécessaire approfondissement du projet au regard du surcoût imposé à la suite d'études techniques complémentaires sur la nature des sols ainsi que la réalisation d'une étude sur la faisabilité de la tranche optionnelle. Or l'intégration du service de chirurgie dans le nouvel hôpital apparaît primordiale pour de nombreuses raisons : garantir l'avenir de la maternité, qui serait trop coûteuse et peu attractive sans plateau chirurgical ; permettre une prise en charge plus globale dans l'intérêt des patients, évitant ainsi le transfert de certaines pathologies, comme l'appendicite, dans les grands centres déjà saturés de Beauvais et Creil ; soutenir les efforts engagés par le centre hospitalier de Clermont, qui a conclu des coopérations d'ordre logistique

et médical avec les structures hospitalières avoisinantes ; enfin, honorer au mieux l'engagement de l'État dans un projet pérenne et ambitieux, une subvention de 15 millions d'euros ayant été accordée dans le cadre du plan Hôpital 2012 afin de participer au financement de ce projet d'investissement.

Je vous rappelle mon engagement personnel sur ce dossier depuis plusieurs années et ma volonté de voir aboutir une reconstruction complète du centre hospitalier. Or, depuis un an, je suis sans nouvelle des modalités de réalisation effective de ce projet. C'est pourquoi je vous remercie de m'apporter des réponses et garanties claires sur le dimensionnement du projet, qui a déjà accumulé un important retard, et sur la date de début des travaux.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé. Monsieur le député, en 2010, le centre hospitalier de Clermont a déposé un dossier dans le cadre du plan Hôpital 2012. Ce projet prévoyait la reconstruction de l'établissement sur un nouveau site. Son coût total a été réévalué en 2012 à 69 millions d'euros. Lorsque je suis arrivée au ministère des affaires sociales et de la santé, j'ai demandé une évaluation de tous les projets du plan Hôpital 2012 qui n'avaient pas été mis en œuvre. J'ai souhaité qu'ils soient réexaminés sur la base de critères de qualité et d'efficacité. Vous avez vous-même souligné, dans votre question, monsieur le député, que ce projet date de 2006 et qu'il a fait l'objet, en mars 2012, d'une décision indiquant son intérêt, mais également la nécessité de procéder à des analyses complémentaires. Celles-ci ont été jugées nécessaires, y compris par la majorité à laquelle vous apparteniez. Elles ont révélé que la situation financière du centre hospitalier de Clermont, au-delà même de l'augmentation du coût du projet qui, à elle seule, justifiait qu'il puisse être réévalué, était fragile.

Au regard de ces constats, je tiens néanmoins à vous indiquer que l'Agence régionale de santé de Picardie considère qu'un projet de modernisation reste à l'ordre du jour à condition qu'il soit adapté financièrement et soutenable, évidemment, par la structure.

Cela implique que le projet initial soit redimensionné sous la forme d'une opération de modernisation sur le site actuel de l'établissement et que son coût soit proportionné aux capacités financières du centre hospitalier. Au cours des années passées, les établissements hospitaliers ont engagé pour de trop nombreux projets des investissements très lourds et en réalité hors de leur portée, ce qui leur a causé de très grandes difficultés financières que nous ne voulons pas voir se reproduire.

L'agence régionale de santé a par ailleurs indiqué à l'établissement que le projet médical sous-tendant son projet architectural devait bien évidemment faire l'objet d'un accord préalable entre l'agence régionale et l'établissement. Or le pré-projet médical prévoit des augmentations de capacités qui doivent être justifiées au regard des besoins et des projets en cours au sein du territoire de l'ouest de l'Oise. De premiers jalons ont d'ailleurs été posés en ce sens avec le centre hospitalier de Beauvais, sous la forme d'une fédération médicale interhospitalière.

C'est sur ces bases que le scénario de modernisation du centre hospitalier de Clermont doit être précisée par l'établissement dans les meilleurs délais, ce qui permettra son instruction par l'agence régionale de santé.

MODALITÉS DE FINANCEMENT DES
PRESTATIONS SOCIALES LÉGALES

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gaymard, pour exposer sa question, n° 342, relative aux modalités de financement des prestations sociales légales.

M. Hervé Gaymard. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, le Président de la République a parlé il y a quelques mois d'un « choc de simplification », et chacun sur ces bancs s'accorde sur la nécessité d'avoir une plus grande équité. J'aimerais évoquer devant vous la question des prestations sociales légales en matière médico-sociale qui sont actuellement financées par les départements, c'est-à-dire l'allocation personnalisée pour l'autonomie des personnes âgées, la prestation compensatrice du handicap et l'allocation compensatrice tierce personne.

Le financement par le contribuable local de ces prestations génère un certain nombre d'inégalités. Ce sont des prestations sociales légales nationales – et, fort heureusement, elles sont servies de la même manière sur tout le territoire national –, mais, si certains départements peuvent faire face à l'augmentation de ces dépenses, d'autres y sont obligés et, comme ils ont moins de financements, doivent par exemple diminuer leur aide à l'investissement des établissements recevant des personnes âgées dépendantes.

Dans le cadre du choc de simplification, de la réforme des collectivités territoriales à venir et des réflexions sur la dépendance que le Gouvernement a mises à l'ordre du jour, la pure logique serait de nationaliser le financement de ces prestations. Cela éviterait toutes ces mesures de péréquation extrêmement complexes qui mobilisent des armées de fonctionnaires et de parlementaires. Le « réceptacle » de ce financement national existe déjà, c'est la Caisse nationale de solidarité par l'autonomie. Il suffirait de dire que, désormais, la CNSA finance l'ensemble des prestations sociales légales en matière médico-sociale, les départements restant bien évidemment les organisateurs sur le terrain, avec les agences régionales de santé, des schémas gériatriques et des schémas pour les personnes handicapées.

Nous sommes dans un système beaucoup trop complexe, totalement illisible. Le moment est venu de le simplifier.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé. Monsieur le député, les difficultés des conseils généraux que vous évoquez sont bien connues du Gouvernement. Pour avoir moi-même eu l'honneur de présider un conseil général, je sais bien que le poids des dépenses sociales est très élevé, en particulier en période de crise. On demande de plus en plus aux conseils généraux d'intervenir, ne serait-ce qu'en raison de l'augmentation des demandes de revenu de solidarité active due au fait qu'un certain nombre de nos concitoyens deviennent des chômeurs de longue durée, n'ont donc plus accès aux indemnités chômage et relèvent dès lors de la solidarité nationale.

Pour autant, faut-il recentraliser, renationaliser, avez-vous dit, la gestion et la prise en charge des allocations en question ? Ce n'est pas la perspective dans laquelle travaille le Gouvernement. Il s'agit, vous l'avez rappelé, de trois allocations : l'allocation personnalisée d'autonomie, versée aux personnes âgées perdant leur autonomie et éventuellement en situation de dépendance, la prestation de compensation du handicap et l'allocation compensatrice pour tierce personne.

Il nous apparaît, et c'était tout l'enjeu des lois de décentralisation, que la gestion de ces prestations au plus près des usagers est un atout et doit au contraire être renforcée. C'est le conseil général, qui a la meilleure connaissance du territoire sur lequel il intervient, qui est le mieux à même de connaître les besoins de la population et la manière de mettre en œuvre les politiques liées à ces prestations. De ce point de vue, la loi qui sera présentée pour une nouvelle étape de décentralisation conforte le rôle des conseils généraux comme chefs de file des politiques sociales.

Comme vous le savez très bien, la question du financement de ces prestations fait l'objet d'un groupe de travail entre l'État et les départements, qui doit remettre ses conclusions cet été. C'est à partir de là que cette question du financement pourra avancer. Des propositions seront faites par le Gouvernement pour assurer la mise en place de ressources pérennes et suffisantes pour soutenir le financement en particulier du revenu de solidarité active, mais aussi de la prestation de compensation du handicap et de l'allocation personnalisée d'autonomie.

Autrement dit, l'ambition du Gouvernement est bien de donner aux collectivités les moyens d'assumer pleinement leur rôle et non de leur retirer des compétences auxquelles nos concitoyens sont attachés.

CONSÉQUENCES DE LA MISE EN PLACE
D'UN PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES
D'INONDATION À BRUAY-LA-BUISSIÈRE

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Janquin, pour exposer sa question, n° 321, relative aux conséquences de la mise en place d'un plan de prévention des risques d'inondation à Bruay-la-Buissière.

M. Serge Janquin. Ma question, madame la ministre de la santé, concerne les conséquences très contraignantes sur les biens immobiliers qu'ont fait peser les décisions de l'État relatives à la mise en place d'un plan de prévention des risques d'inondation sur le bassin versant de la Lawe, à Bruay-la-Buissière, en méconnaissance des risques liés à l'histoire minière.

Il s'agit d'un cas tout à fait unique en France : pour des raisons d'exploitation de la houille au début du XX^e siècle, cette rivière a été littéralement détournée de son lit naturel et surélevée, exposant le quartier dit du « vieux Bruay » au risque d'inondation en cas de rupture de digue.

En 2008, les services de l'État ont proposé, dans le cadre de la surveillance des risques, un classement de ce quartier en PPRI, ce qui n'a pas apporté la réponse attendue par les collectivités et les riverains. En effet, le classement en risque naturel écarte *de facto* tout autre risque à caractère industriel, déniait tout effet de droit en termes de causalité.

Une décision du tribunal administratif de Lille a annulé en 2011 le PPRI pour des insuffisances dans les documents techniques. Une décision de la cour administrative de Douai, en date du 4 avril 2013, admet le principe de l'origine du risque d'inondation du fait des digues réalisées par l'exploitant minier, mais rejette à ce jour toute indemnisation en considérant que le préjudice n'est qu'éventuel... En somme, pour le bonheur des riverains, il aurait fallu que le risque fût certain ! Ainsi, toute indemnisation ou prise en charge préventive est interdite, soit parce que le PPRI l'interdit, soit parce que les inondations ne sont pas encore intervenues. Aussi l'annulation du PPRI suscite-t-elle de l'espérance pour la collectivité et les riverains.

Les textes en vigueur ne permettent pas de régler un tel cas de figure.

À l'heure où il est question de l'évolution du code minier, à l'instar du principe de pollueur-payeur du code de l'environnement, repris sous le nom de principe de réparation à l'article 4 de la charte constitutionnelle de l'environnement, quelle disposition le Gouvernement pourrait-il étudier pour que l'État prenne sa responsabilité dans ce dossier ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Mme Delphine Batho, actuellement retenue par l'ouverture des états généraux de la modernisation du droit de l'environnement ; elle vous remercie de votre question et m'a demandé de répondre à sa place.

La situation que vous évoquez est effectivement complexe. Cette zone est protégée contre l'inondation par des ouvrages hydrauliques et des installations de pompage. Leur surveillance est assurée par le BRGM, qui a repris les obligations de l'ancien exploitant minier, Charbonnages de France.

Se fondant sur un avis du conseil général des mines, et compte tenu de la stabilisation des terrains ainsi que du dimensionnement de ces ouvrages et installations, l'État a estimé que la situation ne rendait pas nécessaire un plan de prévention des risques miniers. Rien ne conduit jusqu'à présent à remettre en cause cette position.

Toutefois, Delphine Batho souhaite rassurer les habitants de la commune de Bruay-la-Buissière. Il n'est pas nécessaire de faire partie d'un plan de prévention des risques miniers pour être protégé contre les risques d'inondation et bénéficier d'une indemnisation légitime en cas de sinistre. Pour les risques naturels en effet, l'indemnisation des sinistres s'effectue selon le régime des catastrophes naturelles prévu par le code des assurances et le code de l'environnement. Pour les risques miniers, elle est assurée soit par l'ancien exploitant minier, soit par l'État directement lorsque l'exploitant a disparu. Cette indemnisation est prévue par le code minier. Il est normal qu'un exploitant assume sur le long terme les conséquences pour la sécurité des biens et des personnes que son activité passée a engendrées.

En application de ces règles, en cas d'inondation résultant d'affaissements miniers, l'État, qui a repris les obligations incombant à l'ancien exploitant Charbonnages de France, indemniserait donc, au titre du code minier, les sinistrés victimes de dommages, et ce indépendamment de l'existence ou non d'un plan de prévention des risques miniers.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Janquin.

M. Serge Janquin. Je vois bien, madame la ministre, les excellentes dispositions qu'a Mme Batho à l'égard de ce dossier ; encore convient-il s'assurer de la finalisation. Plutôt que d'engager de longues contestations judiciaires en France ou en Europe, je préférerais que l'on reconnaisse que c'est un risque minier et que l'on diligente une mission d'expertise pour évaluer les précautions à prendre afin d'éviter la rupture de la digue en question. Ce serait plus sage que d'envisager des indemnisations après.

Je propose donc à Mme Batho de venir à Bruay-la-Buissière constater la réalité et la spécificité de ce problème – et si vous voulez bien l'accompagner, nous pourrions aussi parler CARMi et AHNAC avec les élus du secteur et mon collègue Nicolas Bays. *(Sourires.)*

Mme la présidente. Je ne doute pas que Mme la ministre a noté votre invitation et la transmettra également à Mme Batho.

INCITATION AU TRI SÉLECTIF DES DÉCHETS MÉNAGERS

Mme la présidente. La parole est à M. André Schneider, pour exposer sa question, n° 343, relative à l'incitation au tri sélectif des déchets ménagers.

M. André Schneider. Madame la ministre des affaires sociales et de la santé, chaque année, près de deux milliards de tonnes de déchets sont produits en Europe, et ce chiffre est en constante augmentation. L'Union européenne s'est fixé comme objectif de recycler plus de la moitié de nos déchets ménagers à l'horizon 2020.

Selon le dernier rapport de l'Agence européenne pour l'environnement, de gros écarts subsistent entre les différents pays de l'Union. Cinq ont déjà franchi la barre des 50% : l'Autriche, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse.

Avec seulement 37%, la France est loin derrière, à peine dans la moyenne européenne. Il est donc urgent de rendre obligatoire le tri sélectif et de généraliser la « redevance incitative ».

Ce système est déjà appliqué dans de nombreuses communes d'Alsace. Il a permis de réduire d'un taux allant jusqu'à 55% la masse d'ordures ménagères résiduelles pour certaines d'entre elles. Résultat : plus de 100 000 tonnes d'emballages ménagers ont été recyclés en 2012 dans notre région, et les erreurs de tri ont diminué de 50 % entre 2009 et 2012. Nous devons promouvoir une culture du recyclage.

Certes, il y a eu de grandes avancées grâce aux lois Grenelle 1 et 2, mais il faut aller plus loin. Le recyclage de nos déchets contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à économiser des ressources précieuses, les matériaux recyclés se substituant à des matériaux vierges. Il y aura des contestations, c'est sûr, particulièrement dans l'habitat collectif. Oui, il faudra investir, mais le jeu en vaut la chandelle. Quelles sont les intentions du Gouvernement concernant cet important sujet ? Quels moyens financiers allez-vous donner aux communes ou aux syndicats de communes afin de leur permettre de généraliser le tri sélectif et de mettre en place la « redevance incitative » ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé.

Mme Marisol Touraine, ministre des affaires sociales et de la santé. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Mme Delphine Batho, actuellement retenue par l'ouverture des États généraux de la modernisation du droit de l'environnement. Elle m'a demandé de répondre à sa place et elle vous remercie de votre question.

Pas moins de 355 millions de tonnes de déchets ont été produits en France en 2010, soit 5,5 tonnes par habitant. Éviter leur destruction par incinération ou dépôt en décharge et encourager leur réemploi et leur recyclage n'est pas seulement un choix, c'est une nécessité : la crise économique actuelle et la raréfaction des ressources nous imposent de développer un nouveau modèle économique environnemental. La sortie de crise passera notamment par la transition vers une économie circulaire. Nous devons aller du « tout jetable » au « tout outil ».

Cela dit, vous avez raison, monsieur le député, de rappeler le retard de la France par rapport à certains pays européens dans ce domaine : nous ne nous situons qu'au treizième rang en matière de taux de recyclage dans l'Union européenne. Des efforts restent donc à accomplir afin d'atteindre l'objectif de 50 % de recyclage des déchets des ménages d'ici à 2020. Pour cela, le tri sélectif et la tarification incitative du service public des déchets font partie des mesures que le Gouvernement souhaite encourager.

La feuille de route de la transition écologique issue de la Conférence environnementale de septembre 2012 avait fixé un cap : « la généralisation de la tarification incitative sera poursuivie ». Celle-ci se met en place de manière progressive sur notre territoire. Plus de 4 millions d'habitants sont déjà concernés par cette mesure. Il convient de saluer la possibilité offerte par l'ADEME de financer les collectivités qui s'engagent dans ce processus.

Malgré cet accompagnement, il subsiste encore certaines difficultés quant à l'application locale de ce processus. Les progrès sont donc mesurables, mais doivent être renforcés. C'est pourquoi Mme Batho a décidé que l'économie circulaire et les déchets constitueraient l'un des thèmes abordés lors de la prochaine conférence environnementale en septembre 2013. Les propositions d'évolution, actuellement en cours d'élaboration au sein du Conseil national des déchets, seront examinées à cette occasion.

CONSÉQUENCES DES RETARDS DE PAIEMENT POUR LES PME PRESTATAIRES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Grommerch, pour exposer sa question, n° 349, relative aux conséquences des retards de paiement pour les PME prestataires du ministère de la défense.

Mme Anne Grommerch. Je voudrais attirer l'attention du ministre de la défense sur les PME qui étaient en contrat avec le ministère de la défense au moment de la mise en place du logiciel Chorus, en 2010, et qui rencontrent depuis de graves difficultés financières en raison des retards de paiements de l'administration militaire.

Dans ma circonscription, la société Augias Environnement, basée à Yutz et spécialisée dans le nettoyage industriel, a été victime de ces défaillances de paiements. Depuis 2009, les délais de paiement se sont terriblement allongés. En mai 2010, la société a été placée en redressement judiciaire une première fois mais elle connaît à nouveau de sérieuses difficultés liées aux conséquences de ces délais anormaux. Cette société emploie aujourd'hui 150 salariés, contre près de 400 en 2010. Cette entreprise n'est malheureusement pas un cas isolé. Si les 400 PME stratégiques ont bien été payées dans les temps, 3 600 autres prestataires – nettoyage, blanchisserie, espaces verts – ne l'ont pas été.

Dans la période de crise économique que nous connaissons, les administrations doivent être exemplaires à l'égard de leurs prestataires. Il y va de la survie de ces entreprises, avec de nombreux emplois à la clé. Aussi vous serais-je reconnaissante de bien vouloir m'expliquer comment le ministère de la défense envisage d'indemniser ces PME, selon quel calendrier et pourquoi les questions écrites que les députés ont posées à ce sujet depuis juillet 2012 sont restées sans réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des anciens combattants.

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants. Madame la députée, je vous remercie de bien vouloir excuser mon collègue, M. Jean-Yves Le Drian, ministre de la défense, en déplacement international.

Le système interministériel Chorus a été déployé le 1^{er} janvier 2010 au ministère de la défense. Ce déploiement a été d'une ampleur significative tant pour sa couverture fonctionnelle et géographique que par les volumes en jeu en termes d'opérateurs ou de reprise de données. En conséquence, les délais de paiement ont effectivement été très longs en 2010 et 2011 : soixante-treize jours en moyenne en 2010 contre soixante-trois en 2011. Il en est d'ailleurs résulté d'importants intérêts moratoires.

La situation s'est cependant nettement améliorée. Les capacités de paiement du ministère de la défense sont aujourd'hui sans comparaison par rapport à ce qui existait avant Chorus : depuis son déploiement, les mises en paiement peuvent s'effectuer dès le mois de janvier, alors qu'il fallait attendre mars ou avril dans le précédent fonctionnement. C'est une avancée considérable pour les entreprises contractant des marchés avec la défense.

La résolution des difficultés observées en 2010 et 2011 et une meilleure maîtrise du logiciel par les opérateurs du ministère ont permis de ramener les délais de paiement à quarante-quatre jours et de diminuer de moitié les intérêts moratoires dus.

Au-delà du logiciel Chorus, le ministère de la défense a publié une directive comprenant seize recommandations pour réduire encore les délais de paiement et par voie de conséquence les intérêts moratoires. De même, Jean-Yves Le Drian a lancé le pacte Défense PME le 27 novembre 2012. Les PME bénéficient aujourd'hui de mesures concrètes et d'un traitement particulier dans Chorus. Dans le même souci de préserver les PME, le ministre a demandé que soit mise en place une réserve financière pour les derniers mois de l'année, afin qu'elles ne soient pas pénalisées au cas où le plafond de dépense autorisé serait atteint.

Pour ce qui concerne Augias, le ministère déplore la situation actuelle de cette société. Toutefois, si les paiements ont été effectués avec du retard en 2010 et 2011, ils ont tous été réglés et la société a été indemnisée conformément à ce que prévoyaient les marchés dans ce cas, par le versement d'intérêts moratoires.

Le cabinet du ministre de la défense et les services sont depuis de longs mois en contact régulier avec la société, mais les nombreuses tentatives de médiation ont échoué.

Ayant sollicité en septembre 2012 le versement amiable d'une indemnité d'un montant de 221 millions d'euros au titre de la perte potentielle de chiffre d'affaires de l'entreprise, son dirigeant a été informé, dès le mois suivant et à plusieurs reprises, de l'impossibilité d'une telle solution.

Compte tenu des intérêts moratoires déjà versés et de la difficulté à identifier le lien de causalité entre les retards de paiement du ministère de la défense et les actuelles difficultés de trésorerie de l'entreprise, un recours au juge administratif et à l'expertise que celui-ci pourrait diligenter a été suggéré à l'entreprise qui l'a toutefois refusé. Cette procédure aurait pourtant permis de clarifier les causes de la situation de l'entreprise, au-delà des seuls retards de paiement dus à Chorus.

Je peux vous assurer, madame la députée, que le ministre de la défense entend que les contacts avec l'entreprise se poursuivent pour débloquer le plus rapidement possible ce dossier.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Grommerch.

Mme Anne Grommerch. Monsieur le ministre délégué, j'ai bien compris votre réponse concernant la société Augias. S'agissant de l'indemnisation, rappelons que s'il vous a été initialement réclamé un montant très élevé, une nouvelle base de négociation vous a ensuite été communiquée sur un montant de 10 millions d'euros, mais aucune suite s'y a été donnée. Enfin, pour ce qui est du tribunal administratif, le recours a été déposé aujourd'hui.

Mais je voudrais surtout vous alerter sur le nombre d'emplois détruits. Le ministère de la défense a-t-il fait un point d'étape pour calculer le nombre d'emplois disparus en raison du défaut de paiement à nos entreprises? Car leur nombre doit être considérable. Sur les 3 600 PME concernées, combien ont cessé leur activité et combien d'emplois ont-ils ainsi été perdus? Il serait très important que le ministre de la défense réponde à cette question.

EMPLOI DES SENIORS

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Salen, pour exposer sa question, n° 340, relative à l'emploi des seniors.

M. Paul Salen. Monsieur le ministre délégué chargé des anciens combattants, je voudrais attirer l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social sur l'inquiétante progression de la courbe du chômage des plus de cinquante ans dans le bassin d'emploi de la région Loire Centre où se trouve ma circonscription.

Depuis un an, cette progression est de 20 % contre 16 % pour la région Rhône-Alpes. Cette situation extrêmement inquiétante touche de plein fouet 2 585 demandeurs d'emploi et pénalise les entreprises de ce bassin qui éprouvent de plus en plus de difficultés à recruter des seniors, car le profil des demandeurs d'emploi ne correspond pas à leurs besoins réels. Selon les données de la Direction régionale des entreprises de la concurrence et de la consommation, du travail et de l'emploi de la région Rhône-Alpes, et de Pôle emploi pour le bassin Loire Centre, il y aurait aujourd'hui quinze fois plus de demandes que d'offres d'emploi sur l'ensemble des métiers.

Monsieur le ministre délégué, croyez-vous sincèrement que les moyens alloués aux dispositifs mis en place par le Gouvernement, le contrat de génération et le contrat d'avenir, sachant la réalité du nombre de contrats signés, seront suffisants pour inverser cette situation? Que comptez-vous mettre en œuvre pour favoriser l'emploi des plus de cinquante ans?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des anciens combattants.

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social retenu par d'autres obligations.

Le chômage de masse est, en France, une tendance lourde qu'il faut renverser et, vous avez raison, les seniors et les jeunes sont aujourd'hui les plus touchés par ce phénomène. Nous nous sommes engagés à inverser la courbe du chômage

d'ici la fin de l'année, dans un contexte de croissance très faible. Le Gouvernement poursuit la mobilisation générale pour l'emploi et maintient le cap, confiant dans les effets des politiques et des dispositifs mis en place pour l'emploi.

Nous agissons d'abord en faveur des plus vulnérables sur le marché de l'emploi. Les emplois d'avenir auront déjà permis de recruter plus de 25 000 jeunes au niveau national. La montée en charge va se poursuivre et s'accélérer dans les semaines à venir. Pour votre département de la Loire, sur un objectif de 789 à la fin de l'année, ce sont déjà, fin mai, 330 jeunes sans qualification et donc très éloignés de l'emploi qui ont signé un contrat soit plus de 40 % de l'objectif. Mobilisons-nous tous sur l'ensemble des territoires pour que le déploiement s'amplifie.

La durée des contrats aidés classiques sera progressivement allongée pour atteindre douze mois. Il s'agit d'offrir une solution professionnelle aux personnes les plus éloignées de l'emploi dans une durée qui permette une meilleure insertion professionnelle. Ces contrats bénéficient très largement aux seniors.

Le Premier ministre a par ailleurs annoncé la création de 2 000 nouveaux postes en CDI afin de renforcer les moyens de Pôle emploi pour l'accompagnement des demandeurs d'emploi dans le cadre de la nouvelle offre de service de l'opérateur. Pour Rhône Alpes, à la fin 2013 par rapport à mai 2012, ce sont 483 nouveaux postes qui auront été créés à Pôle emploi pour accompagner les chômeurs, ce qui représente une hausse de 12 %.

Nous encourageons aussi la création d'emplois dans les entreprises, avec le Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi, le Crédit d'impôt compétitivité emploi qui réduit de 4,5 % en 2013, puis de 6 % à compter de 2014, le coût du travail.

Ce sont aussi les contrats de génération qui encouragent le recrutement de jeunes tout en maintenant dans l'emploi les seniors: les premiers commencent à être signés depuis quelques semaines. Pour les entreprises de moins de 300 salariés, l'aide associée à ce contrat de génération représente 23 % du salaire brut au niveau du SMIC. Si l'on ajoute les 4,5 % du CICE et les 28 % d'exonérations de droit commun, les entreprises bénéficieront d'une réduction du coût brut du travail de plus de 50 % au niveau du SMIC.

Le contrat de génération propose un changement de regard: au lieu d'opposer les générations, pour la première fois, il les rassemble. Dans un monde aux repères mouvants, chaque génération a à apprendre de celles qui la suivent et qui la précèdent. C'est particulièrement vrai au sein des entreprises: les salariés âgés sont souvent détenteurs de savoir-faire qui risquent de se perdre après leur départ. Il importe de repérer les compétences clés et d'assurer leur circulation au sein des entreprises. C'est l'un des objectifs majeurs du contrat de génération.

Cette bataille pour l'emploi s'appuie sur une nouvelle méthode, fondée sur le dialogue social. L'accord du 11 janvier sur la sécurisation de l'emploi est l'une des meilleures illustrations de cette nouvelle méthode souhaitée par le Président de la République. La loi sur la sécurisation de l'emploi qui vient d'être promulguée dans quelques jours permettra de sauver des emplois en offrant aux entreprises la possibilité d'anticiper sans drame les mutations.

Enfin, la bataille de l'emploi passe aussi par la réforme de la formation professionnelle qui sera elle aussi fondée sur une large concertation impliquant les acteurs concernés. Elle aura

pour objectif de renforcer l'accès à la formation en direction de ceux qui en ont le plus besoin, en particulier les demandeurs d'emploi.

Vous le voyez, en Rhône-Alpes, dans le bassin d'emploi Loire Centre comme partout en France, le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur de l'emploi notamment en direction des seniors.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Salen.

M. Paul Salen. Monsieur le ministre délégué, vous venez d'annoncer des chiffres qui concernent l'ensemble des contrats d'avenir. Moi, je vais vous vous parler des entreprises de mon département et rappeler les données que m'a fournies Pôle emploi début juin. Dans la Loire, quarante-quatre contrats d'avenir ont été signés dans le secteur marchand, et vingt-cinq contrats de génération. Nous n'en sommes donc pas, pour le secteur marchand, à 40 % de l'objectif mais à 10 % ! Force est de constater, dans le département de la Loire en tout cas, une inadéquation entre les moyens mis en œuvre et la réalité du terrain, comme le montrent les vrais chiffres que je viens de vous donner.

AVENIR DES COMMUNES ASSOCIÉES

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Reiss, pour exposer sa question, n° 345, relative à l'avenir des communes associées.

M. Frédéric Reiss. Monsieur le ministre délégué chargé des anciens combattants, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

La loi du 17 mai 2013, relative à l'élection des conseillers municipaux, communautaires et départementaux va faire disparaître de fait la plupart des 710 communes associées de France. En effet, ces communes associées, créées suite à la loi Marcellin de 1971, ne constituent plus de section électorale en dessous de 20 000 habitants. Il reste 31 communes associées dans le Bas-Rhin, dont 16 dans ma circonscription : leurs maires délégués sont très inquiets. Dorénavant, tous les électeurs habitant la commune centre ou une commune associée vont pouvoir élire directement les conseillers municipaux au scrutin de liste, la plupart des communes concernées ayant plus de 1 000 habitants. C'est d'ailleurs ce que retient l'AMF, prônant ainsi la fusion simple que, justement, ces communes associées ne voulaient pas.

Cette modification est incomprise de la population, qui souhaite garder une réelle autonomie dans le choix des élus communaux ; elle souhaite également garder une mairie annexe, avec un maire délégué, officier d'état civil et officier de police judiciaire.

Avec la nouvelle loi, les communes associées n'ont aucune garantie de représentation au sein du conseil municipal et encore moins dans l'intercommunalité. Le maire délégué pourrait ne pas être originaire de la commune associée ! Cela peut se révéler très préjudiciable financièrement, car c'est sur le ban de certaines de ces communes associées que se sont développées des entreprises, voire des zones artisanales.

Il serait regrettable que la commune associée n'ait plus voix au chapitre en matière de développement économique, compétence obligatoire des communautés de communes ; d'autant plus que des communes voisines, souvent plus petites, auront, elles, au moins un sinon plusieurs conseillers communautaires.

Monsieur le ministre, n'y a-t-il pas injustice pour ces communes qui veulent garder leur identité propre ? N'y a-t-il pas risque de défusion ? Que se passera-t-il si aucun habitant de la commune associée ne siège au conseil municipal ? Le statut de commune nouvelle n'apporte aucune réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des anciens combattants.

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants. Monsieur le député Frédéric Reiss, Je vous prie de bien vouloir excuser Manuel Valls, qui regrette de ne pouvoir être parmi nous ce matin.

Ainsi que vous l'avez rappelé, à l'initiative du Parlement, l'article 27 de la loi du 17 mai 2013 prévoit en effet la suppression du sectionnement électoral dans les communes de moins de 20 000 habitants, à compter du prochain renouvellement général des conseils municipaux.

Ces sectionnements électoraux résultaient soit d'origines géographiques anciennes – hameaux –, soit, majoritairement, d'une fusion de communes. En effet, la loi Marcellin de 1971 prévoyait deux types de fusion, les fusions simples et les fusions associations ; toutes deux comportaient un sectionnement électoral.

Les sections des communes fusionnées ne constituent pas en droit une commune et n'ont pas la personnalité juridique. Elles ne sont que des quartiers d'une commune, qui bénéficient d'un statut particulier en raison de leur statut d'ancienne commune. Toutefois, le maintien de ce sectionnement est difficilement justifiable plus de quarante ans après la fusion, par comparaison avec des quartiers existants dans des communes similaires qui ne seraient pas issus d'une fusion et, de ce fait, n'ont pas de représentation particulière au sein du conseil municipal.

Par ailleurs, le sectionnement électoral est extrêmement complexe à gérer au niveau communal. En effet, les candidatures, puis les élections s'effectuent de manière autonome dans les sections. Le conseil municipal est par conséquent l'agrégation des sièges attribués dans chaque section, ce qui ne facilite pas la constitution d'une majorité de gestion. Cette représentation distincte des différents territoires entraîne donc fréquemment des conflits et des blocages au sein des conseils municipaux.

Ce sectionnement entraîne également une inégalité de traitement entre les électeurs : dans les faits, le maire est généralement issu de l'ancienne ville centre, et les électeurs inscrits dans les autres sections ne peuvent se prononcer pour la liste comportant le futur maire.

La suppression des sections électorales dans les communes de moins de 20 000 habitants constitue donc un progrès pour la démocratie locale, et le Gouvernement n'envisage pas de revenir sur ce principe. Cette suppression sera effective à compter de mars 2014 ; la commune représentera alors une circonscription électorale unique, élisant l'ensemble du Conseil municipal. Le cas échéant, les communes associées correspondantes ne seront pas supprimées et garderont leurs prérogatives particulières – élection d'un maire délégué, annexe à la mairie, centre d'action sociale – sauf celle du sectionnement à caractère électoral. Ainsi, en application de l'article L. 2113-22 du CGCT dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, les maires délégués des communes associées seront élus par le conseil municipal de

la commune fusionnée parmi les membres du conseil municipal et non plus parmi les conseillers municipaux issus de la section, puisque celle-ci a été supprimée.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Reiss.

M. Frédéric Reiss. Je ne suis pas persuadé, monsieur le ministre, que cela constitue un progrès pour la démocratie locale. Cela l'est peut-être lorsque l'on parle de quartiers et de grandes agglomérations; mais, en l'occurrence, il s'agit de communes qui ne sont pas toujours dans la continuité géographique du bourg centre. Le maire délégué sera certes issu du conseil municipal, mais il ne sera pas forcément issu de la commune. Je crains que cela ne pose problème.

CONSTRUCTION DE LA GENDARMERIE DE BEAUCOURT

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Meslot, pour exposer sa question, n°347, relative à la construction de la gendarmerie de Beaucourt.

M. Damien Meslot. Monsieur le ministre délégué chargé des anciens combattants, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur et porte sur le projet de construction d'une gendarmerie à Beaucourt dans le Territoire de Belfort.

Dans le cadre du redéploiement des unités de la gendarmerie nationale, l'effectif de la brigade locale est passé à onze personnes. La gendarmerie actuelle, construite il y a trente ans, ne répond plus aux besoins actuels. Comportant six logements, elle ne permet plus d'accueillir l'ensemble des militaires qui, pour certains d'entre eux, logent en ville.

Aussi, la construction de nouveaux locaux administratifs et techniques, ainsi que des logements pour les familles, était fortement souhaitée par la commune, qui délibérait en ce sens au mois de juin 2011 et transmettait sa demande à la Direction générale de la gendarmerie nationale.

Le montage juridique prévu était un bail emphytéotique administratif pour la partie logement. Pour les bureaux, la maîtrise d'ouvrage revenait à la ville. L'État intervenait à hauteur d'environ 85 000 euros pour participer à la construction des locaux administratifs et techniques.

Dans un courrier daté du 6 mars 2012, M. Claude Guéant, ministre de l'intérieur, validait le projet de Beaucourt. Le 10 décembre 2012, Manuel Valls approuvait le montage juridique proposé par la ville de Beaucourt, précisant que la DGGN avait adressé le référentiel d'expression des besoins aux échelons locaux. Le 22 janvier 2013, le choix d'un maître d'œuvre était arrêté. Début février, les premières esquisses de la future gendarmerie étaient présentées aux élus. Courant février, le colonel commandant le groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort apprenait au maire que le dossier de Beaucourt était gelé et qu'une décision définitive interviendrait en juin 2013.

Je tiens à appeler votre attention sur l'importance que revêt ce dossier pour la ville de Beaucourt, mais aussi sur les dépenses importantes engagées par la commune. Il s'agit d'un projet d'environ 1,8 million d'euros injectés dans l'économie locale, et essentiel pour assurer la sécurité de la ville et de ses habitants. Aussi souhaiterais-je savoir quand le ministre de l'intérieur donnera son accord définitif afin de valider l'opération de construction de la gendarmerie de Beaucourt, afin que nous puissions enfin commencer les travaux.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des anciens combattants.

M. Kader Arif, ministre délégué chargé des anciens combattants. Monsieur le député Damien Meslot, je vous renouvelle les excuses de Manuel Valls et ses regrets de ne pouvoir être parmi nous. Il m'a chargé de vous transmettre les éléments suivants.

Votre interrogation spécifique sur le projet de construction de la caserne de gendarmerie de Beaucourt soulève le problème plus général de la modernisation du parc immobilier de la gendarmerie. Pour cette modernisation, la gendarmerie s'appuie largement sur les collectivités locales, qui assurent la maîtrise d'ouvrage de nombreuses opérations. Ces montages impliquent d'une part le versement d'une subvention initiale de la part de l'État, puis le paiement de loyers.

Cette politique, si elle a permis une amélioration substantielle du parc immobilier dans lequel sont logés les gendarmes et leurs familles, a également conduit à une augmentation constante de la masse des loyers supportés par la gendarmerie nationale. En dix ans, les loyers sont passés de 240 millions d'euros à près de 500 millions d'euros, soit un doublement, alors que parallèlement les ressources de fonctionnement et d'investissement de la gendarmerie ont diminué.

Dans un contexte de maîtrise des dépenses publiques et d'effort sans précédent de réduction des déficits, toutes les opérations entraînant des charges croissantes et pérennes pour l'État doivent donc être examinées avec la plus grande vigilance.

Les besoins restent pourtant considérables, et le ministre de l'intérieur souhaite pouvoir apporter une réponse appropriée aux situations les plus dégradées. En raison des contraintes budgétaires actuelles, la gendarmerie nationale a été conduite à différer temporairement l'attribution de la subvention étatique pour les programmes immobiliers agréés dans le cadre du décret n°93-130 du 28 janvier 1993.

Cette difficulté a pour effet de surseoir à l'instruction des projets comme celui de Beaucourt. C'est pourquoi, cette opération, dont le principe a été approuvé, n'a pas encore fait l'objet d'un agrément du terrain et de confirmation du cadre juridique permettant sa poursuite.

Des formules sont actuellement étudiées au sein du ministère, en liaison avec le ministère du budget, pour redéployer des crédits budgétaires et permettre ainsi la réalisation de ce projet de construction dont les parties « locaux de services » et « logements » ne peuvent être découplées.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Meslot.

M. Damien Meslot. Je m'étonne de cette réponse, monsieur le ministre, qui n'apporte aucune solution concrète et renvoie ce projet aux calendes grecques. Je ne peux que regretter que, une fois de plus, l'État ne tienne pas sa parole.

FINANCEMENT DES ACTIONS DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Eckert, pour exposer sa question, n°323, relative au financement des actions de coopération décentralisée.

M. Christian Eckert. Madame la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger, la loi n°2005-95 du 9 février 2005, dite loi Oudin-Santini, permet aux communes, aux établissements publics de coopération intercommunale, aux syndicats mixtes chargés de l'eau et de l'assainissement, ainsi qu'aux services publics de distribution d'électricité et de gaz de prélever jusqu'à 1 % de leur budget pour mener des

actions de coopération avec les collectivités étrangères dans les domaines de l'eau, de l'assainissement et de la distribution d'électricité et de gaz. Chaque année, ce sont ainsi près de 25 millions d'euros qui peuvent être opportunément mobilisés pour une contribution annuelle moyenne par habitant qui demeure modique.

Estimant que le mécanisme de la loi Oudin-Santini précitée pourrait être utilement élargi à d'autres domaines de la coopération décentralisée, je souhaiterais savoir si le Gouvernement envisage favorablement de l'étendre au traitement des ordures ménagères, domaine dans lequel les communes et intercommunalités peuvent se prévaloir d'une expertise incontestable et qui représente un enjeu important pour les collectivités des pays du sud.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger.

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger. Monsieur le député Christian Eckert, je vous prie tout d'abord d'excuser Marylise Lebranchu, qui ne peut être présente ce matin.

Ainsi que vous le soulignez dans votre question, ce sont effectivement près de 25 millions d'euros qui peuvent être mobilisés annuellement par les collectivités pour mener des actions de coopération avec des collectivités étrangères dans le domaine de l'eau, de l'assainissement et de la distribution d'électricité et de gaz.

Le dispositif Oudin-Santini constitue ainsi, dans une période de stabilisation des autres concours issus des collectivités territoriales, un des modes les plus évolutifs de financement de l'aide au développement, dans un secteur qui figure au premier rang des Objectifs du millénaire pour le développement.

Certains pays, comme l'Italie, se sont d'ailleurs inspirés de cette formule dans la recherche de leurs propres financements innovants. Notre dispositif législatif fait l'objet de commentaires favorables dans les rencontres internationales, contribuant par là au rayonnement des solutions françaises et à des montages partenariaux avec d'autres bailleurs et, bien sûr, avec l'Agence française de développement. C'est pourquoi les perspectives d'extension de ce dispositif à d'autres domaines seraient envisageables, comme le suggère le rapport Laiguel, présenté lors de la Commission nationale de la coopération décentralisée, le 29 janvier dernier, à laquelle la ministre participait.

En ce qui concerne plus spécifiquement les déchets, sous le double aspect de la collecte et du traitement, la demande est réelle. Ainsi, comme vous l'aurez compris, et comme nous nous y étions engagés lors de la CNCd, le Gouvernement soutiendra toute initiative parlementaire en faveur de l'extension du dispositif Oudin-Santini aux déchets.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Eckert.

M. Christian Eckert. Je voudrais remercier Mme la ministre de sa réponse, en nous invitant collectivement à trouver le bon support législatif. En effet, pour des raisons techniques, il faudra éviter tout à la fois les cavaliers et l'article 40. J'ai bien entendu que la ministre souhaitait une initiative parlementaire, mais cela devra se faire avec un support législatif *ad hoc*.

Mme la présidente. Et quand le rapporteur général parle de l'article 40, il sait de quoi il parle! (*Sourires.*)

RÉORGANISATION DES COURS D'APPEL

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann, pour exposer sa question, n° 337, relative à la réorganisation des cours d'appel.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Madame la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger, ma question s'adresse à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Selon le compte rendu officiel de la séance du 6 novembre 2012 de la commission des lois du Sénat, Mme la garde des sceaux a été interrogée sur l'instauration des budgets opérationnels de programme, qui regroupent différentes cours d'appel sous la responsabilité d'une seule. Alors qu'on ne lui demandait si l'indépendance des cours d'appel n'était pas mise à mal, et leur gestion soumise à la tutelle d'une autre cour parfois très éloignée, Mme la garde des sceaux aurait répondu : « Dix pôles, plus quatre en outre-mer, regroupent les trente-sept cours d'appel. Dans chaque groupe, une cour exerce sur les autres une forme de tutelle. Lorsque l'on superpose les cartes, celle des directions interrégionales de l'administration pénitentiaire, et de la protection judiciaire, le ressort des cours d'appel et les régions administratives, on constate une certaine confusion. Il conviendrait de remettre un peu de cohérence ». Madame la ministre, pouvez-vous préciser pour la France métropolitaine quels sont les dix pôles susvisés et les cours d'appel qui y seront rattachés ?

Certaines démarches effectuées auprès de Mme la garde des sceaux peuvent susciter des inquiétudes dans telle ou telle cour d'appel. Ainsi, il semblerait que, le 19 février 2013, elle ait reçu au ministère plusieurs parlementaires du Bas-Rhin accompagnés par le bâtonnier de Strasbourg, lequel a évoqué la suppression de la cour d'appel de Metz, le rattachement de son ressort à Colmar et le transfert du siège de Colmar à Strasbourg. Dès le lendemain, le bâtonnier de Colmar a alerté les parlementaires du Haut-Rhin pour leur demander de réagir à cette initiative engagée à son insu et à l'insu des élus du Haut-Rhin.

Est-il exact qu'un fonctionnaire ait été chargé d'engager une réflexion sur la réorganisation territoriale des cours d'appel ? J'aimerais également savoir si un redécoupage du ressort des cours d'appel au cours de la présente législature est programmé ou si la question n'est simplement pas à l'ordre du jour.

Comme vous le savez, madame la ministre, le droit local applicable en Alsace-Moselle a d'importantes spécificités ; pour stabiliser la jurisprudence concernant les particularités de ce droit, ne serait-il pas opportun que la cour d'appel de Metz soit automatiquement la cour d'appel de renvoi suite à la cassation des arrêts de la cour de Colmar, et réciproquement ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger.

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger. Madame la députée, je vous prie d'excuser Mme Taubira qui ne peut être présente ce matin.

La cartographie budgétaire dans l'hexagone a été modifiée début 2012 en regroupant les moyens alloués aux trente cours d'appel en dix budgets interrégionaux pilotés par les chefs de cours. Il s'agit des cours d'appel d'Aix-en-Provence, Bordeaux, Dijon, Douai, Lyon, Montpellier, Nancy et Toulouse. A cette liste, il convient d'ajouter les cours d'appel de Paris et Versailles dont le périmètre d'intervention reste limité à leur sort respectif.

Cette nouvelle cartographie budgétaire décidée par le précédent gouvernement a été ajustée par la garde des sceaux en juillet dernier pour assurer un fonctionnement efficient des juridictions et adaptable en fonction de l'activité. Par exemple, les dépenses relatives à l'entretien immobilier ou le recrutement d'assistants de justice sont directement discutées par des juridictions avec l'administration centrale.

Ces mesures d'ajustement ont vocation à être revues pour s'insérer dans une réflexion plus générale de la carte judiciaire. En effet, un groupe de travail relatif à la juridiction du XXI^e siècle a été mis en place pour répondre aux attentes d'une justice plus proche des citoyens, plus accessible et plus efficace. Parmi les missions de ce groupe de travail, figure la question de la révision de la carte judiciaire et des cours d'appel. Il s'agit de remédier aux difficultés que présente, d'une part, la disparité de la carte judiciaire et de celle des régions administratives, d'autre part, l'inadéquation des cartes locales de l'administration pénitentiaire et de la protection judiciaire avec les cours d'appel.

Vous le savez, madame la députée, le maillage territorial représente un enjeu considérable et s'inscrit au cœur de l'efficacité de l'action de l'État. Les réflexions sont en cours et les conclusions des groupes de travail sont attendues pour l'automne 2013. Aucune décision n'a donc été prise quant au devenir des cours d'appel de Metz et de Colmar. Bien entendu, aucune réforme ne sera décidée sans concertation préalable et vous pouvez compter sur la prise en compte de la situation particulière des régions d'Alsace et de Lorraine dans les arbitrages qui seront rendus.

Bien entendu, madame la députée, aucune réforme ne sera décidée sans concertation préalable et vous pouvez compter sur la prise en compte de la situation particulière des régions d'Alsace et de Lorraine dans les arbitrages qui seront rendus.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Je vous remercie, madame la ministre, pour les précisions que vous venez d'apporter.

Je veux simplement être encore un petit peu plus précise : il ne s'agit pas de l'Alsace et de la Lorraine, mais de l'Alsace et de la Moselle. Car la précision sur ce sujet s'impose : ainsi, vous avez évoqué la cour d'appel de Nancy alors que la raison d'être de la cour d'appel de Metz, c'est justement l'Alsace-Moselle. Ces particularités historiques devront être prises en compte lorsque sera menée la future réflexion sur les cours d'appel.

SÉDENTARISATION DES ROMS

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Besse, pour exposer sa question, n° 319, relative à la sédentarisation des Roms.

Mme Véronique Besse. Madame la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur. Elle concerne la cohabitation de la communauté rom avec les habitants de la commune de Montaigu, située en Vendée, au cœur de ma circonscription.

La circulaire interministérielle du 26 août 2012 impose, en cas de démantèlement des camps de Roms, de procéder à un diagnostic social et de proposer des solutions d'hébergement à ces derniers. Si cette mesure apparaît légitime, elle ne règle pas pour autant les problèmes de cohabitation pouvant exister entre les populations.

Il y a quatre ans, une centaine de Roms en provenance de l'agglomération nantaise se sont installés dans la commune de Montaigu, après le démantèlement de leurs camps. Aujourd'hui, l'État ne peut plus ignorer un certain nombre de problèmes récurrents qui provoquent l'exaspération des habitants de la commune de Montaigu. Cela concerne la scolarisation des enfants d'abord : comme chacun le sait, la loi française pose le principe de la scolarité obligatoire à partir de l'âge de six ans jusqu'à seize ans. Le non-respect de cette obligation devrait logiquement entraîner des sanctions pour les parents. Or on ne peut que constater un absentéisme chronique des enfants roms et un manque de sanctions. Au mieux, pour quelques familles, une lettre est envoyée et très exceptionnellement un signalement est effectué. Pourtant, la scolarisation des enfants roms est nécessaire à la cohésion sociale. Des mesures concrètes doivent donc être prises pour faire respecter la loi. Il appartient en effet à l'État d'obliger les parents à scolariser leurs enfants.

Par ailleurs le respect de l'espace public est aussi indispensable à la vie en communauté. Or de nombreux procès-verbaux sont dressés pour non-respect des arrêtés de stationnement, ou encore en raison de l'occupation des trottoirs par divers matériels privés. À Montaigu, les amendes ne sont pas payées par des membres de la communauté rom et aucune suite n'est donnée par l'État. Il en est de même pour les factures au titre du ramassage des ordures ménagères.

Alors que les communes ont de plus en plus de mal à répondre aux objectifs environnementaux qui ont été fixés, ces défauts de paiement sont ressentis par la population comme des actes d'incivilités, stigmatisant au passage la communauté rom. L'intégration durable des populations roms est la condition *sine qua non* d'une bonne cohabitation avec l'ensemble des habitants des communes. Pourtant, les élus locaux sont aujourd'hui désarmés face à ce problème et ont le sentiment d'être abandonnés par l'État.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement pour faire respecter la loi et favoriser une meilleure intégration de ces populations ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée des Français de l'étranger.

Mme Hélène Conway-Mouret, ministre déléguée chargée des Français de l'étranger. Madame la députée, vous interrogez le ministre de l'intérieur sur la situation des familles roms installées à Montaigu. Manuel Valls regrette de ne pouvoir être parmi nous.

Tout d'abord, la situation que vous évoquez ne relève pas du champ de la circulaire interministérielle du 26 août 2012. En effet, il n'existe pas de campement illicite à Montaigu. La population d'origine rom évaluée à 137 personnes vit de manière diffuse et sédentaire dans des logements dignes.

Vous soulevez des questions liées à la scolarité des enfants, aux difficultés de voisinage et au sens civique. Celles-ci rejoignent les préoccupations que le Gouvernement a tenu à prendre en compte dans des instructions qu'il a adressées au représentant de l'État pour guider leur action et pour qu'avec leurs partenaires, notamment les collectivités territoriales et les associations, ils apportent une réponse globale circonstanciée adaptée à la situation des personnes et des familles concernées.

Pour ce qui est du premier point important que vous soulevez, madame la députée, je vous rejoins sur le principe de ne pas transiger avec la loi républicaine qui

pose l'obligation de scolarité des enfants de six à seize ans. Je tiens néanmoins à souligner les efforts qui sont déployés sur le terrain dans ce domaine.

En effet, les enfants roms en âge de l'être sont inscrits en élémentaire et, dans la commune de Montaigu, des rencontres régulières entre l'inspecteur de l'éducation nationale de Montaigu et l'équipe pédagogique de l'école ont permis d'organiser l'accueil spécifique des enfants roms. Le directeur de l'école concernée est dans une démarche de suivi en signalant à l'inspecteur de l'éducation nationale et à la direction académique tout absentéisme non justifié. Une réunion organisée par la municipalité de Montaigu en fin d'année scolaire 2012 a eu pour objectif d'assurer un rappel à la loi auprès des familles roms de la commune. De fait, la fréquentation scolaire des enfants roms à Montaigu est régulière depuis la rentrée 2012.

Dans ce cadre, un dispositif de contrat local d'accompagnement à la scolarité a été élaboré en octobre 2012 avec les différents partenaires : CAF, conseil général, municipalité de Montaigu, inspecteurs de l'éducation nationale de Montaigu et directeurs d'école. Grâce à ces efforts, en avril 2013, aucun signalement pour absentéisme n'a été effectué dans le premier degré et trois signalements seulement l'ont été en secondaire.

En ce qui concerne le recouvrement des amendes ou des taxes, je puis vous indiquer que les services de l'État compétents dans le secteur de Montaigu mettent en œuvre les mêmes procédures de recouvrement et avec la même diligence, lorsque les membres de cette communauté sont concernés, que pour l'ensemble de nos concitoyens sur le territoire national.

Conformément à la réglementation en vigueur, après l'émission d'un titre et en cas de non-paiement, se succèdent donc une relance, une mise en demeure, un avis à tiers détenteur et un recours à un huissier. Toutes les situations de non-recouvrement sont donc traitées de la même manière par les services concernés de l'État, avec une action menée le plus loin possible.

C'est dans le cadre de la mission qui lui est confiée que le ministre veille sur la tranquillité et la sécurité de tous. Ses services resteront attentifs à l'évolution de la situation de la commune de Montaigu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Besse.

Mme Véronique Besse. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre, mais c'est une vue parisienne des choses. Sur le terrain, les choses se passent tout autrement...

MOYENS ATTRIBUÉS AUX ÉCOLES ET COLLÈGES DES QUARTIERS SUD DU MANS

Mme la présidente. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 324, relative aux moyens attribués aux écoles et collèges des quartiers sud du Mans.

Mme Marietta Karamanli. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite appeler votre attention sur la situation des écoles et collèges des quartiers sud du Mans.

Sur la période 2007 à 2012, bon nombre de postes ont été perdus lors des précédentes rentrées. Lors de la prochaine rentrée 2013-2014, les perspectives d'évolution des effectifs élèves sont à la hausse. Parallèlement les évaluations en CE1 et CM2, ont mis en évidence des écarts négatifs entre les résultats locaux et nationaux, ceux des élèves sarthois restant en-deçà de ceux constatés au plan national. De plus, ces

difficultés dans l'élémentaire se retrouvent au collège avec la présence de trois collèges sarthois dans le dispositif Eclair, tous situés dans la deuxième circonscription, soit 40 % de tous les établissements Eclair de l'académie de Nantes.

Ces difficultés reflètent la situation sociale et économique de l'agglomération mancelle et ses environs dont des études ont mis en évidence une situation dégradée. Enfin, certaines écoles en milieu rural voient leurs effectifs augmenter et il est logique de répondre aux besoins constatés.

Monsieur le ministre, ma question est simple : les écoles et collèges des quartiers sud du Mans et des zones rurales fragilisées bénéficieront-ils de moyens pédagogiques correspondant à leurs besoins et comment les difficultés de leurs élèves pourront-elles être mieux prises en compte par des ressources dédiées et adaptées ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, vous connaissez bien la situation dans votre académie. Dans les cinq années qui ont précédé notre arrivée aux responsabilités, elle aura été, comme toutes les académies de France, fortement blessée par des suppressions de postes : soixante-et-onze postes en moins en 2011 et 137 en 2012 pour le seul premier degré.

Les mesures que nous avons prises en urgence à la rentrée 2012 ont permis de corriger cette situation, comme la loi de finances pour 2013 : 6 770 emplois nouveaux seront consacrés, à la rentrée 2013, à la création de postes tout en assurant le renouvellement de tous les départs à la retraite. Dans votre académie, 183 postes sont alloués à l'enseignement scolaire du premier degré, 263 au second degré.

Le département de la Sarthe, qui vous tient tout particulièrement à cœur, se voit attribuer dix postes dans le second degré en collège et trente postes dans le premier degré, ce qui permet une inversion par rapport à l'évolution des dernières années puisque nous avons une amélioration du taux d'encadrement.

Pour ce qui concerne plus précisément les quartiers sud du Mans, les efforts que nous avons déjà consentis à la rentrée 2012 vont se poursuivre en septembre prochain. En 2012, nous avons ouvert dans ces quartiers huit classes compensant cinq fermetures programmées. À la rentrée prochaine, douze ouvertures de classes sont prévues dont quatre en zone d'éducation prioritaire. Elles incluent des mesures de soutien à la mise en œuvre de la scolarisation des enfants de moins de trois ans, sur laquelle je reviendrai dans un instant. Le dispositif « plus de maîtres que de classes » se met en place et conduit à la création de sept postes dont six en zone d'éducation prioritaire. Nous voulons réintroduire, vous le savez, l'égalité dans l'école de la République et donc porter une attention particulière à l'égalité des chances et aux quartiers en difficulté.

L'expérimentation initiée en CP à la rentrée 2012 sera confortée à la rentrée 2013 au niveau 2 par le dispositif « plus de maîtres que de classes ». Je remercie les enseignants de ces quartiers et les félicite de leur dévouement, en particulier de ce qu'ils ont fait pour inscrire leurs établissements dans le réseau Comenius. Nous encourageons cette démarche et allons donc appuyer encore leur travail. Un projet porte spécifiquement, dans ces écoles, sur le respect et la prévention du harcèlement. Je l'ai inscrit, dans la continuité de mon prédécesseur – mais avec davantage de moyens –, comme une des priorités de l'année qui vient, en partenariat avec l'univer-

sité du Maine. Nous soutiendrons également l'opération « tablettes numériques » qui a été déployée et qui s'inscrit parfaitement dans la création du service public du numérique.

Notre politique, madame la députée, est de donner à la communauté éducative, qui ne s'est jamais démobilitée chez vous comme ailleurs, les moyens de rétablir les promesses du pacte républicain. Notre action dans les quartiers sud du Mans sera soutenue.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. Si l'on entend faire évoluer le dispositif dans le sens d'une meilleure prise en compte des élèves, de leurs milieux et de leurs besoins, il est en effet nécessaire de garantir la continuité de l'accompagnement et de le faire évoluer dans la transparence. La transparence et l'équité sont aussi nécessaires dans la répartition des moyens entre départements mais aussi entre établissements et écoles en leur sein. Je vous remercie donc vraiment de votre attention et du suivi de ces questions à l'avenir.

COMPTABILISATION DES ENFANTS DE MOINS DE DEUX ANS DANS LES EFFECTIFS DE LA CARTE SCOLAIRE

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Marc, pour exposer sa question, n° 346, relative à la comptabilisation des enfants de moins de deux ans dans les effectifs de la carte scolaire.

M. Alain Marc. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite vous interroger ce matin sur le projet de loi pour la refondation de l'école de la République. À la suite des échanges que nous avons eus dans l'hémicycle et aux assurances que vous m'avez données, j'avais retiré un amendement qui proposait que les enfants atteignant l'âge de deux ans pendant l'année scolaire à venir soient comptabilisés dans l'effectif de la carte scolaire, ce qui permettrait aux écoles en milieu rural de garder un taux d'encadrement favorable à de bonnes pratiques pédagogiques. Dans les faits, les instructions ne semblent pas avoir été données ou les moyens pas tout à fait octroyés : force est de constater que vos intentions n'ont pas été appliquées. Cela vaut essentiellement pour le milieu rural, qui doit faire face aujourd'hui à de nombreuses difficultés en période de crise. Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous interveniez auprès des recteurs afin que vos intentions dans le domaine du comptage des effectifs des élèves atteignant deux ans soient suivies d'effet.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Monsieur Alain Marc, je vous remercie tout d'abord d'apporter un soutien aussi actif et même vigilant à la politique éducative du Gouvernement, vous qui connaissez bien les questions éducatives. Le primaire et l'accueil des moins de trois ans sont redevenues une de nos priorités après des années pendant lesquelles elles avaient été interrompues et même gravement amputées : nous sommes en effet passés d'un taux de scolarisation de 30 % à un taux de 13 %, même s'il est encore de 17 % dans votre département, ce dont je me réjouis. Il faut mener une politique active en ce domaine.

Je suis d'autant plus heureux de votre soutien et de votre vigilance, monsieur le député, qu'au cours des débats parlementaires que vous avez évoqués, vous avez pu vous exprimer en ce sens, et je vous en donne acte. Malheureusement, y compris au Sénat où doit avoir lieu le dernier vote cet après-midi, le groupe parlementaire auquel vous appartenez a été défiant à l'égard de la scolarisation des moins de trois ans. Le sénateur Pierre Martin a par exemple rappelé que cela ne lui semblait pas un bon instrument de lutte pour la réussite éducative...

Dans le projet de loi d'orientation et de programmation, nous avons clairement posé que les enfants peuvent être accueillis dès l'âge de deux ans révolus, et précisé qu'ils devaient l'être en particulier dans un certain nombre de zones où cela est plus utile qu'ailleurs dès lors qu'on ne peut pas le faire partout : les zones urbaines en difficulté, les zones rurales et de montagne et les régions d'outre-mer. C'est pourquoi le projet de loi précise maintenant que les enfants de moins de trois ans y sont comptabilisés dans les prévisions d'effectifs d'élèves pour la rentrée. La chose est désormais inscrite dans le texte. Mais les instructions ont été données dès la circulaire du 18 décembre 2012 relative à la scolarisation des enfants de moins de trois ans et j'ai demandé aux inspecteurs de l'éducation nationale, que vous connaissez bien, qui sont proches du terrain, de veiller à sa bonne application.

Quant aux moyens alloués, vous les connaissez puisqu'ils ont été votés dans la loi de programmation : trois mille postes supplémentaires seront consacrés, au cours du quinquennat, à cette politique spécifique. J'ai maintenant les chiffres exacts de ce qui a été affecté à la rentrée 2013 à cette politique : au niveau national, 375 postes qui ont été directement affectés à la scolarisation des moins de trois ans.

Bien entendu, je sais que la mise en œuvre d'une politique prioritaire mérite toujours la vigilance. Je compte sur les parlementaires et retiens votre soutien à notre politique qui me réjouit.

MISE EN PLACE DES NOUVEAUX RYTHMES SCOLAIRES

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Louise Fort, pour exposer sa question, n° 338, relative à la mise en place des nouveaux rythmes scolaires.

Mme Marie-Louise Fort. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite vous poser des questions excessivement concrètes sur la mise en place des nouveaux rythmes scolaires. Dans la précipitation et par décret en janvier dernier, vous avez changé les rythmes et les mairies de ma circonscription m'ont fait part de leurs difficultés. Le retour à la semaine de quatre jours et demi d'école induit inévitablement pour les collectivités des frais de fonctionnement et d'investissement supplémentaires. Comment recruter les personnels éducatifs en nombre et compétences suffisants pour encadrer les trois heures d'activités périscolaires supplémentaires prévues par la réforme ? Vous prenez le risque de transformer le temps scolaire en garderie ou en centre aéré.

Certes, les heures de garderie coûtent moins cher que les heures d'étude surveillée. Les enseignants, très sollicités par les communes pour participer à ces activités, seront-ils rémunérés en tant que tels ou en tant qu'animateurs ? Le salaire, comme vous le savez, n'est pas le même ! En outre, leur formation les prépare à enseigner, pas forcément à animer. Comment trouver des locaux et organiser l'encadrement des élèves en évaluant le bien-fondé et la pertinence des

activités proposées aux enfants? Beaucoup d'écoles de musique ou de danse contactées pour animer le temps périscolaire sont peu enclines à y participer, car les créneaux horaires de trois quarts d'heure sont trop courts et les locaux souvent inadaptés. Vous ne pourrez, même avec la meilleure volonté du monde, éviter les disparités qui ne manqueront pas d'apparaître entre les grandes villes dotées de moyens importants et les petites communes de nos campagnes.

Enfin, pour les élèves, plus de devoirs, donc plus d'études surveillées. Comment feront les élèves en difficulté qui n'ont pas la chance d'avoir des parents à même de leur offrir des cours supplémentaires? C'est ce que j'appelle l'école à deux vitesses.

Vous avez rêvé, monsieur le ministre, d'un bel idéal qui se frotte aujourd'hui à la réalité. Le financement de la réforme pèsera lourdement sur les comptes des communes. Vous me répondrez que vous avez octroyé une aide financière à celles qui ont choisi d'appliquer les nouveaux rythmes scolaires dès la rentrée 2013. Elle est déjà insuffisante. Mais qu'en sera-t-il pour la rentrée 2014?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, ce matin à onze heures, l'OCDE faisait part de ses observations sur l'évaluation de notre système scolaire et de ses recommandations. Il rappelait qu'en matière de rythmes scolaires nous sommes le seul pays au monde à quatre jours, que c'est extrêmement difficile pour nos enfants et que nous-mêmes d'ailleurs n'y étions pas, car il y a quatre ans encore nous étions à quatre jours et demi. L'OCDE insiste d'ailleurs, et le ministre que je suis prendra cela en considération, car c'est l'intérêt général et celui des élèves qui m'intéresse, en disant que quatre jours et demi, ce n'est pas beaucoup et que la moyenne des pays de l'OCDE est de cinq jours. Notre pays a un choix à faire. Veut-il la réussite de ses enfants et de ses élèves? Veut-il donner la priorité à sa jeunesse?

Nous avons le problème, comme vous le savez, des décrocheurs, soit 150 000 élèves, nous avons un taux de chômage des jeunes à 25 % qui est inacceptable pour une démocratie comme la nôtre et nous avons des résultats scolaires, vous le verrez encore aux résultats PISA dans quelques mois, en profonde dégradation. Nous savons tous, y compris les membres de votre groupe parlementaire, madame la députée, que changer cela supposera un effort de la nation. Un effort des adultes, pas des enfants : nous nous sommes déjà beaucoup appuyés sur eux et nombre d'arbitrages n'étaient pas en leur faveur. D'où la remise en place de la formation des enseignants, la priorité au primaire, le changement de nos méthodes pédagogiques et la réforme des temps scolaires.

La réforme des temps scolaires est difficile, dites-vous. Je le constate aussi. Mais nous avons suivi les recommandations des élus, que nous avons eux aussi très longuement consultés. Ils voulaient, et je le comprends, une meilleure collaboration entre les collectivités locales et l'État. Cela se retrouve dans la loi de refondation, que vous connaissez bien, dans laquelle les collectivités sont davantage reconnues. Elles ont souhaité des projets éducatifs de territoire dans lesquels elles jouent pleinement leur part, conscientes qu'on ne peut pas faire la même chose à tel ou tel endroit selon qu'on est une petite commune rurale, une grande cité, etc. D'où la méthode de la concertation, qui a lieu sur le terrain et que nous avons adoptée.

Le Président de la République a compris que les uns et les autres ne pouvaient pas accomplir une si grande réforme en un an ; une année de plus a donc été laissée aux collectivités locales et aux projets éducatifs de la communauté éducative pour faire en sorte que notre pays offre quatre jours et demi de classe aux élèves à la rentrée 2014. C'est bien un minimum ! Cela doit être à la fois un meilleur temps scolaire, ce qui est de la responsabilité du ministre de l'éducation nationale, par le biais du changement de la pédagogie et de la formation des maîtres, et un meilleur temps périscolaire.

Les inégalités ne sont pas créées par la réforme ; elles préexistaient, mais elles se voient davantage. En réalité, 30 % seulement des enfants étaient accueillis le mercredi matin ; désormais, ils seront 100 % grâce à l'État qui prend ses responsabilités. Mais on voit mieux dans la semaine que cela suppose une prise en charge... C'est la première fois et je vous demande d'y être attentive, madame la députée, que des moyens d'État sont affectés au périscolaire, ciblés sur les zones les plus en difficulté c'est-à-dire les communes éligibles à la DSU et la DSR.

Nous avons enfin eu, comme vous l'avez vu hier dans une dépêche de l'AEF, la réponse de la caisse d'allocations familiales. Cela représente plus de 150 euros par élève dans les zones en difficulté. Beaucoup de collègues maires ou élus locaux dans les zones en difficulté voient qu'ils ont là des moyens pour organiser un périscolaire de qualité qu'ils n'avaient pas jusque-là. Nous avançons. Il y aura des situations disparates, mais enfin, quand on veut la liberté, c'est ce que l'on obtient, car tout cela repose sur la qualité, l'esprit d'initiative et la volonté des hommes et des femmes. J'espère que vous serez, madame la députée, volontaire pour agir dans l'intérêt des élèves.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Louise Fort.

Mme Marie-Louise Fort. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse, qui vous a permis de manifester toute la bonne volonté qui vous anime. Je constate néanmoins avec mon collègue Guillaume Larrivé qui m'a rejoint que, dans notre département comme ailleurs, c'est tout de même la pagaille et je le regrette profondément.

EXTRACTION DU SABLE DANS LA BAIE DE LANNION

Mme la présidente. La parole est à Mme Corinne Erhel, pour exposer sa question, n° 331, relative à l'extraction du sable dans la baie de Lannion.

Mme Corinne Erhel. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, ma question s'adresse à M. le ministre du redressement productif et porte sur le projet d'extraction de sable coquillier en baie de Lannion, située sur la côte de granite rose dans les côtes d'Armor et sur ses incidences locales, tant écologiques qu'économiques. La demande de concession minière porte sur l'extraction de très importants volumes de sable coquillier sur le gisement dit « pointe d'Armor ». Le projet prévoit en effet l'extraction de 600 000 tonnes de sable pendant vingt ans, soit près de 345 extractions chaque année, dans un secteur situé entre deux zones Natura 2000 et à proximité de réserves naturelles. Le projet appelle, dans sa définition, sa localisation et son périmètre plusieurs réserves légitimes. Des questions demeurent sur l'état initial de la faune et de la flore dans la zone concernée par le projet d'extraction et l'existence ou non d'une étude de courantologie.

Les conséquences écologiques d'un tel projet par quarante mètres de fond posent également problème. Il n'existe à ma connaissance pas d'outil fiable de mesure des effets à cette profondeur, ce qui pose la question de la réversibilité du projet. D'autre part, si l'enjeu économique pour l'entreprise demandeuse a été bien souligné par les études, force est de constater que l'impact sur les équilibres économiques locaux n'a pas été mesuré alors que la zone d'extraction envisagée est aussi une zone de pêche. La côte de granit rose fait partie des hauts lieux constitutifs de l'image de marque de la Bretagne en France et à l'étranger. Les activités de tourisme, en particulier la plaisance et la plongée, risquent également de souffrir de ce projet.

Enfin, il se pose la question de l'acceptabilité sociale et territoriale d'un tel projet alors que les treize communes concernées et la communauté d'agglomération de Lannion, qui représente plus de 50 000 habitants, ont, au cours de l'enquête publique, émis un avis défavorable. En ce qui me concerne, j'ai eu l'occasion de faire part, à plusieurs reprises, des extrêmes réserves qui sont les miennes. Ce projet fait également l'objet de très vives contestations de la part de nombreuses associations et organismes professionnels regroupés au sein du collectif « Le peuple des dunes en Trégor ».

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous préciser quelle est la position du Gouvernement sur ce sujet sensible, et où en sont les procédures d'attribution de la concession et d'autorisation d'ouverture des travaux ? Je vous rappelle les incertitudes soulevées par les études menées lors de la procédure, ainsi que les oppositions locales, que j'estime tout à fait légitimes.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, j'ai la dure tâche de remplacer le ministre du redressement productif – dont chacun sait pourtant qu'il est irremplaçable (*Sourires*) – en répondant en son nom à la question que vous lui avez posée sur le projet d'extraction de sable coquillier en baie de Lannion par la Compagnie Armoricaïne de Navigation. Cette question, je l'avoue, m'aura donné l'occasion de m'instruire.

L'engagement n° 94 du Grenelle de l'environnement préconisait l'arrêt de l'exploitation du maërl au titre de la protection d'un habitat remarquable. La majeure partie du maërl extrait avait pour but d'augmenter le pH des sols bretons en vue d'une utilisation agricole ultérieure. Ce matériau peut être remplacé par des sables coquilliers.

La Compagnie Armoricaïne de Navigation, principal industriel français concerné, exploitait trois gisements de maërl pour, en 2009, 350 000 mètres cubes de matériaux calcaires marins, dont 200 000 mètres cubes de maërl et 150 000 mètres cubes de sables coquilliers. À terme, pour couvrir les besoins des agriculteurs suite à l'arrêt de l'extraction du maërl, le volume à extraire est de 450 000 mètres cubes de sables coquilliers. La compagnie contribue à plus de 75 % des approvisionnements bretons en amendements calcaires.

Afin de préparer sa stratégie de reconversion par la montée en puissance de l'extraction des sables coquilliers en vue de remplacer le maërl, la compagnie a déposé des demandes de concessions en sables coquilliers couvrant les volumes nécessaires, stratégie exposée au cabinet du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en juillet 2009.

La compagnie a donc déposé en janvier 2010 un dossier conjoint de demande de concession et d'autorisation d'ouverture de travaux, dit « de la Pointe d'Armor », afin de compenser les volumes constitués par le maërl et d'anticiper une augmentation des besoins. La demande de concession est faite pour une durée de vingt ans, sur une surface de quatre kilomètres carrés, un volume maximal de 400 000 mètres cubes par an, sur le domaine public maritime, au large des Côtes-d'Armor.

En conclusion des instructions locales et nationales, il a été émis un avis favorable au projet, qui s'inscrit dans le cadre de l'abandon progressif de l'exploitation du maërl. Les modalités de l'extraction pourront être modulées pour tenir compte des résultats du suivi et des études réalisées par l'exploitant.

Aux yeux des services instructeurs, cette solution permet de concilier la préservation de l'environnement et le maintien de l'activité économique de proximité, dont l'agriculture est dépendante pour ses approvisionnements en amendements calcaires. En tout état de cause, si la concession devait être accordée, le Gouvernement serait attentif à l'inclusion d'une clause de réversibilité imposant la cessation de l'activité en cas d'impact dommageable sur les sites Natura 2000.

L'instruction démontre que les critères pour l'attribution de la concession sont satisfaits. En ce qui concerne l'autorisation d'ouverture de travaux, le Gouvernement souligne qu'il est possible d'autoriser les travaux sous condition du respect des recommandations issues du projet préparé par le préfet du Finistère, incluant notamment des modalités transitoires en début d'exploitation, qui pourront évoluer en fonction des résultats et du suivi.

Compte tenu de la localisation du site, et en particulier des deux zones Natura 2000 jouxtant le site, le Gouvernement doit permettre une compréhension aussi bonne que possible de la nature du projet par les différents acteurs locaux. C'est pourquoi, madame la députée, le ministre du redressement productif réunira dans les prochaines semaines les élus locaux, les parlementaires, les associations et le monde économique breton.

Mme la présidente. La parole est à Mme Corinne Erhel.

Mme Corinne Erhel. Monsieur le ministre, je me permets d'insister sur les grandes interrogations suscitées par ce projet extrêmement sensible. En tout état de cause, si le projet devait être autorisé, des procédures de suivi très strictes, prévoyant l'arrêt immédiat de l'exploitation en cas de besoin, devraient être prévues. La région géographique concernée constitue une zone sensible, et c'est l'image de marque de la Bretagne qui est en jeu.

AVENIR DU SITE DE PREVENT GLASS À BAGNEAUX-SUR-LOING

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour exposer sa question, no 348, relative à l'avenir du site de Prevent Glass à Bagnaux-sur-Loing.

Mme Valérie Lacroute. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite interroger M. le ministre du redressement productif sur sa stratégie de réindustrialisation du site de Prevent Glass à Bagnaux-sur-Loing, une cité verrière de renommée mondiale depuis 1752.

À plusieurs reprises, les élus du sud de la Seine-et-Marne ont interpellé le ministère pour connaître le résultat de ses recherches de solutions permettant de garantir la pérennité du site et l'avenir des 220 salariés malheureusement licenciés.

Ce site est un véritable joyau industriel, en parfait état de fonctionnement, dans lequel près de 85 millions d'euros ont été investis ces dernières années.

En raison de coûts de fabrication trop élevés, cette entreprise a malheureusement été liquidée au profit d'une fabrication délocalisée en Europe de l'est. Aujourd'hui, sur le terrain, ce sont des hommes et des femmes désespérés qui suivent attentivement les déclarations du ministre sur le *made in France* et la nécessité de renforcer la préférence nationale dans les marchés publics, tout en attendant, en silence et dignement, une intervention du Gouvernement.

Le bassin de vie concerné est déjà fortement traumatisé, avec plus de 2 000 emplois perdus ces dernières années, notamment par les fermetures successives d'entreprises de renom telles que Thomson, Nina Ricci et d'autres.

Bien qu'éloigné des lumières médiatiques, le sud de l'Île-de-France ne doit pas être considéré comme un sous-territoire oublié du redressement productif. Les élus de toutes tendances confondues, les salariés licenciés et, plus largement, la population d'un territoire, attendent un signe fort de l'État sur ce dossier. Un an après la fermeture de cette usine, est-il possible de dresser un bilan précis des actions engagées par les conseillers du ministre pour trouver un repreneur et nous donner la ferme assurance que l'État continuera d'accompagner dans le temps la revitalisation de ce site industriel ?

Monsieur le ministre, ma question s'accompagne également d'une invitation dans ma circonscription, qui permettra à M. Montebourg de constater par lui-même l'énorme gâchis industriel, humain et financier que représente la fermeture de ce site, pourtant situé en région Île-de-France, à seulement trois quarts d'heure de Paris. Des études sont en cours : c'est le moment de venir à Bagneux-sur-Loing, et j'espère que le ministre du redressement productif répondra favorablement à mon invitation.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, je transmettrai votre chaleureuse invitation à mon collègue ministre du redressement productif, que vous interrogez sur les actions menées dans le dossier Prevent Glass.

Cette entreprise a été confrontée à la crise du secteur automobile et à la perte de son principal client. Faute d'investisseur, le groupe a été contraint de se placer sous la protection du tribunal de commerce le 21 novembre 2011. Aucun repreneur n'ayant formulé d'offre pérenne, le tribunal a en effet prononcé la liquidation judiciaire le 9 mai 2012. Pendant toute cette période, les services de l'État ont accompagné l'entreprise et ses salariés, contredisant ainsi les soupçons de délaissement du sud de l'Île-de-France que vous avez évoqués.

La préfecture a notamment mis en place une table ronde associant l'ensemble des parties prenantes, qui s'est réunie à

trois reprises les 27 juin, 1^{er} octobre et 27 novembre 2012. Il s'agissait de rendre compte de l'évolution de la situation, concernant notamment le reclassement du personnel et les pistes de revitalisation à explorer.

En ce qui concerne le reclassement des anciens salariés, une commission de suivi des opérations s'est réunie sur une base mensuelle. En termes de bilan, au 29 mai 2013, 181 anciens salariés sur les 212 licenciés avaient adhéré au dispositif du

contrat de sécurisation professionnelle mis en œuvre par Pôle emploi, l'opérateur de placement SODIE et l'AFPA du Loiret pour ceux qui y résident.

Dans ce cadre, 65 solutions de reclassement ont pu être identifiées et 90 projets de formations ont été soutenus, parmi lesquelles 68 % visent à une certification ou à une professionnalisation. Au 29 mai 2013, 85 % des 182 adhérents avaient repris un emploi ou trouvé une formation.

Le liquidateur judiciaire a, en outre, procédé au versement de 7 millions d'euros aux anciens salariés en application des dispositions légales, 600 000 euros étant versés aux salariés au titre d'une prime supra-légale. Il a également accompagné la création d'une nouvelle association des anciens salariés et a autorisé le versement des fonds du comité d'entreprise.

En ce qui concerne la revitalisation, les échanges intervenus lors des tables rondes ont mis en évidence la nécessité de recourir à un cabinet spécialisé. L'État et le conseil général – via son agence de développement économique, Seine-et-Marne développement – ont financé conjointement une étude confiée au cabinet BJS Différences dans l'optique d'un maintien sur site d'une industrie, verrière si possible, destinée à l'automobile.

Le cabinet a rendu compte de ses conclusions lors de la table ronde du 27 novembre 2012. Il a estimé que le site souffrait d'un manque de compétitivité et de perspectives du fait d'un surdimensionnement des installations, d'une surcapacité de production et de l'absence de débouchés dans un contexte de crise pour le secteur automobile.

L'étude a conclu que la revitalisation devait passer par une diversification conduite en dehors du secteur du verre. C'est dans cette optique que les services de l'État restent associés aux différents travaux menés sous l'égide du conseil général de la Seine-et-Marne pour explorer les pistes de revitalisation. Un cabinet a été sélectionné pour étudier le potentiel de reconversion du site, en un seul bloc ou après découpage en plusieurs parcelles. Voilà, madame la députée, où en sont les choses dans le dossier que vous évoquez.

CLASSEMENT DES ŒUVRES DE LE CORBUSIER AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

Mme la présidente. La parole est à M. Dino Cinieri, pour exposer sa question, n°344, relative Classement des œuvres de Le Corbusier au patrimoine mondial de l'UNESCO.

M. Dino Cinieri. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite appeler l'attention de Mme la ministre de la culture et de la communication sur le dossier d'inscription au Patrimoine mondial de l'Unesco des créations architecturales les plus significatives de Le Corbusier. En France, le patrimoine Le Corbusier, c'est notamment la Cité radieuse de Marseille, la chapelle de Ronchamp et surtout le quartier populaire de Firminy Vert, le plus important site réalisé par l'architecte en Europe et le deuxième dans le monde, après celui de Chandigarh en Inde.

L'ensemble du site Le Corbusier de Firminy est classé monument historique. Il se compose principalement d'une maison de la culture, d'une unité d'habitation avec une école sur le toit, d'un stade municipal et de la majestueuse église Saint-Pierre. En tant que maire de la commune de Firminy, je me suis particulièrement investi dans la mise en valeur de ce patrimoine exceptionnel. Avec mon équipe municipale, j'ai ainsi été à l'origine de l'achèvement de l'église Saint-Pierre après trente ans d'arrêt du chantier, ainsi que de la réhabilitation de l'unité d'habitation.

Par la suite, j'ai mobilisé des financements dans le cadre du plan de relance initié par Nicolas Sarkozy, afin de réhabiliter la maison de la culture. À la suite de nombreuses expertises, visites de terrains, concertations et échanges, qui ont mobilisé de nombreux acteurs et parlementaires français et européens, le Gouvernement et la fondation Le Corbusier ont entrepris en 2006 une démarche visant à obtenir le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO de dix-neuf des œuvres les plus marquantes de l'urbaniste. Les prédécesseurs de Mme Filippetti s'étaient fortement engagés, puisque c'est la France qui coordonnait le dossier transnational de l'œuvre architecturale et urbaine de Le Corbusier dans le monde, en liaison avec l'Allemagne, l'Argentine, la Belgique, le Japon et la Suisse.

En 2007 et 2008, l'inscription a été reportée une première fois au profit des citadelles de Vauban. En 2011, la candidature a été officiellement présentée à l'UNESCO, qui a malheureusement décidé de différer sa décision. Il me paraît important de relancer ce dossier et de mettre enfin toutes les chances de notre côté. Comme les experts du Conseil international des monuments et des sites, je pense que nous devrions concentrer nos forces sur les sites vivants, dont nous maîtrisons davantage la destinée et la conservation.

Monsieur le ministre, que compte faire le Gouvernement pour obtenir une reconnaissance définitive et internationale de la contribution de Le Corbusier à l'architecture moderne, qui permettrait le développement d'une importante économie touristique sur le territoire concerné ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député, c'est un beau combat que vous menez là. Je vous prie d'excuser l'absence de Mme la ministre de la culture et de la communication, qui m'a chargé de vous assurer de toute sa détermination sur le dossier que vous évoquez.

Comme vous l'avez rappelé, un dossier d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO des créations les plus significatives de Le Corbusier a été déposé. Dans sa décision 35 COM 8B 40, le Comité du patrimoine mondial réunit en session à Paris en juin 2011 a malheureusement demandé de différer l'examen du dossier concernant l'œuvre architecturale de Le Corbusier – dont nous savons tous qu'elle constitue une contribution exceptionnelle au mouvement moderne.

Conformément à cette décision qui invitait les six États parties au dossier de candidature à élaborer, à travers un dialogue constructif avec le Centre du patrimoine mondial, en liaison avec les organisations consultatives, une notion commune de la valeur universelle exceptionnelle du bien, les experts du dossier des six États parties se réunissent régulièrement avec les experts du Conseil international des monuments et des sites, afin de réfléchir sur quelles bases un nouveau dossier, ayant plus de chances d'aboutir, pourrait être proposé dans les prochaines années au Comité du patrimoine mondial.

Ces réunions associent la Fondation Le Corbusier et se déroulent en étroite concertation avec l'association des sites Le Corbusier. Par ailleurs, s'agissant d'une question annexe

qui est toutefois liée à Le Corbusier, Mme la ministre de la culture et de la communication s'est efforcée, à plusieurs reprises, de sensibiliser son homologue indien à la participation de la ville de Chandigarh à la candidature à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial pour étoffer le dossier de nos alliés et avoir de meilleures chances de parvenir à nos fins.

Vous le savez, l'inscription sur la liste du patrimoine mondial induit un engagement de conservation et de valorisation, qui implique de nombreuses obligations en termes de gestion du site et d'aménagement du territoire. Le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO est vigilant sur ces aspects et a formulé, au cours des dernières années, des exigences croissantes à cet égard.

Mme la ministre de la culture et de la communication vous fait savoir qu'elle partage pleinement ce combat et qu'elle continue de le mener au nom de la France.

Mme la présidente. La parole est à M. Dino Cinieri.

M. Dino Cinieri. Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications. Vous connaissez Firminy ; vous savez que c'est une ville populaire, qui a partie liée à la métallurgie et à la sidérurgie. Je veux allier son développement touristique et culturel et son développement économique.

Par ailleurs, puisque l'opportunité m'est donnée de m'adresser à vous, monsieur le ministre de l'éducation nationale, je me permets de vous rappeler le dossier que je vous ai remis concernant la préservation des écoles de Firminy, Maclas et Roisey. *(Sourires.)*

Mme la présidente. Vous n'avez droit qu'à seule question par séance, monsieur Cinieri !

M. Vincent Peillon, ministre. Ces questions sont néanmoins importantes !

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement.

Vote solennel sur les projets de loi relatifs à la transparence de la vie publique.

Vote solennel sur le projet de loi relatif à la lutte contre la fraude fiscale et à la grande délinquance économique et financière.

Vote solennel sur le projet de loi organique relatif au procureur de la République financier.

Suite du projet de loi relatif à la consommation.

La séance est levée.

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

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

NICOLAS VÉRON