

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Séances du mardi 28 janvier 2014

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	1023
2 ^e séance	1055
3 ^e séance	1093

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

145^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 28 janvier 2014

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

1. Questions orales sans débat (p. 1027)

AVENIR DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BELFORT
(p. 1027)

M. Jean-Michel Villaumé

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec
le Parlement

M. Jean-Michel Villaumé

PROBLÈMES DE CIRCULATION LIÉS AU DEMI-ÉCHANGEUR
BÉZIERS NORD EST-A75-A9 (p. 1028)

M. Kléber Mesquida

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec
le Parlement

M. Kléber Mesquida

DESSERTE FERROVIAIRE DES ALPES DU SUD (p. 1029)

Mme Karine Berger

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec
le Parlement

Mme Karine Berger

DESSERTE FERROVIAIRE DES ALPES DU SUD (p. 1029)

M. Joël Giraud

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec
le Parlement

M. Joël Giraud

RÉALISATION DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD
EUROPE (p. 1030)

M. Yannick Favennec

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

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE MONTPELLIER-
PERPIGNAN (p. 1031)

M. Fernand Siré

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

M. Fernand Siré

ACCESSIBILITÉ DU FUTUR AÉROPORT DE NOTRE-DAME-
DES-LANDES DEPUIS LA VENDÉE (p. 1032)

Mme Véronique Besse

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

CIRCULATION DES POIDS LOURDS DE 44 TONNES AU
SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE (p. 1033)

M. Jacques Lamblin

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

M. Jacques Lamblin

AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES N^{os} 21 ET 124
(p. 1034)

M. Franck Montaugé

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

AVENIR DU FONDS D'INTERVENTION POUR LES
SERVICES, L'ARTISANAT ET LE COMMERCE (FISAC)
(p. 1035)

M. Jean-Pierre Door

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du
tourisme

M. Jean-Pierre Door

ACCESSION DU PAYS BASQUE AU STATUT DE
COLLECTIVITÉ TERRITORIALE À STATUT PARTICULIER
(p. 1035)

Mme Sylviane Alaux

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du
tourisme

Mme Sylviane Alaux

INDEMNISATION DU CHÔMAGE DES AGENTS DU
SECTEUR PUBLIC À LA SUITE D'UNE DÉMISSION (p. 1036)

M. André Chassaingne

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du
tourisme

DIFFICULTÉS DE LA CARSAT LANGUEDOC-
ROUSSILLON DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AUDE
(p. 1037)

Mme Marie-Hélène Fabre

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la
famille

Mme Marie-Hélène Fabre

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI DU 11 FÉVRIER 2005 POUR
L'ÉGALITÉ DES DROITS ET DES CHANCES,
LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETÉ DES PERSONNES
HANDICAPÉES (p. 1038)

M. Jean-Louis Roumegas

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

INSTALLATION D'UN SCANNER SUPPLÉMENTAIRE AU CENTRE HOSPITALIER DE BRIOUDE (p. 1039)

M. Jean-Pierre Vigier

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

M. Jean-Pierre Vigier

SITUATION DU CENTRE HOSPITALIER JEAN-MARCEL DE BRIGNOLES (p. 1039)

Mme Josette Pons

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

Mme Josette Pons

DÉCISION DE REVENIR SUR L'OUVERTURE D'UN INSTITUT MÉDICO-ÉDUCATIF À SAINT-ANDRÉ-LE-PUY (p. 1040)

M. Paul Salen

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

M. Paul Salen

SITUATION DU SITE SAGEM DE SAINT-BENOÎT DANS LA VIENNE (p. 1041)

Mme Catherine Coutelle

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

Mme Catherine Coutelle

DIFFICULTÉS CAUSÉES PAR LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE AU DÉVELOPPEMENT DES ÉOLIENNES DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MAYENNE (p. 1042)

M. Yannick Favennec

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

M. Yannick Favennec

CONSÉQUENCES DE L'INSTAURATION D'UNE DURÉE MINIMALE DU TRAVAIL POUR CERTAINS CENTRES DE SANTÉ (p. 1043)

M. Yves Nicolin

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille

M. Yves Nicolin

CONSÉQUENCES DE L'ADOPTION DU PROJET DE LOI DE PROGRAMMATION POUR LA VILLE ET LA COHÉSION URBAINE (p. 1044)

M. Patrick Vignal

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville

M. Patrick Vignal

DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT DANS LE SECTEUR DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE (p. 1045)

Mme Nicole Ameline

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville

Mme Nicole Ameline

ÉVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ÉTAT AUX COMMUNES (p. 1046)

M. Marc Goua

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville

SITUATION DE L'EXPLOITATION DES ARDOISES D'ANGERS-TRÉLAZÉ (p. 1047)

M. Marc Goua

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville

PROJET DE RÉSERVE NATURELLE DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE (p. 1047)

M. Christophe Priou

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville

M. Christophe Priou

CONSÉQUENCES DU REDÉCOUPAGE CANTONAL POUR LES COMMUNES CHEFS-LIEUX DE CANTON (p. 1048)

M. Jean-Jacques Cottel

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur

M. Jean-Jacques Cottel

PRÉSENCE DES SERVICES PUBLICS DANS LES ZONES RURALES (p. 1049)

Mme Marie-Lou Marcel

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur

AVENIR DU COMMISSARIAT CENTRAL DE LA VALLÉE DE LA LYS, SITUÉ À RONCQ (p. 1050)

M. Gérald Darmanin

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur

M. Gérald Darmanin

DÉVELOPPEMENT DE LA VIDÉOPROTECTION (p. 1051)

M. Jean Leonetti

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur

M. Jean Leonetti

AVENIR DE LA CITÉ JUDICIAIRE DE DRAGUIGNAN (p. 1052)

M. Olivier Audibert Troin

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice

QUESTION DES MANDATAIRES JUDICIAIRES (p. 1053)

M. Jean-Charles Taugourdeau

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice

M. Jean-Charles Taugourdeau

AVENIR DU CENTRE ÉDUCATIF FERMÉ D'HENDAYE
(p. 1053)

Mme Colette Capdevielle

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 1054)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

AVENIR DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BELFORT

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Villaumé, pour exposer sa question, n°459, relative à l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Belfort.

M. Jean-Michel Villaumé. Ma question s'adresse à M. Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche et porte sur la modernisation de la ligne 4 Paris-Belfort.

Classée train d'équilibre du territoire, ou TET, la desserte ferroviaire Paris-Chaumont-Langres-Vesoul-Lure-Belfort a une réelle vocation nationale, et interrégionale pour les villes traversées. L'État, autorité organisatrice de transport, doit aujourd'hui redonner les moyens à la SNCF de proposer un service public ferroviaire de qualité et, par ce biais, garantir le désenclavement de certains territoires. Les annonces réalisées lors du comité de pilotage du 23 juillet 2013 ont confirmé le maintien du statut de la ligne ferroviaire 4. L'État s'est engagé à investir près de 127 millions d'euros pour remettre à neuf le matériel roulant sur cette ligne. Pour sa part, RFF réalisera des travaux de maintenance et de renouvellement d'envergure des équipements afin de maintenir la ligne en bon état entre 2013 et 2015.

Cependant, de nombreuses incertitudes demeurent. L'inquiétude majeure de tous les élus et usagers reste la diminution des allers et retours journaliers à partir de janvier 2015. Vous avez annoncé, lors de cette réunion, un service à hauteur de neuf allers et retours journaliers entre Paris et Troyes, dont deux seulement seront prolongés jusqu'à Belfort. Cette perspective est pour nous inacceptable. À terme, elle conduirait tout simplement à la disparition des dessertes entre Troyes et Belfort, dont celles de Chaumont, Langres, Vesoul et Lure.

La modernisation de la ligne Paris-Belfort permet une réelle cohérence en termes d'aménagement et d'irrigation des territoires. Elle est un élément indispensable au désenclavement par le rail. En outre, elle répond aux besoins des

populations en offrant une alternative aux usagers n'ayant pas facilement accès au TGV. Nous souhaitons le rétablissement d'un niveau de service de cinq allers et retours entre Paris et Belfort, afin que cette desserte ferroviaire remplisse son rôle en matière d'équilibre du territoire.

Par conséquent, je souhaiterais savoir quelles seront les prochaines décisions pour cette ligne d'équilibre du territoire, en termes d'équipement et de matériel – sur ce plan, nous sommes plus ou moins rassurés – mais surtout en termes de niveau de service, afin d'offrir un service de qualité et un confort maximal sur la ligne 4.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement en réunion avec le Premier ministre.

Le Gouvernement est très attaché aux trains d'équilibre du territoire, qui sont essentiels en termes de desserte. Votre territoire est directement concerné, tout d'abord par l'obsolescence de matériels dont la question du remplacement n'a jamais jusqu'à maintenant été traitée. Comme vous le savez, l'État a décidé de renouveler l'ensemble du matériel roulant des lignes TET entre 2015 et 2025 et la ligne Paris-Belfort bénéficiera du quart de la première enveloppe de 510 millions d'euros qui a été engagée en décembre dernier. Cette décision lève, s'il en était besoin, les incertitudes sur la pérennité de l'exploitation de la ligne et elle permet d'ores et déjà d'assurer le maintien d'un service substantiel entre Paris et Troyes, dont deux allers et retours prolongés jusqu'à Mulhouse, dans une meilleure qualité de service et de confort. Le rétablissement du terminus de la ligne à Mulhouse est important pour l'aménagement des territoires et répond à une demande formulée régulièrement par les élus et les associations d'usagers.

Par ailleurs, un programme important de rénovation de l'infrastructure est engagé par Réseau Ferré de France. Le dispositif de surveillance de la ligne a également été renforcé afin d'anticiper les aléas et d'optimiser la qualité de l'information.

S'agissant du maintien du nombre de dessertes, les discussions se poursuivent. Une réunion a eu lieu le 23 juillet dernier, et une autre va être programmée. Frédéric Cuvillier entend les inquiétudes. Le dialogue doit donc se poursuivre. Mais il souhaite aussi que les analyses sur les besoins de transport sur la ligne soient partagées et que chacun prenne ses responsabilités, s'agissant de l'intérêt des usagers, de la qualité, de la régularité, mais aussi de la nécessaire maîtrise des finances publiques.

N'est-il pas préférable d'avoir moins de trains par jour avec du matériel roulant neuf, une qualité de service à la hauteur et des horaires de train adaptés au besoin des usagers, aux heures de pointe par exemple, pour les allers et retours domicile-travail, plutôt que de conserver coûte que coûte un nombre élevé de dessertes avec une qualité impossible à

maintenir et une contribution publique de plus en plus élevée? À cet égard, Frédéric Cuvillier rappelle que le maintien de quinze allers et retours en 2014 n'était pas possible en raison d'un manque de fiabilité du plan de transport.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Villaumé.

M. Jean-Michel Villaumé. Je tiens à manifester un certain mécontentement. Nous sommes très satisfaits du maintien de cette ligne en TET, des investissements en matériel et de ceux de RFF. C'est justement compte tenu de ces investissements supplémentaires que nous ne comprenons pas pourquoi on diminue le niveau de service de la ligne. Il y a là une contradiction. Il y avait quatre allers et retours par jour, nous en demandons cinq et aujourd'hui, nous en sommes à deux.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué le dialogue et la concertation. Je ne manquerai pas, avec mes collègues, élus, parlementaires et représentants des usagers, de travailler avec le ministère, mais nous ne pourrions pas nous satisfaire de la réduction du niveau de service à deux allers et retours journaliers entre Paris et Belfort.

PROBLÈMES DE CIRCULATION LIÉS AU DEMI-ÉCHANGEUR BÉZIERS NORD EST-A75-A9

M. le président. La parole est à M. Kléber Mesquida, pour exposer sa question, n°454, relative aux problèmes de circulation liés au demi-échangeur Béziers nord est-A75-A9.

M. Kléber Mesquida. Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les problèmes de circulation engendrés par le demi-échangeur de Béziers nord au raccordement de l'A75, la rocade nord et la branche vers l'A9.

Ce demi-échangeur ne permet pas un échange complet des flux de circulation, ce qui génère quotidiennement de longs bouchons de circulation sur les voies départementales et urbaines, paralysant le transit du nord au sud de la ville. Les études conduites par le Centre d'études techniques de l'équipement d'Aix-en-Provence concluent à une saturation globalisée à l'horizon 2020 : tous les flux de véhicules arrivant par la rocade nord et souhaitant rejoindre l'autoroute 9 en direction du sud de Montpellier, d'Orange et de Marseille, doivent traverser la ville *via* la RD 612 pour rejoindre l'échangeur sud-est de l'A9. Il en est de même pour l'autre sens de circulation.

Le département a déjà commencé la mise à deux fois deux voies de la RD 612 et le dénivelé du carrefour Vincent Badie. À court terme, il envisage de déniveler aussi le carrefour Edgar Faure, sur la route nationale 9, avec contribution de l'État dans le cadre du déclassement la RN 9 entre Pézenas et Béziers. Le conseil général serait prêt à assurer pleinement la maîtrise d'ouvrage de toutes les opérations permettant d'accepter le transfert de la RN 9, dans la mesure où l'État assumerait le complément de l'échangeur nord Béziers-A75-A9.

Pour remédier à cet état de fait, je souhaiterais que vous m'indiquiez si le ministère est en mesure de mettre en œuvre des opérations conjuguées avec le département afin d'éviter l'asphyxie totale de la circulation dans ce secteur.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement en réunion avec le Premier ministre.

Le demi-échangeur nord-est de Béziers, situé sur l'A75, a été mis en service en décembre 2010 afin de permettre les échanges entre le nord de l'agglomération de Béziers et l'A9. La question du complément de ce demi-échangeur ayant été soulevée par le conseil général de l'Hérault, l'État a engagé des études de faisabilité pour déterminer les effets sur les conditions de circulation sur le tronçon A75-A9.

Ces études se sont achevées fin 2013. Elles concluent que le complément d'échangeur ne devrait pas entraîner de saturation du tronçon. Elles mettent toutefois en évidence que la mise à deux fois deux voies de la rocade est de Béziers, d'ores et déjà engagée par le département de l'Hérault, doit impérativement être réalisée préalablement afin de pas entraîner la saturation des carrefours de raccordement à la voirie locale. Une telle saturation serait en effet susceptible de conduire à des remontées de files sur l'autoroute 75 et d'en dégrader le fonctionnement et la sécurité.

Le coût du réaménagement de l'échangeur est aujourd'hui estimé à 13 millions d'euros. Frédéric Cuvillier n'est pas opposé à la concrétisation de ce projet dans un calendrier compatible avec l'achèvement du doublement de la rocade est de Béziers. Son intérêt est néanmoins essentiellement local et supposerait un engagement financier fort des collectivités aux côtés de l'État.

Cependant, vous indiquez que le conseil général serait prêt à assurer la maîtrise d'ouvrage des opérations permettant le déclassement de la RN 9 dans le réseau départemental si l'État acceptait de porter le projet de complément du demi-échangeur. Huit millions d'euros avaient été inscrits à l'actuel programme de modernisation des itinéraires pour financer la remise en état de la RN 9 avant son transfert et la déviation du carrefour Edgar Faure, dont il était prévu que l'État assure la maîtrise d'ouvrage.

Frédéric Cuvillier n'est pas opposé à ce que le projet de complément du demi-échangeur nord-est de Béziers se poursuive selon les modalités que vous proposez, sous réserve de la neutralité financière de cette opération pour l'État. Ce sujet devra être traité dans le cadre du contrat de plan État-région 2014-2020, actuellement en cours d'élaboration.

M. le président. La parole est à M. Kléber Mesquida.

M. Kléber Mesquida. Enfin une avancée! J'avais déjà posé la question au précédent gouvernement, qui n'avait pas voulu entendre raison.

Actuellement, il y a vingt kilomètres de route nationale non déclassés entre Pézenas et Béziers. Le département accepterait le déclassement. Il s'occupe déjà de la mise à deux fois deux voies de la RD 612 qui traverse la ville et a engagé de grands travaux, notamment en matière d'ouvrages d'art et de passages dénivelés. Les études du CETE concluent à une asphyxie totale, y compris sur la branche de liaison des autoroutes A75-A9 et la rocade. C'est aujourd'hui un problème majeur. Si nous ne prenons pas dès à présent des décisions techniques, nous arriverons rapidement, à l'horizon 2020, à cette asphyxie que prédit le CETE. Je remerciais le ministre de mettre ses services en rapport avec ceux du département, car je sais qu'un accord pourrait être trouvé sur le plan technique et financier.

DESSERTÉ FERROVIAIRE DES ALPES DU SUD

M. le président. La parole est à Mme Karine Berger, pour exposer sa question, n° 455, relative à la desserte ferroviaire des Alpes du Sud.

Mme Karine Berger. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, le département des Hautes-Alpes est de plus en plus enclavé. Pour ce qui est de la route, monsieur le ministre, vous avez inscrit la finition de l'autoroute 51 en 2050, ce qui me paraît beaucoup trop tard pour le développement économique de notre département. Les Hauts-Alpins ne sont pas des sous-citoyens de la République, ce que pourrait laisser penser la situation des transports dans le département.

Les liaisons ferroviaires entre les Hautes-Alpes et le reste de la France se détériorent de jour en jour. Elles permettent pourtant aux touristes de venir découvrir notre potentiel naturel et nos montagnes, et aux Hauts-Alpins de se rendre notamment à Paris. Ces lignes connaissent des dysfonctionnements majeurs depuis de nombreuses années. Les incidents se multiplient sur celles qui relient Gap à Valence et à Grenoble, ce qui affecte de plus en plus fortement le train de nuit Paris-Briançon.

Sur la ligne Valence-Gap, en octobre dernier, un accident lors des travaux de rénovation a entraîné la destruction de plus de deux kilomètres de rail. La conséquence immédiate a été l'interruption du trafic pendant deux mois supplémentaires. Le train de nuit, train d'équilibre national, est impacté car il passe par Valence. Régulièrement, il est impossible de réserver une place à l'avance dans ce train. Quant à la ligne Grenoble-Gap, elle n'est plus aux normes de sécurité, ce qui impose aux trains de s'arrêter régulièrement pour éviter une collision avec un autre train.

La Cour des comptes vient de rendre un rapport très critique concernant la gestion de l'offre commerciale par RFF et la SNCF, qui ont tout misé sur le TGV pendant des années, oubliant simplement les échanges interrégionaux quotidiens, indispensables pour nos concitoyens. Et il semblerait que la SNCF et RFF auraient établi une liste noire des liaisons ferroviaires, et que les liaisons Valence-Gap et Grenoble-Gap y figureraient peut-être. D'ailleurs, les responsables de RFF que j'ai rencontrés la semaine dernière m'ont confirmé que les travaux de réfection de ces deux lignes ne sont absolument pas prioritaires. Pour parodier une publicité célèbre, la SNCF, dans les Hautes-Alpes, c'est l'art de vous faire prendre la voiture !

Pouvez-vous, monsieur le ministre, prendre devant la représentation nationale l'engagement que les lignes Gap-Grenoble et Gap-Valence ne fermeront jamais et que des travaux de rénovation seront rapidement entrepris afin de les rendre efficaces ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement. Les trois lignes constituant les branches de l'étoile de Veynes cumulent les contraintes d'exploitation : voies uniques à forte déclivité, composants et ouvrages d'art en mauvais état, combinaison des flux TER des régions Rhône-Alpes et PACA et du TET Paris-Briançon. De telles conditions d'exploitation créent des incidents et des retards chroniques, spécialement en période de pointe hebdomadaire et hivernale. Des travaux ont été engagés afin de renouveler certains composants de l'infrastructure. En vue de concentrer leur impact sur la circulation, ils sont réalisés sous fermeture de ligne.

Comme vous le mentionnez, madame la députée, des incidents de chantiers sur la ligne Livron-Àpres ont provoqué une interruption de la circulation du 28 octobre au 19 décembre 2013. Je tiens à souligner que RFF et la SNCF ont tout mis en œuvre pour rétablir la circulation entre Valence et Briançon dès les grands départs des vacances de Noël. L'objectif a été tenu et les réservations pour les trains de nuit circulant à partir du 19 décembre 2013 ont toujours été ouvertes à la vente. En prévision des vacances d'hiver, qui sont également cruciales pour l'économie du territoire, la mise en vente des billets de train de nuit a commencé trois mois à l'avance.

Compte tenu du bilan économique très déséquilibré de ces lignes et des besoins importants du reste du réseau, le gestionnaire d'infrastructure ne peut investir seul. Le Gouvernement s'est engagé dans une politique ambitieuse de remise à niveau de l'infrastructure avec d'une part un grand plan de modernisation ferroviaire, ou GPMR, sur les lignes les plus fréquentées et d'autre part l'élaboration du prochain contrat de plan État-région 2014-2020 qui abordera le renouvellement des lignes hors réseau structurant de manière complémentaire avec le GPMR.

C'est dans ce cadre qu'ont vocation à être examinées les réponses aux problèmes que vous soulevez, madame la députée, en envisageant un cofinancement avec les collectivités territoriales concernées. Quant aux trains de nuit, les locomotives actuelles arrivent à obsolescence et seront remplacées par des locomotives diesel récentes, qui seront louées. Celles-ci sont en cours d'homologation pour la ligne Valence-Briançon et devraient être mises en tête des trains de nuit au milieu de l'année 2014, ce qui redonnera un potentiel au matériel roulant de cette desserte TET.

M. le président. La parole est à Mme Karine Berger.

Mme Karine Berger. J'insiste sur la question de l'état des voies, et non du matériel roulant. La liaison Grenoble-Gap souffre d'une absence de travaux et la question de l'automatisation de la signalisation est posée. Les dirigeants de RFF que j'ai rencontrés la semaine dernière m'ont proposé non pas l'automatisation de la ligne, mais qu'elle fasse partie de celles sur lesquelles sera testée une nouvelle façon de gérer le trafic. Si l'État français a bien à cœur de ne pas oublier les Hautes-Alpes dans son schéma de désenclavement et de transport, il est pour le moins nécessaire d'agréger la ligne Grenoble-Gap aux lignes sur lesquelles la SNCF testera son nouveau système.

DESSERTÉ FERROVIAIRE DES ALPES DU SUD

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 448, relative à la desserte ferroviaire des Alpes du Sud.

M. Joël Giraud. Comme vous le voyez, monsieur le ministre, la situation des Alpes du Sud préoccupe ce matin 100 % des députés du département des Hautes-Alpes. (Sourires.) Ce qui prouve que la situation est particulièrement grave !

Selon un audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne portant sur l'état du réseau ferré national et publié en 2012, l'effort de régénération du réseau ferroviaire doit se poursuivre et se concentrer sur le réseau existant. Une telle orientation a été confirmée en 2013 par les recommandations de la commission Mobilité 21, qui a donné la priorité à la rénovation et la modernisation du réseau ferré national. Le volet mobilité des futurs contrats de plan État-région 2014-2020 devra d'ailleurs s'articuler avec les objectifs des

projets prévus dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau ferré établi par l'État et RFF afin d'offrir aux Français un réseau modernisé, fiable et confortable, selon les termes mêmes employés par le Gouvernement.

Or Réseau Ferré de France a récemment annoncé que la priorité sera donnée aux seuls travaux de régénération des lignes dites de catégorie 1 à 6 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer, délaissant ainsi 25 % du trafic TER en France ! En particulier, l'État ne prévoit pas de contribuer au financement de la rénovation de l'ensemble des lignes des Alpes du Sud qui convergent vers Briançon *via* Gap depuis Marseille, Valence ou Grenoble, ni à celle de la vallée de la Roya. Ces lignes sont pourtant essentielles, car elles favorisent l'accès à la montagne, assurent son désenclavement et ont également pour certaines une fonction de desserte interne entre pôles métropolitains.

Les deux régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, pour lesquelles le critère de rentabilité pris isolément n'est pas pertinent, entendent en faire une priorité de la prochaine convention interrégionale du massif des Alpes. Ces lignes sont au réseau national ce que les ruisseaux sont aux grands fleuves. Elles l'alimentent en assurant la capillarité du territoire et servent d'itinéraires alternatifs en cas d'incident ou de travaux. Par ailleurs, les péages perçus sur ces petites lignes participant au système de péréquation sur les recettes générées, il est normal qu'elles soient prises en considération dans les prévisions de régénération.

D'un point de vue plus technique, il conviendrait aussi de mettre en place, comme il en existe en Suisse, un référentiel technique des petites lignes pour la maintenance ou la réouverture des lignes correspondant aux enjeux de circulation. Il est aujourd'hui quasiment impossible de rouvrir la ligne Digne-Saint-Auban en raison des normes techniques. Les contraintes sont identiques à celles qui pèsent sur un grand axe, ce qui est tout de même paradoxal pour une ligne que l'on envisage de fermer !

J'insiste sur le rôle indispensable de telles lignes, solution à la fois alternative et complémentaire au réseau routier, dans des zones où les aléas climatiques ont parfois des conséquences catastrophiques, comme on l'a constaté tout récemment. L'État ne peut approuver la création d'un système à deux vitesses ! Aussi réitéré-je une question déjà maintes fois formulée : quand le Gouvernement envisagera-t-il la mise en place, sous l'autorité du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur coordonnateur du massif des Alpes et des deux régions concernées, qui en ont accepté le principe, un véritable Grenelle de la desserte des Alpes du Sud, en présence de toutes les parties prenantes ? Le TGV-Europe en est une, car une partie de notre territoire est desservie *via* l'Italie. Ce Grenelle doit se tenir avant la clôture des négociations des contrats de plan État-régions ferroviaires et de la convention interrégionale pour le massif des Alpes.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement. Veuillez excuser, monsieur le député, l'absence de Frédéric Cuvillier, qui est en réunion avec le Premier ministre. Le Gouvernement a en effet pour priorité l'amélioration de la qualité du service dans les transports du quotidien, et donc la rénovation et la modernisation des réseaux existants. À cet effet, Frédéric Cuvillier a mis en place deux outils distincts. Le grand plan de modernisation du réseau traite du renouvellement du réseau. Il sera doté d'au moins 2,5 milliards d'euros chaque année. Compte tenu des besoins considérables, après des décennies de sous-investissement, les

interventions devront être concentrées sur le réseau structurant : il ne s'agit pas des lignes rentables, mais des lignes les plus fréquentées. Aux 2,5 milliards d'euros annuels s'ajoutent 3,2 milliards d'euros consacrés à l'entretien et l'exploitation de l'ensemble des lignes ferroviaires du territoire national. Il s'agit d'un véritable effort et d'un choix fait par le Gouvernement. Dans le cadre du grand plan, RFF financera l'intégralité des opérations de renouvellement de l'infrastructure du réseau structurant.

Le second outil, c'est le contrat de plan État-régions 2014-2020. Il traite d'une part du renouvellement des lignes hors réseau structurant de manière complémentaire au GPMR et d'autre part de la modernisation des lignes. Dans ce cas, on attend des collectivités territoriales qu'elles participent au financement. C'est dans ce second cadre que s'insèrent les lignes que vous évoquez, monsieur le député. L'État est tout à fait prêt à examiner les possibilités d'intervention, en association avec les collectivités concernées et en fonction de l'ensemble des opérations conduites dans le territoire régional. Les outils proposés ne visent pas du tout à créer un réseau à deux vitesses mais à répondre au mieux aux besoins de fiabilité et de qualité de déplacement des usagers.

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

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Je profite de l'arrivée à l'instant de M. le ministre des transports pour rappeler que nous avons convenu d'un Grenelle des Alpes du Sud, sous l'autorité du préfet de région coordonnateur du massif des régions et de l'ensemble des collectivités. À ce jour, aucune instruction n'a été donnée pour qu'il se tienne alors que nous souffrons de problèmes de desserte. Je prends note avec beaucoup d'intérêt de votre réponse inédite : nous voulions inscrire dans le contrat de plan particulier du massif les lignes convergeant en direction de Veynes afin qu'elles bénéficient de crédits à la fois de RFF et des régions. Je suis heureux de constater que tel sera désormais le cas. J'aimerais néanmoins que le Grenelle ferroviaire des Alpes du Sud que vous m'avez promis, monsieur le ministre, soit mis en œuvre sous l'autorité du préfet coordonnateur du massif.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous le ferons !

RÉALISATION DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD EUROPE

M. le président. La parole est à M. Yannick Favennec, pour exposer la question n°462 de M. Stéphane Demilly, relative à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-nord Europe.

M. Yannick Favennec. Je vous prie, monsieur le ministre, de bien vouloir excuser Stéphane Demilly, absent pour raisons de santé et à qui nous souhaitons bien sûr un prompt rétablissement. Il souhaite vous alerter, monsieur le ministre, sur l'inquiétante et persistante absence de décision du Gouvernement sur la réalisation concrète du canal à grand gabarit Seine-nord Europe. En effet, le 19 décembre dernier, une semaine après la remise et la présentation à la presse du rapport de Rémi Pavvros consacré à la reconfiguration du canal Seine-nord Europe, vous avez convoqué les journalistes à une conférence de presse sur les suites données au rapport. Quiconque nourrissait des espoirs à propos du projet attendait que le Gouvernement donne à cette occasion le feu vert définitif au lancement des travaux.

Pourtant, vous vous êtes contenté d'annoncer, selon vos propres termes, « quelques mesures concrètes destinées à faire avancer le projet », c'est-à-dire en fait des opérations d'accompagnement dans les bassins de la Seine, de l'Oise et du Nord-Pas-de-Calais dans le cadre des futurs contrats de plan État-régions, des démarches réglementaires liées à la modification de la DUP et, cerise sur le gâteau, si je puis dire, une mission administrative sur le nouveau montage financier du projet, dont les conclusions seront rendues fin 2014. Pas un mot sur la décision du Gouvernement que tout le monde attendait après des mois d'atermoiements, celle de réaliser le canal Seine-nord. Le calendrier s'accélère pourtant de façon inquiétante car pour bénéficier d'un financement européen de 40 % du projet, l'État français doit déposer son dossier auprès de l'Union avant fin juin 2014. Or le Gouvernement n'a toujours pas dit clairement ce qu'il allait faire.

Enfin et à une échelle plus locale, il convient de dénoncer à nouveau le sacrifice de la plateforme multimodale de Péronne, reportée aux calendes grecques tout comme celle de Noyon. Seules seraient maintenues les plateformes multimodales de Nesle et Marquion, Péronne subissant alors une double peine. En effet, selon le président du conseil général de la Somme, l'abandon de la plate-forme de Péronne implique celui de la rocade car les deux vont de pair. Stéphane Demilly vous demande donc, monsieur le ministre, d'une part de lui indiquer quand le Gouvernement compte prendre ses responsabilités et lancer enfin les travaux du canal Seine-nord Europe et d'autre part de préciser si oui ou non la réalisation de la plateforme multimodale de Péronne sera considérée comme prioritaire et maintenue.

M. le président. 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. Je m'associe bien entendu, monsieur le député Favennec, à vos souhaits de prompt rétablissement pour M. Demilly. J'avais initialement pensé que c'était la honte qui l'avait fait s'abstenir de poser sa question directement au ministre des transports, tant sa formulation est biaisée, vous en conviendrez, monsieur le député. En outre, Stéphane Demilly sait très bien combien les efforts du Gouvernement ont été nombreux après l'échec annoncé du canal Seine-nord sous forme de partenariat public privé, ou PPP, qui, de l'aveu même des candidats, conduisait à l'échec. En effet, le budget initial de 4,4 milliards d'euros était passé à près de 7 milliards, ce qui menait à une impasse budgétaire et financière évidente.

Contrairement aux allégations de l'ancien président de la République, qui annonçait à Nesle en 2011 que 97 % du financement était réuni, il manquait donc plusieurs milliards d'euros pour la réalisation du projet. Qu'avons-nous fait ? Tout d'abord, nous avons suspendu le PPP qui menait à la mort du canal Seine-nord et lancé une mission conjointe du CGEDD et de l'IGF visant à en vérifier les conditions de réalisation. Parallèlement, un rapport a été confié au député Rémi Pavros. Il me l'a en effet rendu il y a quelques semaines. Il permet de reconfigurer, optimiser et expertiser les pistes de dimensionnement cohérent et de financement de l'infrastructure.

Dans le même temps, M. Demilly aurait pu saluer l'action du Président de la République pour l'augmentation des grands programmes d'infrastructures au niveau européen, permettant aujourd'hui à la France d'être candidate, comme elle le fait, pour obtenir des financements à hauteur de 40 % de la part de l'Europe. J'ai notamment, lors du conseil des ministres des transports à Tallinn, signé avec le commissaire Siim Kallas un engagement pour le canal Seine-

nord nous permettant d'obtenir ces 40 % là où l'ancien gouvernement n'avait demandé que 6 % de financement européen. J'ai bien dit 6 %. Toutes les conditions sont donc réunies pour sa réalisation.

Par ailleurs, conformément aux préconisations du rapport Pavros, nous souhaitons mettre en place tous les instruments permettant d'optimiser la réalisation des travaux et ainsi mener une vraie stratégie de relance du transport fluvial. À cette fin, les contrats de plan État-régions doivent être mobilisés. Un certain nombre de collectivités, notamment la région Nord-Pas-de-Calais, ont délibéré et se sont engagées sur le principe d'un accompagnement financier. L'ensemble des moyens ainsi dégagés nous permettra de donner une vraie logique à ce projet de réalisation du canal Seine-nord Europe.

Pour le reste, ce n'est pas en agitant des inquiétudes pour l'avenir du territoire que l'on fera avancer ce dossier. Nous considérons, pour notre part, qu'il convient de faire avancer les choses étape par étape. L'une des premières étapes consistait à obtenir des financements européens, ce que nous avons fait. Le rapport Pavros traite des questions relatives aux plateformes multimodales, en préconisant que les collectivités puissent s'y engager. M. Demilly sait très bien tout cela, il connaît parfaitement l'engagement du Gouvernement et les avancées d'un dossier qui a souffert de l'immobilisme du précédent gouvernement.

M. le président. Le temps de parole est écoulé, monsieur Favennec, je ne peux vous donner la parole.

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE MONTPELLIER-PERPIGNAN

M. le président. La parole est à M. Fernand Siré, pour exposer sa question, n° 474, relative au projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan.

M. Fernand Siré. Je veux appeler l'attention de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les difficultés majeures que rencontre mon département des Pyrénées orientales en raison de son enclavement et du fait qu'il soit extrêmement mal desservi. Alors que le Gouvernement a déterré quelque peu le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, en annonçant, il y a quelques semaines, la poursuite des études, nous n'en demeurons pas moins inquiets.

En effet, le projet ne pourra voir le jour qu'avec l'appui financier de l'Europe. Or, si l'Europe a prévu de consacrer 26 milliards d'euros entre 2014 et 2020 à neuf projets de grands réseaux de transports transeuropéens, dont 40 % pour les sections transfrontalières, seul un appui fort de l'État permettra à notre ligne d'en profiter. Rien n'est joué, les arbitrages seront très difficiles et ce n'est pas l'annonce de la reprise des études entamées il y a plus de quinze ans, pour lesquelles les collectivités ont déjà fortement contribué, à hauteur de 20 millions d'euros, qui peut nous rassurer.

Cette ligne permettrait d'apporter un regain économique à notre région, qui souffre de son éloignement de Paris. Le tronçon Perpignan-Montpellier est le dernier chaînon manquant du corridor méditerranéen qui reliera Madrid, Barcelone, Lyon, Paris et Amsterdam en grande vitesse. Le report du projet maintient la région Languedoc-Roussillon dans un enclavement territorial qui l'empêche de profiter de son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen, en condamnant par ailleurs la Catalogne et l'Espagne à rester en périphérie de l'Europe.

Les retombées de cette ligne seraient importantes pour le territoire, dans la mesure où elle favoriserait le développement de son activité économique et touristique, et par conséquent l'emploi alors que le département compte, je le rappelle, plus de 15 % de chômeurs. Par ailleurs, les prix prohibitifs empêchent un grand nombre de personnes de se déplacer, notamment les familles. En effet, un aller-retour Perpignan-Paris coûte en moyenne 220 euros par personne par le train et 500 euros en avion, malgré la présence d'une nouvelle compagnie *low cost* qui était censée faire baisser le coût des déplacements. Nous ne pouvons accepter d'être de nouveau sacrifiés lors des prochains arbitrages. Aussi, monsieur le ministre, je souhaite connaître les intentions précises du Gouvernement au sujet de ce dossier.

M. le président. 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.* De quel sacrifice parle-t-on, monsieur le député? Vous avez vous-même noté que, depuis quinze ans, le dossier que vous évoquez souffrait d'un certain immobilisme. Dès son arrivée en 2012, le Gouvernement a pris la mesure de l'enjeu de cette infrastructure qu'est la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan. Comme vous le savez, nous avons conclu le partenariat permettant la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier, grâce à une participation de l'État à hauteur de 65 %, ce qui représente la modique somme de 900 millions d'euros. Les travaux en cours devraient permettre une mise en service à l'horizon 2017.

Par ailleurs, nous travaillons actuellement à la réalisation des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes. Je vous rappelle également que j'ai pris la décision, en janvier 2013, du déplacement de l'autoroute A9 à Montpellier, nécessaire pour la réalisation de l'opération et représentant un budget de l'ordre d'un milliard d'euros. Ces exemples montrent la mobilisation du Gouvernement sur les enjeux transnationaux qui concernent directement votre région.

Le 15 décembre dernier, nous avons vécu un grand moment dans votre région avec l'inauguration des liaisons ferroviaires directes en TGV entre la France et l'Espagne, à laquelle je m'étais rendu en compagnie de mon homologue espagnole, Ana Pastor. Le même jour, nous avons décidé de poursuivre les études relatives à la liaison Montpellier-Perpignan, qui devront déterminer les modalités de desserte des agglomérations, avec l'objectif de stabiliser les financements dans le cadre des conclusions de la commission Mobilité 21.

Le succès obtenu par le Président de la République en matière de financement du réseau de transport transeuropéen – le fameux budget RTE-T, en très nette augmentation – nous permettra d'optimiser les processus et de faire en sorte que le chantier d'infrastructure, qui constitue un enjeu essentiel, et mes actions montrent à ce propos que nous avançons en confiance avec les acteurs locaux, puisse aboutir.

Pour ce qui est du caractère prohibitif du coût des transports, je rappelle que la politique tarifaire relève de la compétence de la SNCF. À l'heure actuelle, près de quatre clients sur cinq bénéficient de tarifs réduits, pouvant descendre jusqu'à un 50 euros. Néanmoins, nous demeurons attentifs à ce que le plus grand nombre de nos concitoyens puisse accéder au réseau ferroviaire à grande vitesse.

M. le président. La parole est à M. Fernand Siré.

M. Fernand Siré. Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre, même si, pour l'essentiel, M. le président de région m'avait déjà tenu informé de l'avancée de ce

projet. Je veux insister sur le fait qu'en pays perpignanais, le pendant de la Catalogne du Nord, tous les déplacements s'effectuent de Perpignan vers Barcelone, ce qui favorise le développement des entreprises de la région barcelonaise et, à l'inverse, pénalise les entreprises commerciales et touristiques de notre région. Pour tout vous dire, les villes de Perpignan et Montpellier se sentent un peu éloignées d'un réseau national dont elles ont pourtant vocation à faire pleinement partie.

Enfin, j'ai évoqué le prix prohibitif des transports en train, mais ceux des compagnies aériennes *low cost* le sont tout autant. Un aller-retour Perpignan-Paris coûte aussi cher qu'un aller-retour Paris-New York!

ACCESSIBILITÉ DU FUTUR AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES DEPUIS LA VENDÉE

M. le président. La parole est à Mme Véronique Besse, pour exposer sa question, n° 447, relative à l'accessibilité du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes depuis la Vendée.

Mme Véronique Besse. Monsieur le ministre, la question de la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, au nord de Nantes, attise les tensions depuis plusieurs années maintenant. Fin décembre 2013, vous avez posé les jalons de sa réalisation future par le biais de deux arrêtés permettant le démarrage des travaux.

Hélas, la situation de la Vendée, qui est la grande oubliée de ce projet de desserte aéroportuaire du grand Ouest, n'est toujours pas évoquée. Alors qu'il existe déjà un aéroport au sud de la Loire, accessible et performant, ce futur aéroport à Notre-Dame-des-Landes rallongera d'au moins une heure le trajet des Vendéens souhaitant accéder au transport aérien! Au cœur de ma circonscription, dans le bocage vendéen, la ville des Herbiers connaît un taux de chômage de 5,9 %, quand la moyenne nationale atteint près de 11 %. De très nombreux fleurons de l'économie vendéenne se battent, chaque jour, pour maintenir ce dynamisme qui fait la notoriété de la Vendée.

Comment maintenir ces bons résultats si le projet de Notre-Dame-des-Landes ne prend pas en compte la Vendée? Ne pas prévoir un accès correct à cet aéroport revient à porter un véritable coup à l'économie vendéenne et à son maillage de PME, dont l'activité est et sera de plus en plus dépendante du transport aérien. Je pense également à l'économie touristique, en particulier dans ma circonscription, où le site du Puy-du-Fou accueille chaque année 1,74 million de visiteurs dont une proportion croissante arrive en vol charter.

Ne pas envisager un accès cohérent à cet aéroport, c'est également porter un coup d'arrêt au désenclavement que la Vendée s'efforce de favoriser depuis des années, qui participe au développement de son dynamisme économique. Le risque d'asphyxie est bien réel pour notre département, et influera sur les choix stratégiques des entreprises de tout le sud-Loire.

Jusqu'à présent, aucune solution n'a été présentée pour permettre un accès fluide et efficace des Vendéens au futur aéroport: la Vendée est mise sur la touche! Il est inconcevable de déconnecter la construction d'un nouvel aéroport et ses accès, notamment pour le sud de la Loire et la Vendée: il s'agit de la même question! Monsieur le ministre, quelles mesures le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour rendre accessible ce nouvel aéroport aux Vendéens?

M. le président. 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 premier désenclavement, c'est la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ! Les voyageurs de votre région bénéficieront, grâce à sa réalisation, d'un accroissement du nombre de liaisons directes, leur évitant une correspondance dans un aéroport parisien. Onze nouvelles lignes directes ont d'ores et déjà été créées au départ de Nantes en 2013. Trente-trois liaisons directes depuis le reste de l'Europe vont permettre d'atteindre plus facilement l'aéroport du grand Ouest. Vous conviendrez qu'il s'agit là d'une grande avancée en matière de désenclavement aéroportuaire.

Cela étant, des progrès peuvent encore être faits pour permettre une meilleure liaison entre votre région et cette nouvelle infrastructure. Un certain nombre de travaux sont en cours, qu'il s'agisse du franchissement de la Loire au niveau de l'agglomération nantaise par le pont Léopold-Sédar-Senghor et le pont Éric-Tabarly, de la circulation sur le boulevard périphérique de Nantes, afin d'améliorer les échanges entre le nord et le sud, ou encore du contrat de plan État-région 2014-2020, étant précisé que les actions entreprises dans le cadre de l'actuel CPER sont poursuivies.

Des investissements seront également effectués, dans le cadre du futur contrat de plan entre l'État et Cofiroute, pour l'aménagement de la porte de Gesvres, qui constitue un nœud autoroutier entre l'A11 et le boulevard périphérique de Nantes. Pour ce qui est de l'accessibilité ferroviaire de l'aéroport du grand Ouest, elle sera favorisée par l'amélioration des liaisons entre Nantes et le sud de la Loire. Là encore, les négociations sont conduites dans le cadre du contrat de plan État-région.

Par ailleurs, le projet de liaisons ferroviaires nouvelles Ouest-Bretagne-Pays de la Loire, pour lequel un débat public va être organisé, offrira à terme une desserte ferroviaire directe du futur aéroport à l'ensemble du grand Ouest. En ce qui concerne un nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes, sa réalisation possédant une dimension locale, ce sont les collectivités locales qui seront à la manœuvre. Si le principe d'une maîtrise d'ouvrage locale de l'ouvrage a été retenu, l'État sera, comme je l'ai déjà dit, impliqué aux côtés des collectivités, qu'il est disposé à accompagner dans la conduite des études et des procédures et auxquelles il pourra apporter l'expertise technique nécessaire.

Comme vous le voyez, nous sommes convaincus du fait que le désenclavement de votre région passe par la réalisation rapide de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui représente un enjeu dont nous réaffirmons l'importance.

CIRCULATION DES POIDS LOURDS DE 44 TONNES AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

M. le président. La parole est à M. Jacques Lamblin, pour exposer sa question, n°467, relative à la circulation des poids lourds de 44 tonnes au sein de l'Union européenne.

M. Jacques Lamblin. J'ai bien noté que c'est M. le ministre délégué chargé des transports qui doit apporter la réponse du Gouvernement à ma question, mais je préfère lire celle-ci telle qu'elle est libellée, c'est-à-dire s'adressant au Premier ministre.

J'appelle donc l'attention de M. le Premier ministre sur les distorsions de concurrence subies par les entreprises françaises en matière de circulation des poids lourds de 44 tonnes au sein de l'Union européenne. Interpellé à diverses reprises par les interprofessions sur l'autorisation des véhicules de 44 tonnes à cinq essieux d'acheminer leurs

produits pondéreux vers le Benelux ou l'Italie, le ministre des transports leur oppose invariablement la nécessaire révision préalable de la directive n°96-53.

Or cette procédure impose de longues négociations pendant lesquelles nos exportations sont pénalisées. Confrontés au même problème, nos voisins du Benelux, contournant la difficulté, ont anticipé cette révision. Ils ont en effet conclu entre eux des accords bilatéraux autorisant la circulation transfrontalière des poids lourds de 44 tonnes, en s'appuyant sur le principe de subsidiarité de la directive n°96-53 qui prévoit qu'en l'absence d'une interdiction expresse d'un État membre, la circulation transfrontalière au-delà de 40 tonnes des véhicules de transport est autorisée dès lors que les spécifications techniques de chacun des États sont respectées.

Aussi, monsieur le Premier ministre, face aux attermolements de votre ministre des transports et pour mettre fin à la distorsion de concurrence qu'il impose à nos entrepreneurs, je vous demande dans quels délais le Gouvernement envisage de conclure de tels accords bilatéraux.

La mesure que je demande ne représente pas le moindre coût. Le blocage ne s'explique donc pas par des difficultés financières. Il faut sortir de cette situation absurde. Les 44 tonnes ont le droit de rouler en France, au Benelux et en Italie, mais ils ne peuvent passer la frontière entre la France et la Belgique, ni entre la France et l'Italie ! C'est absurde, je le répète. Il faut absolument corriger cela dans les plus brefs délais car nos entreprises souffrent d'une réelle distorsion de concurrence, qui peut représenter jusqu'à 10 % du prix de revient des produits pondéreux ainsi transportés.

M. le président. 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, c'est votre question que je vais corriger. En effet, s'il y a un bien un constat que j'ai pu dresser lorsque j'ai commencé à assumer mes responsabilités, c'est celui de l'inaction du gouvernement que vous avez soutenu en matière de lutte contre la concurrence déloyale dans le domaine du transport routier de marchandises. Vous le savez, et je peux l'illustrer abondamment. Qui s'est opposé à la libéralisation du cabotage, en novembre 2012, si ce n'est le gouvernement français, par ma voix, ce qui a amené la Commission à abandonner cette perspective ? Nous l'avons d'ailleurs fait peu après que vous avez engagé une politique de libéralisation. Pour reprendre les chiffres de la fédération nationale des transports routiers, de 2007 à 2012, l'activité du transport routier de marchandises a enregistré une baisse de 21 % : c'est votre bilan, celui du gouvernement que vous avez soutenu.

Qui s'est engagé pour mener un plan contre le *dumping*, la sous-traitance déloyale et la concurrence déloyale, si ce n'est le gouvernement actuel ? Qui a mis en œuvre la lutte contre le travail illégal ? Qui s'est battu, de la même façon, pour que le transport soit concerné par la directive détachement ? Qui a invité l'ensemble des partenaires européens à participer à une table ronde en avril prochain, co-organisée par la France et la présidence grecque du Conseil des ministres, si ce n'est votre serviteur que vous interpellez de la sorte ?

Aussi, sur ce point, je ne vous laisserai absolument pas, pas une seconde, m'intenter un procès en inaction, parce que vous savez que si inaction il y a eu, c'était sous un gouvernement que vous avez soutenu.

Pour ce qui est de la réglementation des 44 tonnes, vous savez qu'elle résulte d'un décret que j'ai pris. Je connais la difficulté du transport transfrontalier. Vous n'êtes pas sans connaître, vous y avez d'ailleurs fait référence, l'existence de cette directive de 1996 aux termes de laquelle le poids maximal autorisé des véhicules est limité à 40 tonnes dans le cadre du transport international. La spécificité du Benelux tient au fait qu'il est régi par un traité spécifique, le transport en son sein étant assimilé à du transport national.

Cela ne règle pas le fond de la question, et vous avez raison de souligner cette distorsion, qui doit être surmontée. Un certain nombre d'initiatives ont d'ores et déjà été prises. Il appartiendra à la Commission de régler ce problème. Nous ne sommes pas inactifs en la matière, qu'il s'agisse de la région transfrontalière franco-italienne ou du Benelux. S'agissant de cette question du tonnage, la même réglementation doit être applicable à l'ensemble des transporteurs. Tel est notre objectif. Pour le reste, jamais la France n'a mené une politique aussi audacieuse pour garantir le caractère loyal de la concurrence.

M. le président. La parole est à M. Jacques Lamblin.

M. Jacques Lamblin. Monsieur le ministre, je ne m'en prendrais pas à votre action globale. Je parlais d'atermolements uniquement à propos de cette question des 44 tonnes. Je prends bonne note de votre détermination, mais seul le résultat comptera, monsieur le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Bien sûr !

AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES N^{os} 21 ET 124

M. le président. La parole est à M. Franck Montaugé, pour exposer sa question, n^o 452, relative à aménagement des routes nationales n^{os} 21 et 124.

M. Franck Montaugé. Dans un contexte d'affirmation et de développement des métropoles, l'avenir des territoires périphériques qui se situent dans leurs aires d'influence est notamment subordonné à la qualité des infrastructures de transport disponibles, qu'il s'agisse de la route, du rail ou du très haut débit.

Dans son rapport à la métropole toulousaine et aux villes moyennes des départements voisins, le Gers est particulièrement concerné par cet enjeu. L'État et les collectivités locales – conseil général du Gers, conseil régional de Midi-Pyrénées et agglomération du Grand Auch – se sont engagés dans la modernisation de la RN 124 entre Auch et Toulouse. Je tiens à saluer cette implication. La charge financière de ces travaux est contractuellement répartie entre l'État, à hauteur de 45 %, et les collectivités locales – région, département et agglomération – pour les reste.

Monsieur le ministre, je sais votre attachement au développement et à l'égalité des territoires, notamment ruraux. Les Gersois souhaitent que les travaux restant à réaliser sur la RN 124, à savoir le contournement de Gimont et la liaison Gimont-L'Isle-Jourdain, soient engagés sans tarder et que le calendrier contractuel prévoyant un achèvement en 2017 soit respecté. Pouvez-vous nous dire si l'engagement pris par l'État sera respecté ?

Par ailleurs, le désenclavement du territoire gersois passe aussi par la modernisation et la sécurisation de la RN 21, du nord au sud du département du Gers, notamment par la création de la déviation nord-sud contournant la ville d'Auch, dont le fonctionnement urbain est fortement perturbé par des flux permanents de poids lourds, ce qui

rend la traversée de ce chef-lieu de département très accidentogène. Dans une perspective d'accessibilité répondant aux enjeux économiques et de plus grande égalité des territoires, pouvez-vous nous dire quelle contribution significative l'État envisage d'apporter à ce projet ?

Il ne s'agit pas là, monsieur le ministre, de projets de confort, mais bien d'infrastructures indispensables, qui détermineront la capacité future du Gers à contribuer à la production et au redressement économique national. Les territoires ruraux ne sont pas un fardeau mais bien une chance pour notre pays, pour autant que la solidarité s'exprime à leur égard en matière de projets structurants reconnus par tous comme nécessaires. Merci d'avance, monsieur le ministre, pour l'attention que vous porterez à ces projets importants pour l'avenir du Gers et des Gersois.

M. le président. 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. La question des RN 124 et 121 revêt, vous le savez, une grande importance pour le Gouvernement. J'évoquais récemment cette question avec mon collègue Philippe Martin, compte tenu du rôle essentiel qu'elles jouent dans la desserte des territoires, et notamment du département du Gers.

S'agissant de l'aménagement de la RN 124 entre Toulouse et Auch, dans le cadre de la mise en service en décembre 2012 de la section Auch-Aubiet, plus des deux-tiers de l'axe sont aujourd'hui aménagés en deux fois deux voies avec des carrefours dénivelés. L'État et les collectivités locales, région et conseil général, sont très fortement mobilisés en faveur de l'aménagement de cette liaison : 219 millions d'euros ont été inscrits à l'actuel programme de modernisation des itinéraires. Même si c'est évident, je tiens à rappeler que ces sommes seront reconduites pour la réalisation et l'achèvement de cet aménagement. Par ailleurs, dans le cadre du contrat de plan État-région 2014-2020, nous pourrions à nouveau envisager la poursuite de ce réseau.

Plus précisément, s'agissant du projet de déviation de Gimont, dont le coût est estimé à 95 millions d'euros, les études et procédures préalables à l'engagement des travaux se poursuivent. Je réaffirme que l'objectif du Gouvernement, partagé avec les collectivités, est la mise en service de cette déviation fin 2016, même s'il convient, évidemment, de nous assurer des disponibilités financières. L'arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau devrait être pris dans les toutes prochaines semaines et le dossier sera examiné par le Conseil national de la protection de la nature le 11 février prochain.

S'agissant de la mise à deux fois deux voies de la section Gimont-L'Isle-Jourdain, dont le coût est estimé à 80 millions d'euros, les études de conception détaillée et les procédures préalables à l'engagement des travaux se poursuivent, l'objectif étant, cette fois, une mise en service à l'horizon 2017.

La modernisation de la RN 21 – vous avez raison, là encore, de souligner cet enjeu – a été confirmée par la commission Mobilité 21. Elle fera l'objet d'une contractualisation pour permettre l'aménagement progressif de la section gersoise de cette route nationale. Je souhaite que l'on puisse trouver des solutions dans le cadre du prochain CPER. J'y serai tout à fait attentif, et je sais que je ne serai pas le seul. Je souhaite d'ores et déjà l'inscription d'une enveloppe permettant les acquisitions foncières nécessaires aux premiers travaux de contournement nord-sud d'Auch et la réalisation

des créneaux de dépassement au sud de la section Mirande-Auch. Telles sont les précisions que je voulais apporter, en particulier sur le calendrier et les engagements de l'État.

AVENIR DU FONDS D'INTERVENTION POUR LES SERVICES, L'ARTISANAT ET LE COMMERCE (FISAC)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Door, pour exposer sa question, n° 465, relative à l'avenir du Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce, le FISAC.

M. Jean-Pierre Door. Madame la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme, le FISAC est un outil déterminant pour les projets d'aménagement commercial dans les petites et moyennes entreprises et a un impact réel sur l'économie locale, en permettant le maintien et le développement des activités commerciales et artisanales. Je ne doute pas un seul instant que ce soit également votre objectif.

Mais il semble que le dispositif soit aujourd'hui menacé. Les crédits qui lui sont alloués n'ont cessé de diminuer ces dernières années, ce qui entraîne le blocage de l'instruction d'un certain nombre de dossiers dans les services de votre ministère. Or, certains d'entre eux concernent mon département, le Loiret. Il s'agit en particulier de la demande de financement formulée dans le cadre de quatre opérations collectives de modernisation de l'artisanat – pays Loire-Beauce, pays du Pithiverais, pays du Giennois et pays Sologne-Val Sud – et surtout du versement des crédits de la première tranche et de l'instruction de la deuxième tranche de l'opération urbaine qui est portée par la ville de Montargis, dont je suis encore le maire.

Aujourd'hui, la poursuite de ces opérations est malheureusement suspendue, dans l'attente du déblocage des fonds FISAC. L'absence, depuis plusieurs mois, d'informations concernant les délais d'instruction des dossiers paralyse les dynamiques locales engagées pour soutenir les activités commerciales et artisanales, dans une période, vous le savez, particulièrement difficile.

Les entreprises ont plus que jamais besoin de signes d'encouragement et du soutien du FISAC, qui en est le facteur déterminant. Aussi je souhaite savoir sous quel délai les dossiers du département du Loiret seront débloqués et quelles mesures compte prendre votre ministère pour assurer la pérennité du dispositif d'intervention du FISAC qui, je le rappelle, est un outil indispensable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme.

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme. Monsieur le député, vous avez souligné l'importance du FISAC pour l'économie de proximité, compte tenu de l'effet de levier qu'il entraîne en matière de dynamisation des centres-villes et des opérations collectives. Vous l'avez évoqué, le FISAC se trouve aujourd'hui dans une situation particulièrement complexe. Je ne rappellerai pas le nombre de dossiers en stock, instruits mais non financés, que j'ai trouvés à mon arrivée. Depuis plusieurs mois, je fais réaliser une évaluation complète du dispositif, afin de préserver ces crédits utiles pour les commerçants et les artisans. Avec le ministre du budget, nous avons trouvé une solution de gestion pour 2013, en apportant 35 millions d'euros pour débloquer plusieurs dossiers urgents et épuiser ce stock. Nous renouvelerons cette opération en 2014.

Dans le même temps, vous le savez, le projet de loi que je présente cet après-midi à la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale sur l'artisanat, le commerce et les très petites entreprises prévoit une réforme du FISAC, afin de passer d'une logique de guichet, qui ne permet pas de financer l'ensemble des dossiers, à une logique d'appels à projets. Bien entendu, cela ne lèsera pas les zones rurales ou les quartiers en difficulté.

Vous m'avez interrogée sur plusieurs dossiers concernant votre département. Malgré le contexte que je viens de rappeler, cinq dossiers ont déjà été financés dans le Loiret entre 2012 et 2013, pour un montant total de 329 281 euros. Certains dossiers sont effectivement en attente de financement, et j'espère pouvoir les débloquer au plus vite.

Vous m'avez interrogée par ailleurs sur la ville et la communauté d'agglomération de Montargis. Un certain nombre d'attributions de subventions avaient été notifiées et certaines demandes de solde ne sont pas parvenues à mes services. Je vous invite par conséquent à contacter la DIRECCTE, la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi et la DGCIS, la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, pour solder ces opérations. Quant à la deuxième tranche de la commune de Montargis, aucun dossier n'a encore été transmis à mes services par la DIRECCTE. Je vous propose donc que nous fassions un point précis des dossiers que vous m'avez signalés, monsieur le député.

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

M. Jean-Pierre Door. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre. Tous les maires tiennent au FISAC : c'est un outil indispensable pour consolider le tissu économique non seulement des territoires ruraux mais aussi des zones urbaines fragiles, à l'instar de celle que je viens de citer. Vous connaissez d'ailleurs notre région : vous vous y êtes rendue pour la découvrir et je vous en remercie. Vous vous souvenez sans doute que l'argent y était bien utilisé, et que cela avait permis de faire avancer les choses. J'espère que nous pourrions ensemble résoudre ce problème.

ACCESSION DU PAYS BASQUE AU
STATUT DE COLLECTIVITÉ
TERRITORIALE À STATUT PARTICULIER

M. le président. La parole est à Mme Sylviane Alaux, pour exposer sa question, n° 458, relative à l'accession du Pays basque au statut de collectivité territoriale à statut particulier.

Mme Sylviane Alaux. Ma question s'adressait en réalité à M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Alors que les lois de décentralisation ont déjà trente ans, alors que la Corse, par la loi du 13 mai 1991, est devenue une collectivité territoriale spécifique, en 2014, le Pays basque se voit toujours refuser ce statut. Il y a là une incohérence qui provoque une incompréhension au sein de ce territoire, d'autant plus que l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 a, par les lois de décentralisation, permis aux territoires de la République d'exister dans leur diversité.

Les spécificités de chacun d'entre eux n'ont fait qu'enrichir notre pays et n'ont en aucune façon mis en danger l'unité de la République. Certes, le Pays basque a connu des heures sombres. Grâce à un travail de longue haleine sur le terrain, la population, les élus et les acteurs socio-économiques ont dit non à la violence. Or il s'avère qu'aujourd'hui encore cette violence pourtant jugulée marque notre territoire au fer

rouge ! Je souhaiterais par conséquent être informée des vraies raisons pour lesquelles le Pays basque ne peut devenir une collectivité territoriale à statut particulier.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme.

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme. Madame la députée, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Mme Marylise Lebranchu, retenue ce matin par une réunion avec le Premier ministre.

Vous le savez, lorsqu'elle a reçu une délégation de représentants du Pays basque et l'ensemble des parlementaires concernés à la fin de l'année 2012, la ministre avait clairement indiqué qu'il n'était pas question de créer une collectivité territoriale infra-départementale pour le Pays basque. Par voie de conséquence, ce qui a été fait pour la Corse ne pourra être fait pour le Pays basque.

La ministre s'était toutefois engagée auprès d'eux à ce que la République reconnaisse le fait institutionnel basque, et ce alors que la loi de 2010 adoptée sous la précédente majorité représentait une menace pour la forme institutionnelle des pays. L'avenir du conseil des élus et du conseil de développement du Pays basque, en particulier, était en suspens. Il fallait donc agir.

À rebours de cette vision portée par la précédente majorité, dont certains représentants veulent par exemple supprimer partout les départements, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ouvre de nouvelles perspectives pour les territoires comme le vôtre. Le Conseil constitutionnel l'a entièrement validée jeudi dernier et le Gouvernement travaille actuellement à sa mise en œuvre sur nos territoires.

À ce titre, avec l'accord du Premier ministre, Marylise Lebranchu m'a chargée de vous annoncer qu'elle s'engage au travers de la présente réponse à recevoir à Paris ou au Pays basque, après les municipales et selon les mêmes modalités qu'en 2012, une délégation du Pays basque ainsi que les parlementaires concernés.

M. le président. La parole est à Mme Sylviane Alaux.

Mme Sylviane Alaux. Voilà déjà un élément de réponse. Cependant, madame la ministre Sylvia Pinel, et sans mettre aucunement en doute vos compétences et votre action dans les domaines qui sont les vôtres, cette question s'adressait à M. Manuel Valls. J'attendais, à défaut de sa propre présence, à tout le moins celle du ministre chargé des relations avec le Parlement ou de Mme Lebranchu. Je tiens à souligner qu'il y a beaucoup d'amertume sur le terrain. Une telle attitude montre à quel point le Pays basque est méprisé. Une première visite de Mme Lebranchu avait été annoncée et ne s'est jamais faite ; nous attendons toujours. Espérons que cette nouvelle annonce ne soit pas l'occasion de nous poser à nouveau un lapin.

M. le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que c'est le Gouvernement qui réaffecte les questions et que par ailleurs, au travers du ou de la ministre présents, c'est la parole et la position du Gouvernement qui s'exprime.

INDEMNISATION DU CHÔMAGE DES
AGENTS DU SECTEUR PUBLIC À LA
SUITE D'UNE DÉMISSION

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, pour exposer sa question, n° 446, relative à l'indemnisation du chômage des agents du secteur public à la suite d'une démission.

M. André Chassaigne. De nombreuses collectivités territoriales soulignent la difficulté d'application des règles de l'indemnisation du chômage des agents du secteur public à la suite d'une démission. L'employeur public doit en effet assurer l'indemnisation d'agents qui ont effectué un départ volontaire et occupé ensuite un emploi pendant une période inférieure à 91 jours ou 445 heures. L'agent démissionnaire peut prétendre être indemnisé à titre dérogatoire lorsqu'il fait valoir que sa démission est légitime et assimilable à une perte involontaire d'emploi, même si la rupture du contrat de travail est de son fait.

La liste des démissions considérées comme légitimes permet, de fait, une généralisation de ces démissions. Les interprétations de l'accord d'application de la convention du 6 mai 2011 conduisent à engager des procédures contraignantes pour les collectivités concernées, avec une jurisprudence élargissant les cas de démission considérés comme légitimes. La multiplication des demandes visant à faire valoir un droit au revenu de remplacement a des conséquences extrêmement onéreuses pour les collectivités locales, qui doivent assurer à la fois le salaire du détenteur du poste et l'indemnisation de l'agent démissionnaire.

Les employeurs publics assurent en effet eux-mêmes la charge et la gestion de l'indemnisation de leurs anciens agents, selon le principe de l'auto-assurance. L'adhésion à un régime d'assurance-chômage est exceptionnelle au regard de son coût et de ses modalités, qui ne concernent que les agents non titulaires ou non statutaires. Aussi doivent-ils prendre en charge le montant des allocations versées et les frais de gestion engagés par Pôle emploi.

Les cas se multiplient du fait des difficultés de reclassement, les agents démissionnaires pouvant même solliciter le réexamen de leur situation après 121 jours et plus de chômage et obtenir une indemnisation sans que soient alors pris en compte les motifs de la démission. Je vous demande donc, madame la ministre, de bien vouloir préciser les conditions d'application de la réglementation dans ce domaine, qui s'avèrent ruineuses pour de nombreuses collectivités territoriales, en particulier les plus petites. Je vous remercie par avance de votre réponse.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme.

Mme Sylvia Pinel, ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme. Monsieur le député André Chassaigne, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Mme Lebranchu, retenue par une réunion à Matignon.

Les agents du secteur public sont indemnisés au titre du chômage dans les mêmes conditions que les salariés du secteur privé, conformément au code du travail. L'une de ces conditions est d'être involontairement privé d'emploi. Les démissions considérées comme légitimes sont assimilées à une perte involontaire d'emploi par la convention du 6 mai 2011 relative à l'indemnisation du chômage. Elles ouvrent donc le droit à l'indemnisation du chômage au même titre que la perte involontaire d'emploi.

Ces démissions légitimes sont strictement définies par l'accord d'application n° 14 de la convention. Des précisions supplémentaires sont apportées par la circulaire UNEDIC du 7 juillet 2011 de mise en œuvre des règles de la convention. Sont par exemple considérées comme légitimes la démission pour suivre le conjoint qui change de lieu de résidence pour exercer un nouvel emploi, la démission pour cause de changement de résidence à la suite d'un mariage ou de la conclusion d'un pacte civil de solidarité, la démission d'un contrat aidé pour exercer un nouvel emploi ou suivre une

action de formation, ou la démission de l'agent victime d'actes délictueux au sein de la collectivité ou victime de violences conjugales le contraignant à changer de résidence.

Par ailleurs, une démission non légitime peut également ouvrir droit à l'allocation chômage lorsqu'elle a été suivie par une période d'emploi qui a pris fin indépendamment de la volonté de l'agent. En effet, un agent qui démissionne de sa collectivité puis retravaille pendant au moins 91 jours ou 455 heures et perd ce second emploi de manière involontaire peut prétendre à l'allocation d'aide au retour à l'emploi.

Enfin, lorsque l'agent a travaillé successivement pour plusieurs employeurs publics ou privés, des règles dites de coordination permettent de déterminer sur quel employeur repose la charge de l'allocation chômage. Ces règles sont définies aux articles R. 5424-2 à R. 5424-5 du code du travail.

Monsieur le député, la ministre est parfaitement au fait des difficultés rencontrées par certaines petites communes, mais elle souhaite rappeler qu'il s'agit là des conséquences d'un principe auquel les collectivités elles-mêmes tiennent beaucoup, à savoir l'auto-assurance. Des problèmes similaires sont régulièrement relayés au ministère, notamment par l'association des maires ruraux. Cependant, la remise en cause de ce principe et de ce mode de fonctionnement de l'indemnisation entraînerait des conséquences néfastes pour l'ensemble du système plus qu'elle ne résoudrait des situations problématiques. C'est la raison pour laquelle il n'est pas envisagé de modifier ce point du droit relatif à l'indemnisation des chômeurs.

M. André Chassaigne. Je vous remercie, madame la ministre.

DIFFICULTÉS DE LA CARSAT
LANGUEDOC-ROUSSILLON DANS LE
DÉPARTEMENT DE L'AUDE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Fabre, pour exposer sa question, n° 457, relative aux difficultés de la CARSAT Languedoc-Roussillon dans le département de l'Aude.

Mme Marie-Hélène Fabre. Madame la ministre, l'Aude fait partie des départements les plus pauvres de France. À ce titre, elle est assez dépendante des systèmes de protection sociale. Les ressources individuelles moyennes y sont plus faibles que sur l'ensemble du territoire national. En outre, le nombre de retraités entre 2009 et 2012 a augmenté du fait de l'attractivité de ce territoire.

Depuis le mois de novembre 2012, les services de la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail, ou CARSAT, de Narbonne sont restés fermés au public, ce qui a entraîné de nombreux désagréments lourds de conséquences pour les retraités et préretraités. Les retards se sont multipliés dans la liquidation des retraites, et il est devenu impossible d'obtenir les renseignements nécessaires pour la constitution d'un dossier. Certaines personnes bénéficiaires de l'allocation transitoire de solidarité ont par ailleurs été déchués de leurs droits, se trouvant ainsi dans l'impossibilité de subvenir à leurs besoins, avec comme seule ressource parfois moins de 300 euros par mois.

Cette situation a suscité de nombreuses manifestations, dont je vous avais alertée, en février et en septembre derniers. En outre, la diminution et le redéploiement des personnels des CARSAT mobilisés par leurs différentes missions dans les CAF ou dans d'autres CARSAT de

l'Aude rendent problématiques le traitement des liquidations de pensions dans des délais raisonnables. L'insatisfaction du public, notamment le plus précaire, est à son comble.

Au-delà de la déficience du service d'accueil physique, la difficulté de la mission de liquidation des pensions tient à l'organisation de notre système de retraites. La nécessité de rassembler des documents provenant de plusieurs régimes complique l'efficacité du travail administratif, notamment dans les relations avec le régime social des indépendants. De la même manière, les contrôles imposés par la Cour des comptes ralentissent notablement les procédures en obligeant les antennes locales à en référer à la caisse nationale dans 97 % des cas.

Pour résoudre ce problème, je vous propose, madame la ministre, que soit instauré dans le département de l'Aude un guichet unique universel pour les retraites, au moins à titre expérimental. Ce dispositif permettrait aux usagers de n'avoir qu'un seul interlocuteur pour constituer leur dossier. Par ailleurs, je crois qu'il serait souhaitable, dans la mesure du possible, que le travail d'instruction des demandes de liquidation commence dès la constitution du dossier de préretraite. Je souhaiterais connaître votre avis sur ces propositions.

Je souhaiterais également savoir quelles dispositions vous envisagez de mettre en œuvre dans le cadre de la discussion sur le contrat pluriannuel de gestion 2014-2016, qui fixe les objectifs et les moyens mis à disposition par l'État, pour répondre à la spécificité de la situation de la CARSAT du Languedoc-Roussillon, en particulier des antennes audoises, dont celle de Narbonne.

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Madame la députée, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de Mme Marisol Touraine, qui reçoit ce matin des délégations syndicales.

Ainsi que vous l'avez rappelé, la CARSAT Languedoc-Roussillon a été confrontée à la fin de l'année 2012 à une augmentation, concentrée dans le temps, de plus de 60 % de sa charge de travail. Cette surcharge de travail est d'abord liée à la réforme des retraites de 2010 : en décalant brutalement le départ à la retraite des assurés nés en 1952, la loi de 2010 a conduit à des phénomènes de report d'activité des caisses de retraite de 2012 vers 2013. S'y est ajouté un surcroît exceptionnel de travail lié à la mise en œuvre du décret de juillet 2012, qui a élargi le droit à la retraite à 60 ans pour les assurés ayant eu une longue carrière. Cette mise en œuvre rapide d'un engagement du Président de la République répondait néanmoins à une forte attente des assurés.

La CARSAT a donc dû traiter 16 000 demandes de retraite au premier semestre 2013, contre 10 000 demandes au premier semestre 2012. Ce flux de demandes a ralenti le traitement des dossiers et altéré la qualité de l'accueil téléphonique. À situation exceptionnelle, réponse exceptionnelle : la CARSAT Languedoc-Roussillon, avec l'appui de la CNAV et des services de la ministre des affaires sociales et de la santé, a donné la priorité au traitement des dossiers afin de prévenir toute rupture des droits des assurés. Elle a ainsi dû fermer temporairement ses points d'accueil spontanés du public, privilégiant les accueils sur rendez-vous. Des renforts temporaires ont également été attribués par la caisse nationale.

Ces mesures, comme le ralentissement de la croissance des demandes, ont produit leurs effets. La situation est aujourd'hui en voie de résolution et la CARSAT peut de

nouveau consacrer des moyens humains à l'accueil des assurés. Depuis le début de l'année, tous les points d'accueil spontanés du public sont à nouveau ouverts, au moins un jour par semaine.

La situation difficile qu'a traversée la CARSAT Languedoc-Roussillon illustre la nécessité d'équilibrer au mieux la charge de travail et les ressources au sein du réseau de la branche retraite. La nouvelle convention d'objectifs et de gestion 2014-2017 entre l'État et la CNAV, dont la négociation est en cours, devra permettre d'améliorer l'efficacité du réseau des CARSAT.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Fabre.

Mme Marie-Hélène Fabre. Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse. J'espère que nous en verrons la traduction dans les faits. Les dispositions prises ont permis quelques aménagements depuis le mois de janvier. Nous espérons que ces avancées se poursuivront tout au long de l'année.

MISE EN ŒUVRE DE LA LOI DU
11 FÉVRIER 2005 POUR L'ÉGALITÉ DES
DROITS ET DES CHANCES, LA
PARTICIPATION ET LA CITOYENNETÉ
DES PERSONNES HANDICAPÉES

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Roumeegas, pour exposer sa question, n° 445, relative à la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

M. Jean-Louis Roumeegas. Madame la ministre, de nombreuses associations de parents d'enfants handicapés sollicitent élus et parlementaires de manière récurrente sur les moyens effectifs mis en œuvre pour l'inclusion en milieu scolaire des jeunes enfants et adolescents présentant notamment des troubles intellectuels et cognitifs. Les difficultés de placement et d'accompagnement ne se sont pas taries, malgré les annonces et la volonté politique affichée. Il y a urgence, d'autant que la loi soumet les établissements scolaires à l'obligation d'accessibilité pour les jeunes handicapés à échéance du 1^{er} janvier 2015. C'est demain !

Selon l'Observatoire national de la sécurité et de l'accessibilité, au vu des évolutions, seuls 20 % des établissements de second degré seront accessibles à cette date. Les maisons départementales des personnes handicapées sont submergées de demandes. La qualité des accompagnements dans les parcours d'insertion laisse à désirer, faute de personnel, de synergie et de compétences. Les parcours, chaotiques, s'apparentent à des parcours du combattant. Les contentieux se multiplient.

Au-delà, c'est tout un pan de notre jeunesse et leurs proches qui appellent légitimement à la solidarité et à la justice sociale. Dans notre République, il ne peut y avoir de citoyen de seconde zone ou de zone de non droit. C'est un principe qu'a rappelé clairement le Président de la République lors de sa campagne.

De nombreuses familles doivent se résoudre à l'expatriation de leurs membres handicapés. Ainsi, 6 620 personnes handicapées françaises résident à ce jour dans des établissements belges, faute de places sur notre territoire. Le coût de ces prises en charge hors de nos frontières pèse sur le budget de la sécurité sociale et repousse toujours plus loin les perspectives de renforcement *in situ* des infrastructures d'accueil et l'appui aux compétences et aux emplois d'accompagnement.

Combien de familles disloquées, de week-ends passés sur les routes pour maintenir un lien affectif fragilisé par les distances et la souffrance ?

Madame la ministre, quelles dispositions concrètes seront-elles prises cette année pour rendre digne et vivable la condition des handicapés de tout âge et de toute nature sur notre territoire ?

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Monsieur le député, vous abordez une question essentielle. Effectivement, alors que la société inclusive est au cœur de la loi du 11 février 2005, le manque de portage politique lors des précédentes législatures a entraîné un retard qu'il convient de combler. C'est une priorité du Gouvernement.

Ainsi, le comité interministériel du handicap, le CIH, réuni par le Premier ministre le 25 septembre 2013, pour la première fois depuis sa création en 2009, a pris un certain nombre de décisions fortes et inédites. Il a permis de décloisonner les politiques menées par chacun autour d'un impératif : donner une chance réelle à chaque jeune de construire son propre parcours, dans les meilleures conditions possible, et ce dès le plus jeune âge.

La réponse aux besoins des familles en matière de handicap constitue une priorité : mobilisation de moyens substantiels à travers la nouvelle convention d'objectifs et de gestion entre l'État et la CNAF pour développer l'accès d'enfants en situation de handicap aux services d'accueil de la petite enfance et aux dispositifs de soutien à la parentalité ; évaluation des besoins au niveau local, grâce aux futurs schémas territoriaux de services aux familles, pour répondre au mieux aux demandes ; sensibilisation et formation des professionnels dans le cadre du plan « métiers de l'enfance », en cours de préparation.

Le CIH a confirmé également la décision de proposer un CDI aux 28 000 auxiliaires de vie scolaire, assistants d'éducation, justifiant d'une expérience de six ans. Avec la création d'un nouveau diplôme d'État d'accompagnant et grâce à la validation des acquis de l'expérience, c'est un véritable parcours professionnel que propose le Gouvernement. Le troisième plan autisme prévoit également la création de 30 unités d'enseignement, des équipes pluridisciplinaires permettant l'intégration scolaire des élèves autistes dès le plus jeune âge, ce qui est particulièrement crucial pour ce type de handicap.

L'accessibilité des locaux renvoie à la question plus globale de l'accessibilité des établissements recevant du public. Le CIH a décidé de relancer la dynamique de mise en accessibilité et de la prolonger au-delà de 2015. La sénatrice Claire-Lise Champion préside actuellement deux chantiers de concertation avec l'ensemble des acteurs de l'accessibilité. Dans les cas que vous évoquez, monsieur le député, les gestionnaires d'établissements scolaires et universitaires devront s'engager à rendre les locaux accessibles dans des délais resserrés, selon un calendrier précis. Ces dispositions seront introduites dans la loi par ordonnance dès le printemps.

Concernant enfin la détresse des trop nombreuses familles de personnes handicapées qui ne trouvent pas de solutions, le Gouvernement a décidé de poursuivre le plan de création de 50 000 places dans le médico-social décidé en 2008. Ce sont ainsi 16 000 nouvelles places qui seront créées d'ici à 2016, auxquelles il faut ajouter les 3 400 places du troisième plan

autisme. Une large concertation est également ouverte avec l'ensemble des acteurs afin d'adapter l'offre médico-sociale aux besoins des familles.

Cela limitera la prise en charge de personnes handicapées françaises en Belgique. À ce sujet, un accord-cadre a été signé entre les gouvernements français et wallon, ratifié par la France le 31 octobre. Voilà quelques-unes des mesures indispensables pour une meilleure prise en charge des personnes handicapées, dont les familles doivent souvent faire face à des difficultés considérables.

INSTALLATION D'UN SCANNER
SUPPLÉMENTAIRE AU CENTRE
HOSPITALIER DE BRIOUDE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour exposer sa question, n° 466, relative à l'installation d'un scanner supplémentaire au centre hospitalier de Brioude.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la ministre, l'offre de soins est actuellement insuffisante en Haute-Loire pour ce qui est de l'accès à un scanner. Ce département ne dispose que d'un seul appareil, alors que les autres départements auvergnats en ont au minimum deux.

Cet équipement de base est aujourd'hui indispensable pour le fonctionnement au quotidien d'un hôpital qui doit traiter des cas de plus en plus nombreux. Plusieurs éléments justifient l'installation d'un scanner au centre hospitalier de Brioude : le projet médical 2013-2017 a été acté, la convention hospitalière territoriale est signée avec l'hôpital du Puy-en-Velay et un accord de coopération vient d'être signé entre le CHU de Clermont-Ferrand et les deux hôpitaux de Brioude et d'Issoire. Cette installation permettrait de désengorger le CHU de Clermont-Ferrand, qui pourrait alors se consacrer aux cas les plus lourds. L'offre régionale de soins en serait plus cohérente.

L'installation de ce scanner est indispensable pour plusieurs raisons. Le centre hospitalier de Brioude ne dispose que d'une seule vacation par semaine pour l'appareil installé à Issoire, ce qui ne permet pas à l'établissement de satisfaire les demandes. Le service des urgences comptabilise plus de 10 000 passages par an. Un scanner permettrait au corps médical d'établir un diagnostic plus rapide et plus efficace. Les coûts induits par le transport sanitaire, soit 250 000 euros annuels, remboursés par la sécurité sociale, diminueraient, et le prix du scanner serait remboursé sur environ trois ans. La salle dédiée au scanner et l'équipe de radiologues spécialisés existent déjà depuis plusieurs années au sein même de l'hôpital. Enfin, les 7 000 actes effectués par l'hôpital de Brioude, auxquels s'ajoutent les demandes des établissements privés, justifient cette demande, sans déséquilibrer les offres voisines et en limitant les coûts.

Pour toutes ces raisons, il est urgent d'inscrire dans le schéma régional d'organisation des soins l'attribution d'un scanner au centre hospitalier de Brioude. J'attends avec impatience, madame la ministre, votre accord.

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Monsieur le député, je crains fort que ma réponse ne me vaille pas un succès d'estime ! L'offre de soins dans le département de Haute-Loire est pourtant une préoccupation attentivement suivie par l'agence régionale de santé. Mais l'implantation d'un scanner au sein du centre hospitalier de Brioude ne peut être envisagée au regard des actuelles

implantations, compte tenu du nombre d'appareils de ce type d'équipement matériel lourd prévus au schéma régional de l'organisation des soins.

Le SROS, arrêté le 28 mars 2012, prévoit en effet 20 implantations et 21 appareils de scanner. À ce jour, monsieur le député, l'ensemble de ces implantations et de ces appareils ont été autorisés. Il est donc impossible d'attribuer un scanner supplémentaire, quel que soit le lieu. C'est incompatible avec les objectifs de l'actuel SROS.

En revanche, l'accord-cadre qui a été signé le 20 décembre 2013 entre le CHU de Clermont-Ferrand et les centres hospitaliers d'Issoire et de Brioude a relevé la nécessité d'optimiser l'accès des patients brivadois au scanner d'Issoire. C'est donc dans ce cadre de coopération que doit se poursuivre la réflexion sur l'accès au scanner des patients de votre région.

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

M. Jean-Pierre Vigier. Cette réponse, bien évidemment, ne peut me satisfaire. Ce scanner, vous l'avez bien compris, est indispensable pour un hôpital local tel que celui de Brioude. Nous aurons l'occasion d'en reparler et j'espère vous convaincre dans un avenir proche.

SITUATION DU CENTRE HOSPITALIER
JEAN-MARCEL DE BRIGNOLES

M. le président. La parole est à Mme Josette Pons, pour exposer sa question, n° 477, relative à la situation du centre hospitalier Jean-Marcel de Brignoles.

Mme Josette Pons. Madame la ministre, l'hôpital Jean-Marcel de Brignoles est le premier employeur de la ville et du territoire. Près de 620 personnes y travaillent tous les jours. Il est le seul établissement hospitalier du territoire et son activité, en constante augmentation, est reconnue. J'en veux pour preuve l'aide financière d'un million d'euros attribuée par le directeur de l'ARS pour 2014, sur des fonds propres.

La capacité d'accueil des urgences, de 15 000 personnes par an, est aujourd'hui largement dépassée, puisque l'on comptabilise 30 000 entrées dans des locaux vieillissants et trop exigus, indignes d'un hôpital.

En 2009, une enveloppe de 12 millions lui a été attribuée en vue de sa rénovation et de sa modernisation. Ce serait aujourd'hui un signe fort de la part du Gouvernement que de débloquer une première partie de cette enveloppe, afin que soient lancés, en priorité, les travaux de rénovation et d'extension du service des urgences. Cela permettrait également de satisfaire, dans de bonnes conditions, aux objectifs obligatoires fixés par l'ARS.

Au nom de tous les élus du territoire, madame la ministre, je vous serais très reconnaissante de me faire connaître votre position, et de me préciser en particulier si une première partie de cette somme annoncée en investissement en 2009 pourrait être rapidement octroyée au projet de rénovation et d'extension des urgences de l'hôpital de Brignoles.

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Madame la députée, le centre hospitalier Jean-Marcel de Brignoles offre un service de proximité, desservant un bassin de population à distance de Toulon. Cependant, il doit relever des défis majeurs. Tout d'abord il doit s'ouvrir sur le territoire et développer des coopérations avec les établissements périphériques. C'est dans cette optique que

le centre hospitalier de Brignoles est encouragé à intégrer la communauté hospitalière Var Ouest, qui permet actuellement la coopération entre le centre hospitalier intercommunal Toulon-La Seyne-sur-Mer, le centre hospitalier de Hyères et l'hôpital René Sabran, situé à Hyères et dépendant des hospices civils de Lyon.

Par ailleurs, conformément aux recommandations du rapport de l'inspection générale des affaires sociales de 2012, l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur entend contractualiser avec l'établissement sur son activité de chirurgie avec pour objectif de réduire le nombre de patients du territoire qui s'adressent à d'autres structures plus éloignées.

Vous n'êtes pas sans savoir que le centre hospitalier Jean-Marcel connaît une situation financière difficile. Dans le contexte budgétaire actuel contraint, cet établissement bénéficie d'un accompagnement de l'ARS. Ce soutien démontre qu'il s'inscrit tout à fait dans le cadre de la stratégie nationale de santé et dans l'ancrage territorial qui est le sien. Néanmoins, il n'exonère pas l'établissement des efforts nécessaires à conduire dans le cadre de la feuille de route qui lui a été fixée.

M. le président. La parole est à Mme Josette Pons.

Mme Josette Pons. Madame la ministre, j'entends bien vos arguments mais depuis quelques années, l'hôpital s'est repris en main. Vous avez eu raison de rappeler les objectifs qui avaient été fixés lors de l'attribution de cette enveloppe. L'ouverture sur le territoire est véritablement en cours. Vous l'avez dit, il s'agit d'un établissement de proximité : nous sommes d'accord sur ce point, mais il est indispensable au territoire. La coopération a été développée et les médecins travaillent déjà entre eux. Ceux de l'hôpital Sainte Musse de Toulon, que vous avez cité, viennent exercer à Brignoles. Quant à la troisième condition, qui était de réduire le très important déficit, l'hôpital de Brignoles, qui n'est pas le seul à se trouver déficitaire, a réussi à le faire baisser chaque année depuis au moins trois ans. C'est d'ailleurs pour cette raison que le directeur de l'ARS, avec qui nous entretenons d'excellents rapports, a accordé cette année encore un million d'euros en crédits de fonctionnement.

Pour autant, nous sommes enfermés dans un cercle vicieux. Le serpent se mord la queue. L'on veut que nous fassions partie de la communauté hospitalière de territoire Var Ouest mais l'on nous fixe parallèlement des objectifs difficiles, que nous ne pourrions pas atteindre sans y être aidés ! Ce n'est qu'une fois l'hôpital rénové que l'évolution pourra suivre son cours.

Aujourd'hui, cet hôpital a vraiment besoin de votre regard bienveillant, ne serait-ce que pour le conforter dans les décisions qu'il a prises et qui vont toutes dans le bon sens.

DÉCISION DE REVENIR SUR L'OUVERTURE D'UN INSTITUT MÉDICO-ÉDUCATIF À SAINT-ANDRÉ-LE-PUY

M. le président. La parole est à M. Paul Salen, pour exposer sa question, n° 469, relative à la décision de revenir sur l'ouverture d'un institut médico-éducatif à Saint-André-le-Puy.

M. Paul Salen. Madame la ministre, en 2010, le projet d'ouverture d'un institut médico-éducatif, ou IME, à Saint-André-le-Puy, dans la Loire, voit le jour. Porté par l'association ABA Apprendre Autrement, il bénéficie du soutien de tous les élus locaux et répond à la demande de nombreuses familles ligériennes. Le dossier suit alors, avec

succès, toutes les étapes administratives habituelles : DDASS, centre de ressources autisme, ministère de la solidarité et de la cohésion sociale et ministère de la santé.

La commune met gratuitement un terrain à disposition pour le projet. Le 7 mars 2012, Mme Bachelot, alors ministre, confirme par écrit l'inscription au budget de l'ARS de 1,2 million d'euros pour une ouverture en septembre 2014 de l'IME, en précisant le site, Saint-André-le-Puy, et l'association, ABA. Cet engagement a d'ailleurs été confirmé par Mme Carlotti et repris le 4 octobre 2012 par la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie.

À ce jour, sans aucune explication des services de l'État, l'ARS a écarté l'association, avec une nouvelle localisation à Saint-Étienne. Pourtant, d'après les documents élaborés dans le cadre des travaux d'évaluation de la commission, la structure n'est pas prévue pour accueillir les enfants, faute de diagnostic médical d'autisme, les investissements médicaux de cette association ont tous un résultat déficitaire aujourd'hui, et aucun choix n'est aujourd'hui arrêté pour le site, si ce n'est la ville de Saint-Étienne, alors que les territoires du sud du département, à Saint-Chamond, près de Saint-Étienne donc, et du nord, à Roanne, sont mieux couverts en établissements de type IME pour autistes que le reste du département.

Madame la ministre, nous sommes en présence d'un véritable manquement au principe de continuité de l'action de l'État. Au regard des engagements pris, que comptez-vous faire pour que l'on en revienne à la situation arrêtée par la décision ministérielle du 7 mars 2012 ?

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Monsieur le député, vous attirez l'attention du Gouvernement sur le projet de création d'un institut médico-éducatif de vingt places, porté par l'association ABA Apprendre Autrement et soutenu par la commune de Saint-André-le-Puy, dans la Loire. Vous avez évoqué le processus, le calendrier et les engagements pris par Mme Carlotti, y compris sur un plan financier. Il n'en demeure pas moins qu'il a fallu faire appel à projets, lequel correspond aux conditions juridiques qui ont permis de lancer cette démarche.

Suite à cette notification et conformément à la réglementation, l'ARS a lancé l'ensemble de la procédure : inscription de ce projet au sein du calendrier d'appel à projets, élaboration et publication du cahier des charges, réception des dossiers de candidatures et instruction de ceux-ci en vue de la séance de la commission de sélection des projets. Sur les six projets déposés, la commission s'est prononcée, à l'unanimité, sur le classement de chacun de ceux-ci et celui porté par l'association ABA Apprendre Autrement n'a pas été classé dans le premier tiers. L'avis de la commission a été publié. Le directeur général de l'ARS s'est appuyé sur cet avis pour prendre une décision, non sans avoir recherché auparavant une solution consensuelle, rencontré les associations concernées, les élus et les familles.

La continuité de l'État consiste à respecter et à appliquer les lois adoptées par la représentation nationale. La décision prise par la ministre des solidarités et de la cohésion sociale dans le précédent gouvernement dérogeait au cadre législatif et réglementaire. La réforme de la procédure des autorisations dans le champ médico-social, qui comprend les appels à projets, a modifié les modalités par lesquelles se créaient auparavant les structures. Quelle que soit la qualité de l'association et du

projet qu'elle porte, les autorités politiques et administratives ne peuvent pas, seules, décider de flécher une enveloppe sur une association porteuse d'un projet de création.

Ce qui est cependant important, c'est la création, dans la Loire, de vingt places supplémentaires pour accueillir des enfants autistes. Conformément au troisième plan et aux recommandations de la Haute autorité de santé, les familles devront trouver un accompagnement de qualité correspondant au projet individuel de leur enfant.

M. le président. La parole est à M. Paul Salen.

M. Paul Salen. Madame la ministre, vous ne pouvez pas dire que le directeur de l'ARS a pris sa décision après avoir dialogué et recherché une solution consensuelle, en particulier avec les élus : il a refusé de nous recevoir alors que nous le lui avons demandé à plusieurs reprises ! C'est un premier point.

Vous nous parlez par ailleurs de répartition géographique, mais d'après la commission elle-même, le nord du département, Roanne, et le sud, Saint-Chamond et Saint-Étienne, sont plutôt mieux pourvus que le reste du département ! Permettez-moi de vous rappeler, car je connais assez bien ce département, que l'institut devait être situé dans l'arrondissement de Montbrison, au centre du département. Un choix de site avait été arrêté et une solution aurait rapidement pu prendre forme pour les familles. Aujourd'hui, le choix n'est même pas encore arrêté à Saint-Étienne puisqu'ils hésitent encore entre deux sites ! Les familles, qui se trouvent déjà dans des situations difficiles, devront encore attendre et surtout ces enfants à qui ces instituts peuvent offrir la possibilité d'évoluer malgré leur handicap.

Votre réponse ne peut me satisfaire. Nous sommes face à un manquement de l'obligation de continuité des services de l'État alors que des décisions avaient été prises et de surcroît confirmées par la ministre Mme Carlotti. Si elle-même revient sur ses promesses, je me demande bien comment ce gouvernement fonctionne !

SITUATION DU SITE SAGEM DE SAINT-BENOÎT DANS LA VIENNE

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour exposer sa question, n°450, relative à la situation du site SAGEM de Saint-Benoît dans la Vienne.

Mme Catherine Coutelle. Madame la ministre, depuis 1974, la commune de Saint-Benoît, dans l'agglomération de Poitiers, accueille un fleuron du tissu industriel local. Installée sous l'enseigne SAT en 1974, devenue Sagem Défense Sécurité en 1996, l'usine a intégré le groupe Safran depuis 2005. Une constante au fil des décennies : l'excellence du savoir-faire de production d'équipements militaires de pointe.

Le site Sagem de Saint-Benoît contribue par ses activités à la réputation du groupe Safran en matière d'optronique, jusqu'à l'international. Système Félin, caméras et jumelles thermiques et portables : Saint-Benoît équipe de nombreux régiments français, et au-delà. C'est un savoir-faire discret, lié au secret militaire, mais un savoir-faire de très haute valeur ajoutée qui s'y déploie, avec des employés bien formés. L'agglomération de Poitiers y est d'autant plus attachée que l'entreprise fait vivre quelque 500 salariés, dont 35 % de femmes, et alimente de très nombreux emplois induits.

Il y a quelques années, l'entreprise s'est restructurée et a réduit considérablement ses effectifs pour s'adapter à un marché concurrentiel. Quand l'année dernière des écono-

mies, nécessaires, ont été annoncées par le Livre blanc 2014-2019, les personnels et la direction se sont vivement inquiétés et m'en ont fait part. Je suis alors intervenue auprès de Jean-Yves Le Drian pour attirer son attention sur la nécessité de veiller à ce que la commande publique contribue au maintien de l'activité, donc de l'emploi sur le site, bien sûr dans le respect du code des marchés publics.

Madame la ministre, nous partageons avec le Gouvernement cette exigence d'une justice économique territoriale, d'un aménagement du territoire équilibré. J'en veux pour preuve l'écoute très attentive de M. le ministre à l'endroit de Mme Patricia Adam. C'est pourquoi, avec tous les acteurs locaux et les personnels, nous avons été heureux d'apprendre, fin 2013, l'attribution de nouveaux marchés d'optronique à Safran. Pourriez-vous, madame la ministre, nous en préciser le contenu si cela est possible ainsi que les effets de ces commandes pour l'activité et l'emploi, en particulier sur le site de Saint-Benoît ?

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Madame la députée, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Jean-Yves Le Drian, qui tenait cependant à vous faire part des éléments suivants.

Le site de Sagem installé à Saint-Benoît dans l'agglomération de Poitiers est spécialisé dans la production d'équipements optroniques, dont les jumelles infrarouges toutes armes de nouvelle génération, les JIR-TTA-NG, et d'auto-directeurs de missiles. Ces équipements font partie indiscutablement du cœur de métier de Sagem et constituent un savoir-faire quasi-unique en France.

Les difficultés de charge du site de Sagem à Poitiers sont connues du ministre de la défense, et son cabinet vous a reçue le 24 juillet 2013 pour vous expliquer l'analyse que le Gouvernement faisait de la situation et les mesures que nous avions prévues pour soutenir l'activité.

Comme vous le savez, eu égard notamment à vos fonctions de membre actif de la commission de la défense, ce site est effectivement concerné par les décisions prises au titre de la loi de programmation militaire 2014-2019 adoptée par le Parlement le 18 décembre dernier.

En particulier, la réduction de cible du programme FELIN portant sur l'équipement des fantassins correspond à l'évolution globale du format de nos armées pour les années à venir et, par conséquent, affectera les volumes de production de lunettes de tir.

Comme vous le signalez, le ministère de la défense a veillé à ce que l'activité du site soit soutenue par des commandes de jumelles infrarouges. Ainsi, en 2013, les commandes notifiées par la direction générale de l'armement représentent un montant de 22 millions d'euros, incluant la commande anticipée d'une tranche de 210 jumelles pour un montant de 12 millions, initialement prévue en 2014. Nous évaluons à l'heure actuelle les commandes de jumelles infrarouges envisageables pour 2014.

J'ajoute que, si le niveau de commande finale pour la France est contraint, le site de Saint-Benoît dispose de réelles possibilités sur des marchés d'exportation du fait de la qualité de ses produits et des compétences de ses employés. Nous sommes convaincus que ces perspectives se transformeront en commandes fermes à brève échéance et vous pouvez compter sur notre soutien résolu pour les faire aboutir.

D'une manière générale, le ministère de la défense est particulièrement attentif à soutenir et développer la filière optronique au plan national, en faveur tant de la recherche de sa rationalisation industrielle – à cet égard, la création de la société Optrolead, commune à Thalès et Sagem, mérite d'être signalée – que de la politique d'innovation. De ce point de vue, le lancement du programme d'études amont « Boom », préfigurant la future génération des boules optro-niques aéroportées, est également prometteur.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Je vous remercie, madame la ministre, pour cette réponse du ministre de la défense. Il est vrai que la loi de programmation militaire a un impact particulièrement important sur tous les régiments d'infanterie, puisque c'est l'armée de terre qui diminuera le plus. En l'occurrence, toutefois, les inquiétudes ont été levées, le ministre ayant été extrêmement attentif au sort de chaque site. Je l'en remercie, car les représentants du personnel autant que la direction du site en sont satisfaits.

DIFFICULTÉS CAUSÉES PAR LE MINISTÈRE DE LA
DÉFENSE AU DÉVELOPPEMENT DES ÉOLIENNES
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MAYENNE

M. le président. La parole est à M. Yannick Favennec, pour exposer sa question, n°463, relative aux difficultés causées par le ministère de la défense au développement des éoliennes dans le département de la Mayenne.

M. Yannick Favennec. Je regrette très vivement, monsieur le président, que le ministre de la défense n'ait pas trouvé le temps de venir en personne répondre à une question qui le concerne pourtant directement et dont il a été informé depuis plusieurs semaines déjà.

En effet, c'est lui et lui seul qui a pris la décision brutale, sans aucune concertation, de refuser en fin d'année dernière l'octroi d'un permis de construire à un parc éolien sur une commune de ma circonscription, Charchigné, entraînant par la même occasion la remise en cause potentielle d'autres projets de ce type dans mon département de la Mayenne, au motif que ces futures éoliennes se situeraient dans un secteur d'entraînement au vol à très basse altitude des aéronefs de l'armée, un SETBA. Cette décision a provoqué l'incompréhension, l'indignation, voire la colère des acteurs locaux.

Pourtant, ces zones de développement éolien de la Mayenne ont été approuvées par les préfets successifs après avis favorables des services de l'État dont, je le précise et j'y insiste, celui de l'armée.

L'objectif du conseil général de la Mayenne est d'installer cent éoliennes d'ici à 2020. Il est conforme aux objectifs nationaux de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables. Lorsqu'il sera atteint, l'énergie éolienne couvrira 17 % de la consommation électrique mayennaise. J'ajoute que ces cent éoliennes représenteraient deux millions d'euros de fiscalité annuelle pour les collectivités locales concernées.

La remise en cause décidée par M. le ministre est de nature à compromettre l'attractivité et le développement économique du nord-est de la Mayenne. Elle met également en péril l'avenir d'entreprises spécialisées dans le développement éolien qui, grâce à l'approbation des zones de développement éolien, les ZDE, sont venues investir dans mon département.

Il y a cinq ans, la Mayenne a été traumatisée par la dissolution et le départ du 42^e régiment de transmissions de Laval et par l'abandon du terrain d'entraînement militaire d'Hardanges, petite commune rurale du nord-est de ma circonscription. Aujourd'hui, l'armée trouve un regain d'intérêt pour notre beau département, mais pour y faire voler à basse altitude ses avions de combat et ses hélicoptères.

Nous sommes tous conscients de la nécessité des SETBA, mais je vous demande au nom de tous les Mayennais inquiets, qui portent ces projets éoliens fragilisés par votre décision, de revenir rapidement sur celle-ci, et d'étudier aussi à brève échéance la possibilité de déplacer ces terrains d'entraînement vers des secteurs géographiques moins favorables à l'éolien.

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Je ne suis pas M. Le Drian, monsieur le député, mais en dépit des lourdes tâches qui l'occupent, il a souhaité vous apporter le maximum d'éléments de réponse...

M. Yannick Favennec. C'est la moindre des choses !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Vous le verrez, sa réponse comporte une avancée, au moins en demi-ton – mais je vous en laisse juge.

Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale rappelle que la protection du territoire implique que soient assurés le contrôle et la surveillance des espaces nationaux et de leurs approches. Cette mission, qui incombe à l'État, fonde d'ailleurs la posture permanente de sûreté ainsi que la dissuasion. Au-delà, comme vous le savez bien, monsieur le député, la France entend disposer des capacités militaires permettant de mener des interventions extérieures, comme elle l'a fait récemment en Libye et au Mali.

Ces deux facteurs imposent de pouvoir s'appuyer sur des capacités de détection et de contrôle performantes et de disposer d'espaces permettant l'entraînement de nos équipages dans des conditions similaires à celles qu'ils connaissent en opération. Il existe, en France des réseaux à très basse altitude, qui sont des couloirs permettant l'entraînement à l'assaut. L'un d'entre eux se trouve en effet dans le département de la Mayenne. En outre, il existe des secteurs d'entraînement au vol à très basse altitude, les SETBA, qui permettent l'entraînement au combat et à l'interception à basse altitude. Là encore, une partie de la Mayenne est concernée.

Je peux vous assurer, monsieur le député, que la taille de ces zones est adaptée aux justes besoins de l'armée de l'air, compte tenu des vitesses de déplacement et de la nécessité de travailler en patrouilles.

Or, le masquage créé par les éoliennes a un impact avéré sur la qualité de la détection qu'effectuent les radars de défense aérienne, les sémaphores et les radars de trajectographie des centres d'essais. Il provoque une forte atténuation du signal retour qui retarde, voire empêche la détection des mobiles évoluant derrière les parcs éoliens.

Malgré ces contraintes, le ministère de la défense s'est engagé dans une approche constructive pour concilier ses activités avec l'objectif ambitieux qu'a affiché le Gouvernement d'accroître significativement la part des énergies renouvelables dans la consommation nationale. Je rappelle que, sur les 3 000 demandes annuelles environ qu'il reçoit chaque année en préconsultation, le ministère émet un avis favorable dans 85 % des cas.

S'agissant de la Mayenne, le ministère de la défense travaille en lien étroit avec les élus locaux et bon nombre d'entre eux dont vous-même, monsieur le député, ont ainsi pu participer le 20 décembre dernier à une réunion d'information organisée à Laval par le préfet du département et à laquelle, à la demande de M. le ministre, participait aussi le directeur de la circulation aérienne militaire. Celui-ci a rappelé à cette occasion que si les secteurs d'entraînement au vol à très basse altitude ne sont pas incompatibles avec le développement de projets éoliens individuels, la trop grande densité de ces derniers pourrait finir par mettre en cause la sécurité des équipages qui y évoluent.

C'est pourquoi il a été indiqué lors de cette réunion qu'il n'y aurait pas de variation de l'avis défavorable du ministère au projet de Charchigné, mais qu'en revanche l'a priori positif sur le projet du Mont du Saule pourrait être confirmé lors du dépôt du permis de construire et au vu des caractéristiques techniques finales du projet.

Je sais que la Mayenne est un département très volontaire en matière de développement éolien et je suis convaincue qu'il sera possible, dans la concertation autour des services de l'État et de ceux de la région, d'avancer avec l'ensemble des acteurs locaux pour permettre à de futurs projets d'émerger, qu'il s'agisse de la densification de champs existants ou de l'implantation de champs supplémentaires en bordure de zone.

M. le président. La parole est à M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Ce n'est naturellement pas vous, madame la ministre, que je mets en cause, mais je regrette que M. le ministre de la défense n'ait pas souhaité rencontrer d'une manière ou d'une autre les élus locaux. Je sais par exemple que le président du conseil général de la Mayenne l'a sollicité pour obtenir un rendez-vous, mais qu'il attend toujours une réponse.

En tout état de cause, vos arguments ne m'ont pas totalement convaincu et, croyez-moi, l'abandon définitif du projet de Charchigné sur décision du ministre de la défense ne manquera pas de provoquer des réactions en Mayenne !

CONSÉQUENCES DE L'INSTAURATION D'UNE DURÉE MINIMALE DU TRAVAIL POUR CERTAINS CENTRES DE SANTÉ

M. le président. La parole est à M. Yves Nicolin, pour exposer sa question, n° 468, relative aux conséquences de l'instauration d'une durée minimale du travail pour certains centres de santé.

M. Yves Nicolin. Ma question s'adresse à M. le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social. La loi du 14 juin 2013 relative à la sécurisation de l'emploi apparaît hélas comme une loi dogmatique qui dessert les objectifs qu'elle s'est fixés. Je citerai en guise d'exemple les instituts de santé et de prévention, auxquels nous faisons, les uns et les autres, régulièrement appel pour permettre à la Sécurité sociale de faire des économies.

Nous avons la chance d'avoir au centre de notre pays un tel institut, dénommé ISBA, qui regroupe des centres de santé et de prévention situés à Chalon-sur-Saône, à Clermont-Ferrand, à Grenoble, à Lyon, à Montluçon, à Moulins, à Guéret et, bien entendu, à Roanne où se trouve le siège de l'institut.

L'ISBA emploie 128 salariés en contrat à durée indéterminée, dont 58 % ont un contrat à temps partiel inférieur à 24 heures. Or, pour toute embauche à compter du 1^{er} janvier

de cette année, la loi précitée oblige les contrats à temps partiel à porter sur une durée minimale de 24 heures et, dans les années qui viennent, cette règle deviendra rétroactive.

Quelles en seront les conséquences pour un institut de soins qui ne reçoit par définition les patients que le matin, puisque ceux-ci doivent être à jeun ? Le passage de l'ensemble des contrats à une durée minimale de 24 heures aurait pour conséquence d'augmenter la masse salariale annuelle de 2,654 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires ne dépassant pas 4,739 millions. Autrement dit, cette augmentation représentera dix fois le résultat obtenu en 2012 ! Il va de soi qu'une telle situation ne manquera pas de contraindre cette structure, certes associative mais qui emploie 128 personnes, à déposer le bilan.

Sans dérogation, 68 emplois sont immédiatement concernés à Montluçon, à Roanne, à Moulins, à Clermont-Ferrand et à Chalon-sur-Saône. Or, les dérogations, qu'elles soient prévues dans la loi pour des cas individuels ou par des accords de branche, ne concernent pas ce type d'associations. Aussi, je demande à M. le ministre quelle solution il envisage d'apporter non seulement à cet établissement, mais à nombre d'autres structures risquant de se retrouver confrontées à cette loi couperet qui, voulant faire le bien, fera beaucoup de mal ?

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

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille. Permettez-moi d'abord, monsieur le député, d'excuser M. le ministre du travail, qui est en déplacement avec le Premier ministre. Vous interrogez le Gouvernement sur les inquiétudes éprouvées dans certaines structures concernant l'application de la loi du 14 juin 2013 relative à la sécurisation de l'emploi, qui réforme notamment la réglementation du travail à temps partiel afin d'améliorer la situation des salariés employés dans le cadre de contrats inférieurs au temps complet, et de limiter ainsi le temps partiel subi. Elle impose une obligation de négocier dans les branches professionnelles qui recourent structurellement au temps partiel, afin de renforcer le rôle des partenaires sociaux dans l'organisation des modalités d'exercice de ce temps partiel. Ces dispositions procèdent de l'accord national interprofessionnel du 11 janvier 2013, signé par les représentants des employeurs et par la majorité de représentants des salariés.

C'est par la négociation de branche que les employeurs trouveront les bons réglages pour limiter le recours aux temps partiels très émiétés, tout en profitant des exceptions autorisées par la loi. Ainsi, le législateur a prévu qu'une durée inférieure à vingt-quatre heures pourra être fixée par convention ou accord de branche étendu s'ils comportent des garanties quant à la mise en œuvre d'horaires réguliers ou permettant au salarié de cumuler plusieurs activités.

Afin de donner un délai supplémentaire aux branches pour mettre en œuvre ces nouvelles dispositions et leur permettre de négocier dans les meilleures conditions, le projet de loi relatif à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, présenté le 22 janvier dernier en conseil des ministres et dont votre Assemblée débattrà dans quelques jours, comporte une disposition qui repousse de quelques mois l'application de ce point particulier de la loi relative à la sécurisation de l'emploi. Enfin, je vous rappelle qu'il demeure en tout état de cause possible de déroger à la règle des 24 heures en cas d'accord écrit du salarié.

M. le président. La parole est à M. Yves Nicolin.

M. Yves Nicolin. Je comprends l'absence du ministre, mais je n'accepte pas l'incompétence de son cabinet.

Vous me faites une réponse en me disant ce que permettent les accords de branche. Je viens de vous expliquer, madame, que ce type de structure ne relève d'aucune branche. Elles ne peuvent pas se référer à un accord de branche et c'est donc dans une impasse que nous nous trouvons. Il y a, nous le savons, nous sommes législateurs et nous avons examiné ce texte, des possibilités d'accord de branche, comme il y a la possibilité d'un refus écrit du salarié. Mais lorsque ni l'un, ni l'autre ne sont possibles, que se passe-t-il ? En l'occurrence, c'est la fermeture de ces structures et le licenciement des 128 salariés qui vont arriver. Alors, je vous en conjure, madame le ministre : vous n'êtes pas en cause, vous ne faites que lire la note qui vous a été transmise par un cabinet malheureusement, sur ce point, incompétent, mais je vous en prie, dites-leur qu'ils doivent nous faire des réponses adaptées aux questions que nous leur posons !

CONSÉQUENCES DE L'ADOPTION DU
PROJET DE LOI DE PROGRAMMATION
POUR LA VILLE ET LA COHÉSION URBAINE

M. le président. La parole est à M. Patrick Vignal, pour exposer sa question, n° 449, relative aux conséquences de l'adoption du projet de loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.

M. Patrick Vignal. Monsieur le ministre délégué auprès de la ministre de l'égalité des territoires et du logement, chargé de la ville, je souhaite vous interroger sur la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, et je voudrais que nous réfléchissions à la mobilisation des crédits de droit commun par chacun des partenaires qui signeront les nouveaux contrats.

La circonscription dont je suis l'élu compte actuellement deux villes en CUCS, Montpellier et Lunel. Je suis également le président du contrat urbain de cohésion sociale du Grand Montpellier et je partage, monsieur le ministre délégué, votre ambition en faveur de la cohésion sociale.

Je sais que vous connaissez l'analyse de la situation des quartiers, ceux de Montpellier notamment : une connaissance partagée avec les autres membres du GIP. Nous avons décidé, dans ce GIP, de ne pas nous envoyer des chiffres à la figure, mais de trouver des solutions. Ces constats nous amènent à nous interroger sur un enjeu essentiel : la nécessaire capacité à innover, à expérimenter, mais aussi à pallier les limites des moyens de droit commun.

En matière d'expérimentation, je voudrais citer quelques exemples concrets. La prochaine politique de la ville doit reposer sur une co-construction, sur une co-gestion avec les habitants. Il n'est pas impossible de penser que leur expertise et leur vécu conduiront à imaginer avec eux des réponses et donc des projets particuliers. La crédibilité de nos institutions et du politique, les chances de réussite, résideront alors dans la rapidité de mise en œuvre et donc de financement de ces projets.

Il me paraît primordial, monsieur le ministre délégué, surtout dans le domaine économique, de rechercher l'implication des entreprises et, en tout état de cause, de la sphère privée. Il faudra être réactif et innovant pour ne pas décourager ce milieu, qui ne sera pas facile à amener dans nos quartiers dits « sensibles ».

Les crédits de droit commun se réduisant comme peau de chagrin – je prendrai pour exemple la baisse de 26 % du fonds de développement de la vie associative dans la région Languedoc-Roussillon entre 2012 et 2014 –, comment pourront-ils être mobilisés et prendre le relais des crédits spécifiques aux actions innovantes, qui ont fait la preuve de leur efficacité, loin d'être des cautères sur une jambe de bois ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville.

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville. Monsieur le député Vignal, je vous remercie de poser cette question qui touche à l'ambition de la réforme que je défends et qui a été votée par votre assemblée, puis récemment par le Sénat.

Vous savez que depuis deux ans, le Gouvernement a sanctuarisé les 319 millions d'euros de crédits d'intervention de l'Agence nationale pour la cohésion sociale et pour l'égalité des chances. Nous avons ainsi marqué un coup d'arrêt à la baisse continue des moyens de la politique de la ville, qui avaient baissé de 31 % entre 2009 et 2012.

Mais le Gouvernement souhaite aller plus loin et cibler l'action publique sur les territoires les plus en difficulté.

Dès ma prise de fonction, j'ai ainsi veillé à redéployer ces moyens en faveur des départements les plus sensibles et les plus en difficulté. Entre 2012 et 2014, les Bouches-du-Rhône ont ainsi bénéficié de 2,5 millions d'euros supplémentaires, la Seine-Saint-Denis de 2 millions, les départements du Nord et du Pas-de-Calais de 1,5 million. Au sein de chaque département, les préfets ont également recentré les moyens sur les contrats urbains de cohésion sociale de priorité 1, qui ont bénéficié de 85 % des crédits de l'ACSé en 2013. Je veux vous signaler par ailleurs que j'ai demandé, pour cette année 2014, qu'on augmente les crédits d'intervention dans les départements du Languedoc-Roussillon, puisque les simulations dont nous disposons en matière de géographie prioritaire montrent que ces départements vont devenir importants pour la politique de la ville.

Mais comme vous l'avez signalé, nous devons aller plus loin : la réforme de la géographie prioritaire, prévue dans le projet de loi, a pour objectif de simplifier et de concentrer les moyens d'action. Avec le carroyage et le critère unique du revenu des habitants, nous proposons une méthodologie objective, juste et transparente. La géographie d'intervention de demain comportera environ 1 300 quartiers, contre près de 2 500 aujourd'hui en contrats urbains de cohésion sociale.

Cette réforme, vous l'avez compris, n'a donc pas pour but de réduire les moyens d'intervention, mais bien de dégager de nouvelles marges de manœuvre financières en faveur des territoires les plus en difficulté.

Pour cela, il faudra répartir différemment les crédits spécifiques du ministère de la ville. Une réflexion est d'ores et déjà engagée pour réinterroger les critères de répartition, en tenant compte de la ressource du territoire, de son potentiel financier et de son effort fiscal.

Cibler l'action publique sur les territoires les plus en difficulté nécessite enfin, comme vous l'avez indiqué, monsieur le député, de remobiliser les politiques de droit commun et leurs crédits, avant ceux spécifiques à la politique de la ville. C'est le sens des douze conventions d'objectifs et de moyens pour les quartiers populaires signées avec les autres ministères et des six conventions passées avec les associations nationales d'élus, pour territorialiser l'ensemble des politiques publiques : en témoignent les 25 % de création de postes

dans l'éducation nationale pour les écoles des quartiers. C'est également l'objet des contrats de ville qui associeront désormais, au-delà du triptyque maire-intercommunalité-préfet, tous les acteurs publics : région, département, recteur, procureur de la République, agence régionale de santé, caisse d'allocation familiale, Pôle Emploi... Les bailleurs ou les acteurs économiques dont vous parlez pourront être signataires, c'est-à-dire prendre part à la négociation du contrat de ville.

L'ambition est certes élevée, mais nécessaire pour rétablir l'égalité républicaine dans nos quartiers et c'est bien ce que votre Assemblée a choisi en adoptant le projet de loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine en décembre dernier.

M. le président. La parole est à M. Patrick Vignal.

M. Patrick Vignal. Monsieur le ministre délégué, je suis convaincu que votre motivation sera sans faille. Et si la cohésion sociale inventait la ville de demain ?

DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT DANS LE SECTEUR DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE

M. le président. La parole est à Mme Nicole Ameline, pour exposer sa question, n° 473, relative aux difficultés de recrutement dans le secteur de l'économie numérique.

Mme Nicole Ameline. Madame la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche, la montée angoissante du chômage appelle des initiatives dans de nouveaux secteurs d'activité créés par l'innovation.

Or, le constat est préoccupant. Lors de la présentation de la stratégie numérique pour l'Europe, la Commission européenne n'a pas manqué de rappeler que 900 000 emplois numériques n'étaient pas pourvus. Malgré un taux de chômage élevé – 12 % dans la zone euro –, l'Europe peine donc à pourvoir ces emplois, pourtant d'avenir, dans un secteur en croissance, à cause d'une pénurie de profils très qualifiés.

Même constat de la part de l'Organisation internationale du travail, qui déplore « l'inadéquation des compétences » qui semble s'accroître en Europe. Dans une étude de novembre 2013 commandée par l'Union européenne, 40 % des entreprises évoquent des difficultés de recrutement dans ce domaine. En France, 40 000 emplois manquent chaque année dans ce secteur pourtant très intéressant pour les jeunes générations : la sous-exploitation de ce potentiel a des coûts économiques et sociaux importants, car malheureusement notre pays ne déroge pas au constat. Des écoles privées et gratuites, telles que l'école 42 ou la Web-académie d'Epitech, naissent afin de répondre à l'insuffisance de l'offre des universités et des centres de formation, qu'il s'agisse du nombre des personnes formées ou des contenus. Il y a donc une urgence et la France doit être maintenant en capacité de répondre à ces attentes, pour les jeunes et pour la croissance.

Le Gouvernement vient d'annoncer le financement de partenariats pour le développement d'une filière économique de contenus numériques. Aussi, peut-on connaître plus précisément les modalités de ces financements ? Quelle stratégie la France est-elle en mesure de mettre en œuvre et quel soutien peut-elle apporter aux territoires qui, comme le mien, en pays d'Auge, souhaitent véritablement soutenir une filière globale appuyée sur le pôle de compétitivité TES ? Comment aider la France à relever ce défi ?

J'évoquerai également la dimension du genre : les femmes peuvent représenter une force active dans ces nouvelles industries de pointe.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville.

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville. Je vous prie d'excuser Geneviève Fioraso, qui est actuellement en Turquie avec le Président de la République et qui m'a chargé de vous répondre.

Le numérique est une filière qui représente un fort potentiel de création d'emplois qualifiés : cette filière a diffusé ces trois dernières années environ 100 000 offres d'emploi, dont 90 % de contrats à durée indéterminée, pour un recrutement majoritairement de bac + 2 à bac + 5.

Selon le contrat d'étude prospective réalisé en 2013 par la branche, les effectifs globaux de la filière devraient augmenter de plus de 35 000 emplois d'ici 2018, ce qui représente 7 000 emplois nouveaux par an dans l'industrie et les services : métiers du Web, de l'e-commerce, de l'édition logicielle, des services numériques, du conseil en technologie...

En France, comme dans toute l'Europe, il existe toutefois des difficultés importantes de recrutement dans certains métiers numériques, vous l'avez souligné. Répondre à cette situation constitue un enjeu majeur pour l'enseignement supérieur, qui a déjà formé 40 000 étudiants dans ce secteur. C'est un enjeu pour la formation tout au long de la vie des salariés et la reconversion des demandeurs d'emploi.

Deux constats s'imposent. Le premier, c'est que pour les études de bon niveau scientifique, le nombre de diplômés est insuffisant par rapport à la capacité d'insertion professionnelle de la filière. Il faut donc attirer d'avantage d'étudiants dans les cursus existants, en particulier les jeunes filles, trop peu présentes.

Le second constat, c'est que, s'agissant des métiers les plus récents, nécessitant des compétences à la frontière de la technologie et des usages, l'offre de formation doit être davantage définie et structurée.

C'est l'un des trois premiers chantiers du comité Sup'emploi, présidé par deux chefs d'entreprise et mis en place il y a un mois par la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Son but est d'aboutir à des propositions concrètes avec quatre objectifs : améliorer la définition des besoins professionnels, renforcer la co-conception des formations entre acteurs de l'enseignement supérieur et entreprises, apporter des réponses dans l'accompagnement des salariés tout au long de leur carrière dans un secteur aux évolutions technologiques rapides, et enfin, féminiser la profession.

L'enseignement supérieur en formation étudiante et continue s'est ainsi résolument engagé à adapter son offre de formation à tous les métiers du numérique, au service de l'emploi et de la compétitivité de notre pays.

M. le président. La parole est à Mme Nicole Ameline.

Mme Nicole Ameline. Merci, monsieur le ministre délégué. Nous faisons le même constat, mais nous avons besoin dans ce domaine, comme en d'autres, d'actes concrets avec des objectifs de résultats, compte tenu de l'urgence.

Je voudrais également appeler votre attention sur l'intérêt d'avoir des stratégies de territoire. Je suis prête à conduire une expérimentation pour qu'à l'échelle d'un territoire on trouve l'ensemble des formations, en intégrant aussi l'orientation professionnelle. Aujourd'hui, en effet, ces métiers nouveaux

ne sont pas suffisamment promus au sein des établissements. Or, les métiers de codeur ou de programmeur sont des métiers d'avenir. J'insiste donc sur ce défi français et sur l'importance de se montrer extrêmement réactif.

ÉVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ÉTAT AUX COMMUNES

M. le président. La parole est à M. Marc Goua, pour exposer la question n° 456 de M. Michel Pajon, relative à l'évolution des dotations de l'État aux communes.

M. Marc Goua. Notre ami Michel Pajon est pris dans les embouteillages. (*Sourires.*)

Monsieur le ministre délégué chargé de la ville, à la veille de la révision de la géographie prioritaire, mon collègue souhaite appeler votre attention sur l'effet de ciseau que subissent actuellement les communes.

En tant que maire d'une ville de 70 000 habitants qui compte plusieurs quartiers particulièrement défavorisés, il doit faire face à une diminution des ressources et à une augmentation des charges communales très préoccupantes. Alors que les dotations de l'État diminuent en 2014 de 3,1 % au niveau national, elles baissent de 5,6 % pour la ville de Noisy-le-Grand, dont les moyens sont ainsi amputés de plus de 1,4 million d'euros. De plus, la contribution de la ville au Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales a augmenté de 900 000 euros entre 2013 et 2014. Sur 120 millions d'euros de recettes de fonctionnement, le budget a été amputé de 2,3 millions d'euros en 2014.

À cela s'ajoutent des recettes fiscales beaucoup moins dynamiques qu'auparavant. Alors que la taxe professionnelle augmentait de 5 % à 7 % par an, la cotisation foncière des entreprises stagne et Noisy-le-Grand devrait enregistrer en 2014 une diminution de l'ordre de 24 % de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, soit une perte de 1,8 million.

Parallèlement, des dispositions réglementaires accroissent fortement nos dépenses, avec notamment la refonte des catégories C – qui va coûter 500 000 euros à Noisy-le-Grand – et la réforme des rythmes scolaires, dont le coût annuel s'élèvera à 1,2 million en année pleine.

Concrètement, cet effet de ciseaux conduira nécessairement à un recul du niveau de services publics offert aux usagers ainsi qu'à une baisse de l'investissement local alors que celui-ci est déterminant en matière d'emploi.

Monsieur le ministre, vous comprendrez la préoccupation de M. Pajon, pour ne pas dire son inquiétude, face à une situation où les communes sont de plus en plus contraintes et où leurs marges de manœuvre diminuent.

Dans ce contexte, la perspective d'une réforme de la dotation globale de fonctionnement, la DGF, et d'un resserrement de la géographie prioritaire de la ville sont inévitablement sources d'inquiétudes supplémentaires pour les élus locaux.

Une réforme de la politique de la ville était incontestablement nécessaire et M. Pajon tient à saluer le courage du Gouvernement qui a osé repenser totalement cette dernière au lieu de se contenter d'empiler les dispositifs, comme le faisait le précédent gouvernement.

Il se félicite également de la mise en place d'un nouveau programme de renouvellement urbain, formidable outil de transformation des quartiers.

Pour autant, en tant que maire d'une commune comportant notamment deux quartiers classés en ZUS, il ne peut que s'inquiéter à la perspective que ceux-ci sortent de la géographie prioritaire.

M. Pajon souhaiterait donc, monsieur le ministre, que vous lui apportiez des précisions quant aux critères de revenus qui seront retenus en Île-de-France pour apprécier l'écart de développement économique et social entre les quartiers, mais aussi quant au dispositif de veille active dont bénéficieront les quartiers qui sortiront de la géographie prioritaire.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville.

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville. Je remercie le député Pajon de sa question qui me donne l'occasion d'explicitier la cohérence d'ensemble de ces réformes : péréquation et politique de la ville.

En effet, la nécessaire diminution des dépenses ne doit pas se faire aveuglément mais en tenant compte de la réalité des territoires et des besoins de leurs habitants. C'est l'esprit qui anime les deux réformes que vous avez évoquées.

Une réflexion est actuellement lancée par les ministères compétents pour réformer les objectifs et les différentes composantes de la dotation globale de fonctionnement. D'ores et déjà, le Gouvernement se soucie d'une plus grande solidarité nationale via les mécanismes de péréquation.

En deux ans, vous le savez, la dotation de solidarité urbaine, la DSU, a augmenté de 180 millions, le fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales, le FPIC, de 420 millions et le fonds de solidarité de la région Île-de-France de 40 millions. Enfin, la dotation de développement urbain, la DDU, a doublé en deux ans au bénéfice des cent communes les plus en difficulté – 120 cette année.

L'effort de solidarité concerne aussi les intercommunalités. Avec le projet de loi pour la ville et la cohésion urbaine, tout EPCI signataire d'un contrat de ville devra désormais définir les objectifs de renforcement des solidarités territoriales à travers l'élaboration d'un pacte financier et fiscal de solidarité.

En ce qui concerne l'identification des futurs quartiers prioritaires, un critère unique de concentration des populations à bas revenus a été approuvé par les deux assemblées.

Il s'agit de mettre fin à la multiplication des zonages et à la dilution des crédits et, surtout, de rendre simple, juste et objective la nouvelle géographie prioritaire. En effet, ce n'est plus le ministre qui déterminera la liste des quartiers prioritaires mais la situation sociale de ces derniers.

Ce critère unique sera approché selon une double référence, l'une, nationale, pour répondre au souci d'une politique de solidarité de l'État, l'autre, locale, qui me semble essentielle pour apprécier les spécificités et les ségrégations de chaque territoire, notamment celles de l'Île-de-France, que vous évoquez.

À enveloppe budgétaire constante, il s'agit bien avec cette réforme de dégager des marges de manœuvre financières nouvelles afin de les recentrer sur les futurs quartiers. Cela se fera en fonction de nouveaux critères de répartition tenant compte des ressources de la collectivité.

Les quartiers actuels qui ne seront pas repérés demain bénéficieront d'un dispositif de veille active et, à ce titre, continueront à bénéficier de la démarche contractuelle de la politique de la ville, du renforcement des politiques de

droit commun et d'une observation locale. Les conventions adultes-relais signées avant le 31 décembre 2014 sur ces territoires seront financées jusqu'à leur terme.

Enfin, le cadre méthodologique des programmes de réussite éducative pourra y être pérennisé.

SITUATION DE L'EXPLOITATION DES ARDOISES D'ANGERS-TRÉLAZÉ

M. le président. La parole est à M. Marc Goua, pour exposer sa question, n°451, relative à la situation de l'exploitation des ardoises d'Angers-Trélazé.

M. Marc Goua. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le 25 novembre 2013, le groupe franco-belge Imerys a annoncé l'arrêt des activités de sa filiale des Ardoisières d'Angers.

La fermeture de la mine de Trélazé, dont l'exploitation est millénaire, conduit au licenciement de 153 salariés dans un territoire déjà confronté à un fort taux de chômage – 24 % actuellement.

Je tiens également à souligner qu'il s'agissait de la dernière mine encore en activité en France avec la mine de sel située en Meurthe-et-Moselle.

La direction du groupe Imerys fait état de l'épuisement des gisements d'ardoises de qualité malgré les recherches que l'entreprise a réalisées au cours de ces dix dernières années.

Cependant, les représentants syndicaux des ardoisières, quant à eux, jugent qu'il est encore possible d'extraire de ces sous-sols du minerai de qualité.

Afin de faire la lumière sur les réelles capacités de production d'ardoises à partir des réserves de schiste reconnues, j'ai demandé conjointement avec le préfet de Maine-et-Loire qu'une étude approfondie soit menée par un organisme indépendant et compétent en la matière. Ainsi, votre ministère a accepté de confier cet examen au Bureau de recherches géologiques et minières, le BRGM.

Un premier comité de pilotage, qui suivra les travaux du BRGM, s'est tenu le mercredi 22 janvier. Il réunissait autour de la table les services de l'État, le préfet, le conseil régional, la communauté d'agglomération d'Angers Loire Métropole, la ville de Trélazé, dont je suis maire, ainsi que les syndicats de l'entreprise.

La France a besoin d'ardoises de qualité, notamment, pour entretenir son patrimoine historique. Il serait regrettable d'avoir recours à du minerai étranger pour restaurer la toiture de nos monuments historiques si notre sol en possède encore.

C'est donc à la fois à un drame social, économique et culturel que nous risquons de faire face.

Aussi, monsieur le ministre, quels éléments, notamment, en termes de calendrier, pouvez-vous nous communiquer concernant l'étude menée par le BRGM? Qu'en est-il de l'implication de votre ministère pour assurer la survie de cette industrie millénaire, étant entendu – c'est probable – que nous serons amenés à aller un peu plus loin que les investigations actuelles sur le périmètre fixé à ce jour. Que pensez-vous de cette dernière perspective?

Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville.

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence d'Arnaud Montebourg, qui accompagne le Président de la République en Turquie. Il vous remercie de lui permettre de s'exprimer sur la situation des Ardoisières d'Angers.

Le ministère du redressement productif est en effet pleinement engagé dans une politique de valorisation des ressources naturelles de notre pays afin de lui permettre de réduire sa dépendance d'approvisionnement auprès de pays étrangers.

A cet égard, l'annonce de la direction des Ardoisières d'Angers, société du groupe Imerys, de mettre un terme à l'exploitation du site revêt un caractère symbolique fort puisqu'il s'agit de la dernière mine d'ardoise d'importance en France, comme vous l'avez souligné, une mine exploitée depuis plusieurs siècles.

La direction du site fait état d'une baisse continue de la qualité de la pierre extraite et d'une détérioration de la rentabilité de l'exploitation qui ont conduit à des pertes financières et à de premières mesures de chômage partiel en 2013. Il est vrai que l'ardoise y est extraite par 400 mètres de fonds alors qu'il existe encore des carrières à ciel ouvert en Espagne.

Dans un tel contexte, la poursuite de l'activité dépend de la présence à proximité du site de nouvelles sources d'ardoise exploitables dans des conditions économiques viables. La direction fait état de recherches étendues et infructueuses depuis dix ans. Les représentants du personnel des Ardoisières d'Angers soulignent au contraire le potentiel du site.

Afin de permettre aux différentes parties de disposer d'une base fiable pour une discussion sereine, M. Montebourg a décidé, conformément à la demande que vous avez formulée conjointement avec le préfet du Maine-et-Loire, de mettre en urgence les compétences du BRGM à disposition pour conduire un audit géologique et économique des ressources minières des Ardoisières de Trélazé.

Le ministère du redressement productif tient à remercier particulièrement les collectivités locales, la Région, Angers Loire Métropole et la commune de Trélazé, parties prenantes de l'étude du BRGM.

La mission du BRGM comprendra, d'une part, un audit technique de l'ensemble des études et travaux déjà réalisés sur le gisement et, d'autre part, une expertise sur le terrain pour apprécier la réalité sur laquelle se sont appuyées ces différentes études.

Un comité de pilotage a été installé le mercredi 22 janvier 2014 par le préfet de Maine-et-Loire, réunissant les services de l'État, la Région, Angers Loire Métropole, la Ville de Trélazé et les syndicats de l'entreprise. Il pourra amender le cahier des charges de l'étude si un besoin complémentaire était identifié.

Le BRGM réalisera une première mission dès cette semaine et des rencontres seront organisées avec les représentants du personnel de l'entreprise disposant d'informations pouvant contribuer à l'audit. Les résultats de l'étude seront présentés par le BRGM au comité de pilotage avant la fin du mois de février.

PROJET DE RÉSERVE NATURELLE DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

M. le président. La parole est à M. Christophe Priou, pour exposer sa question, n° 464, relative au projet de réserve naturelle de l'estuaire de la Loire.

M. Christophe Priou. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'élaboration du projet de réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Loire qui concernerait entre 15 000 et 20 000 hectares de surface agricole.

La structure très rigide d'une réserve naturelle nationale risque de bloquer complètement l'action des élus pour proposer et mettre en œuvre des politiques d'aménagement du territoire, notamment, dans le cadre des préconisations des schémas de cohérence territoriale, cette préoccupation n'étant pas étrangère à la loi qui vient d'être votée sur l'urbanisme rénové.

En période de crise grave, nous avons pourtant besoin de préparer le rebond économique en lançant des projets de développement tels que le développement du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire, un futur nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes et la construction des futures éoliennes en mer.

La crainte d'un certain nombre d'usagers du site serait de ne plus pouvoir chasser, pêcher et encore moins cultiver les terres, ce qui reviendrait à rendre cet espace à l'état sauvage et à nier que le travail des hommes puisse aussi s'accomplir dans le respect de la nature et en l'entretenant, comme cela a été le cas pendant des siècles.

Mes questions sont les suivantes : quelle est l'ambition du Gouvernement dans ce dossier ? Quelle décision sera retenue pour ne pas déséquilibrer ce territoire, sachant que de nombreux outils de protection de l'environnement existent déjà et que les collectivités territoriales, notamment le département de Loire-Atlantique et tous les groupes politiques dont la majorité socialiste – ou social-démocrate, je crois que c'est désormais le bon terme (*Sourires.*) – se sont prononcés pour la création d'un parc naturel régional, laquelle semblerait plus adéquate aux attentes des uns et des autres ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville.

M. François Lamy, ministre délégué chargé de la ville. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Philippe Martin, ministre... socialiste actuellement en déplacement avec le Président de la République en Turquie.

L'estuaire de la Loire est un site d'une valeur naturelle exceptionnelle. Le projet de réserve que vous mentionnez est donc pleinement justifié en raison de son intérêt pour la conservation de ce patrimoine.

Pour le Gouvernement, la protection de la biodiversité est une priorité parce que nous, les êtres humains, en faisons tout simplement partie et que nous interagissons avec toutes ses composantes. C'est pourquoi Philippe Martin attache une grande importance à ne pas opposer acteurs socio-économiques et espaces protégés.

Nous voulons vous rassurer : la création d'un outil tel que la réserve naturelle nationale n'exclut que très rarement les activités humaines. Ainsi, la chasse y est autorisée ou réglementée, et Philippe Martin considère qu'il n'y a pas lieu de l'interdire dans la future réserve de l'estuaire de la Loire. De même, le maintien de l'élevage extensif doit être favorisé.

Par ailleurs, le projet de franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes que vous mentionnez pourra bien entendu se faire, dans le respect des diverses réglementations liées à la protection de la biodiversité de l'estuaire. Le maître d'ouvrage devra procéder à la mise en œuvre rigoureuse de la démarche « éviter, réduire, compenser ».

Il faut saluer, enfin, la large concertation menée actuellement par le préfet de Loire-Atlantique dans le cadre de l'élaboration d'un pacte pour l'estuaire de la Loire. Elle montre qu'un équilibre partagé pour un aménagement durable de l'estuaire est activement recherché au niveau local. Le projet de création de la réserve naturelle de l'estuaire est une composante importante de cet équilibre.

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

M. Christophe Priou. En cette période de mise en place d'une nouvelle étape de la décentralisation, ce qui est plutôt une bonne chose, je pense que nous pourrions en effet tenir compte de l'avis du conseil régional des Pays de la Loire et, surtout, du département de la Loire-Atlantique, lequel a préconisé la création d'un parc naturel régional s'inspirant de ce qui existe non loin de là avec le parc naturel régional de Brière, créé en 1971, et dont la pertinence a toujours été avérée.

Nous pouvons penser que les acteurs régionaux et départementaux seront à même de poursuivre cette politique d'aménagement du territoire et de défense de la biodiversité, plutôt que de la recentraliser dans le cadre de notre État très colbertiste.

CONSÉQUENCES DU REDÉCOUPAGE CANTONAL POUR LES COMMUNES CHEFS-LIEUX DE CANTON

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Cotel, pour exposer sa question, n° 460, relative aux conséquences du redécoupage cantonal pour les communes chefs-lieux de canton.

M. Jean-Jacques Cotel. Ma question s'adresse au ministre de l'Intérieur et des collectivités locales et concerne les suites du redécoupage cantonal, notamment, la perte du statut de chef-lieu de canton pour certaines communes.

Monsieur le ministre, l'abrogation du conseiller territorial, puis la constitution des nouveaux cantons selon les principes de la loi du 17 mai 2013 ainsi que la jurisprudence du Conseil constitutionnel au regard du principe d'égalité du suffrage universel, ont conduit à la disparition d'anciens cantons – la plupart datant de 1801 – et, inévitablement, à la perte du statut de chef-lieu de canton pour des centaines de communes.

Même si l'article 46 de cette loi conserve aux communes ce statut jusqu'en 2015, date des élections départementales, et même si elles bénéficieront encore de ce statut du point de vue des dotations d'État jusqu'en 2017, en ce qui concerne la dotation de solidarité rurale et sa fraction dite « bourg centre », il n'en demeure pas moins qu'au-delà des craintes persistantes, des incohérences apparaissent ici ou là.

En effet, le remodelage des cantons et l'attribution de ce statut se sont faits, dans chaque département, selon les périmètres intercommunaux ou selon le respect d'ensembles démographiques et territoriaux homogènes, ce qui me paraissait d'ailleurs être la meilleure des solutions. L'exercice n'est pas simple, monsieur le ministre, mais il m'a été rapporté quelques exemples de situations problématiques : des communes accueillant le siège d'une intercommunalité et de nombreux services publics, mais perdant leur statut ; d'autres pouvant prétendre à la DSR et n'en bénéficiant pas, tandis que certaines la perçoivent sur la base de critères inadaptés ou surannés.

Il m'apparaît donc important que vous nous informiez des intentions du Gouvernement s'agissant de la remise à plat de la fiscalité locale. Sur quels critères pourraient s'établir la

DSR et ses différentes fractions pour assurer plus de justice et d'équité? Ne peut-on pas moduler à la baisse le fameux seuil des 15 % pour l'obtention de la fraction « bourg centre » et tenir compte d'autres critères plus qualitatifs que les seules données démographiques?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, cher monsieur Jean-Jacques Cottel, votre question est légitime et je sais qu'elle se pose dans de nombreux territoires. Je veux rappeler que les décrets de délimitation des cantons, qui seront publiés dans les prochaines semaines, ne définissent pas les chefs-lieux de canton, mais les bureaux centralisateurs. C'est en effet, et je veux le rappeler, cette seule notion qui compte en droit électoral.

Il n'y a pas d'incohérence dans le choix de ces bureaux. Ils ont été définis de façon uniforme sur l'ensemble du territoire national, selon un critère simple: il s'agit de la commune la plus peuplée du nouveau canton. Quelques exceptions ont pu être faites, suite à des motions votées par des assemblées départementales lors de l'examen du projet de décret. Par dérogation, lorsqu'un canton conserve le même périmètre qu'un canton actuel, c'est la commune aujourd'hui chef-lieu qui reste bureau centralisateur.

Vous avez également soulevé le problème de la fraction dite « bourg-centre » de la dotation de solidarité rurale. Vous l'avez rappelé: cette réforme ne se traduira concrètement qu'en 2017. La loi du 17 mai 2013 précise que: « La qualité de chef-lieu de canton est maintenue aux communes qui la perdent dans le cadre d'une modification des limites territoriales des cantons jusqu'au prochain renouvellement général des conseils départementaux. » L'éligibilité aux trois fractions de la DSR étant appréciée sur la base des données connues au 1^{er} janvier de l'année précédant celle de la répartition, la situation des communes ne sera prise en compte qu'à partir de 2017.

Ce délai doit permettre de conduire une réflexion spécifique sur les critères d'éligibilité des communes à la dotation de solidarité rurale. Le Gouvernement est conscient de l'importance que revêt cette dotation pour les communes bénéficiaires qui remplissent une fonction essentielle de développement et de structuration de leur territoire. Le Premier ministre s'est d'ailleurs engagé le 19 novembre 2013, lors du congrès des maires, à ce que l'évolution de la carte cantonale n'ait aucune incidence sur les éléments liés à la qualité de chef-lieu de canton, s'agissant de la fraction « bourg-centre » de la DSR.

Enfin, la réflexion globale que vous appelez de vos vœux sera conduite sur ce sujet, et plus largement sur la fiscalité locale, en partenariat avec les élus locaux. Le Premier ministre doit d'ailleurs soumettre cette question au comité des finances locales.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

M. Jean-Jacques Cottel. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. La baisse des dotations au cours de l'année passée et à venir inquiète les communes, qui tiennent donc tout particulièrement que cette prise en compte soit bien réelle, compte tenu des difficultés qui peuvent être leurs au cours des années futures.

PRÉSENCE DES SERVICES PUBLICS DANS LES ZONES RURALES

M. le président. La parole est à Mme Marie-Lou Marcel, pour exposer sa question, n° 461, relative à la présence des services publics dans les zones rurales.

Mme Marie-Lou Marcel. Monsieur le ministre, en mars 2013, j'appelais votre attention sur l'avenir de la sous-préfecture de Villefranche-de-Rouergue, lors d'une séance de questions orales sans débat dans ce même hémicycle. Vous reconnaissiez alors la nécessité de maintenir une véritable proximité des missions de ce service public dans l'arrondissement de Villefranche-de-Rouergue. D'ailleurs, vous avez vous-même tenu à confirmer le maintien de cette sous-préfecture lors de votre visite ministérielle du 20 septembre dernier dans mon département de l'Aveyron.

Le 2 décembre 2013, les services de votre ministère ont communiqué la nouvelle carte cantonale au président du conseil général de l'Aveyron. Elle est la conséquence directe de la loi de mai 2013 sur la réforme des scrutins locaux, qui a le mérite de s'appuyer sur une triple ambition: le rééquilibrage démographique des cantons, l'ancrage territorial permettant de maintenir une proximité entre les élus et les administrés, et l'instauration de la parité.

Je souscris bien évidemment à la logique et à la modernité qui sont issues de cette loi, comme la grande majorité des Aveyronnaises et des Aveyronnais. Les seules inquiétudes qui apparaissent, particulièrement dans un territoire aussi rural que l'Aveyron, concernent l'organisation des services publics dans notre pays. En effet, de 2002 à 2012, de nombreuses réformes ont mis à mal nos zones rurales, particulièrement en zone de montagne: carte judiciaire, éducation nationale, écoles, services fiscaux, hôpitaux de proximité, forces de gendarmerie et de police. Or l'État s'est souvent appuyé sur la carte des cantons pour organiser ses services décentralisés. Dès lors, cette nouvelle carte électorale fait craindre, légitimement pour certains, opportunément pour d'autres, une nouvelle organisation des services publics en zone rurale.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaiterais connaître votre ambition, ainsi que celle du Gouvernement, d'une part pour maintenir et renforcer les services publics dans les départements, particulièrement dans le monde rural et, d'autre part, pour garantir la dotation de solidarité rurale « bourg-centre » dont bénéficiaient les chefs-lieux de cantons.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Madame Marie-Lou Marcel, vous qui défendez avec opiniâtreté les services publics dans votre beau département de l'Aveyron, vous avez eu raison de souligner les changements importants et positifs qu'apporte le remodelage de la carte cantonale, qui permettra d'appliquer le scrutin binominal. Aujourd'hui, le conseil général de l'Aveyron compte neuf femmes sur quarante-six conseillers généraux; elles seront vingt-trois en 2015.

L'autre avancée de ce texte, vous l'avez dit aussi, c'est un rééquilibrage démographique entre les cantons. En Aveyron, l'écart entre le canton le moins peuplé et le plus peuplé était de 1 à 26. Cela signifie que, jusqu'à maintenant, la voix d'un citoyen valait vingt-six fois moins que celle d'un autre, vivant à quelques kilomètres. Parité et respect du principe constitutionnel d'égalité des citoyens: tels sont les progrès concrets qu'a permis la loi du 17 mai 2013. Il est évident que certains veulent se faire peur et instrumentaliser la peur de la relégation, que ressentent beaucoup de nos concitoyens vivant en zone rurale, et ce depuis des années. Il faut prêter attention à ces craintes.

Depuis plusieurs décennies, le canton n'est plus l'échelle de référence pour l'organisation territoriale des services publics et il n'y a aucune raison qu'il le redevienne. J'ai entendu les rumeurs que certains se plaisent à propager, mais non, l'organisation territoriale de la gendarmerie nationale ne sera pas bouleversée par ce redécoupage. Et du reste, ce n'est pas le redécoupage cantonal qui réorganise la présence des brigades de gendarmerie dans votre territoire, comme dans l'ensemble des départements. Depuis des années, la logique d'implantation des brigades n'est plus calquée sur la carte cantonale. Et il en est même pour les autres réseaux de services publics.

Comme j'ai eu l'occasion de vous le dire ici même, et plus particulièrement en me rendant dans votre département, je suis très attentif à l'organisation territoriale de l'État, et donc au maintien des sous-préfectures. Il importe en effet que l'État apporte une réponse rapide et efficace dans tous les domaines, notamment en matière de développement économique. Je peux donc vous assurer qu'en dépit des défis budgétaires auxquels notre pays est confronté, cette présence de l'État à un niveau infra-départemental est pour moi tout à fait stratégique pour redonner confiance aux acteurs économiques et sociaux, aux agriculteurs, à tous ceux qui font vivre les services publics et, d'une manière plus générale, aux habitants.

De ce point de vue-là, comme je viens de le dire dans ma réponse à M. Cottel, il est très important que les mécanismes fiscaux qui existaient jusqu'à présent pour assurer cette solidarité dans le monde rural soient maintenus. En résumé, la nouvelle carte cantonale permet la parité et un meilleur équilibre démographique et le Gouvernement est très attaché à ce que la solidarité soit maintenue dans les départements, notamment dans les départements ruraux, à travers des services publics présents partout.

AVENIR DU COMMISSARIAT CENTRAL DE LA VALLÉE DE LA LYS, SITUÉ À RONCQ

M. le président. La parole est à M. Gérard Darmanin, pour exposer sa question, n° 470, relative à l'avenir du commissariat central de la vallée de la Lys, situé à Roncq.

M. Gérard Darmanin. Monsieur le ministre, je vous remercie tout d'abord de répondre personnellement aux questions des députés. Tous les ministres de votre gouvernement, et tous les ministres d'une manière générale, n'ont pas la courtoisie républicaine de répondre aux questions qui relèvent de leurs attributions.

Malgré la baisse des dotations de l'État envers les collectivités locales, les villes de Roncq et de Linselles, deux communes de la circonscription où j'ai l'honneur d'être élu, ont investi plusieurs centaines de milliers d'euros pour garantir aux citoyens de la vallée de la Lys que la police nationale assure, dans les meilleures conditions, la sécurité des personnes et des biens. Néanmoins, à la fin de l'année 2013, ces élus locaux ont appris que la brigade canine, pour laquelle plus de 50 000 euros ont été investis, déménageait à Roubaix début 2014, sans aucune concertation, et alors même que les dotations aux collectivités locales diminuent. Parallèlement, et alors qu'un grand nombre de faits de délinquance, notamment des cambriolages, touche ces communes, elles constatent un redéploiement des personnels de la police nationale, décidé unilatéralement et sans communication préalable de l'État.

L'implantation d'un nouveau commissariat est prévue dans la ville de Tourcoing, et il faut s'en réjouir. Mais, alors même qu'une partie de Tourcoing et de Roubaix est classée en zone de sécurité prioritaire, il ne faudrait pas que les décisions du

Gouvernement en matière de sécurité se fassent au détriment des dizaines de milliers de citoyens habitant la vallée de la Lys, située dans la circonscription de police de Tourcoing-vallée de la Lys. C'est pourquoi je souhaiterais, monsieur le ministre de l'intérieur, connaître la position du Gouvernement : avez-vous l'intention de maintenir le commissariat de Roncq, véritable service de proximité pour la police nationale et pour ses habitants, et de rassurer les élus locaux qui travaillent avec peu d'argent public au bien-être de nos habitants ? Quels moyens l'État mettra-t-il à disposition des habitants, des élus locaux et de la police nationale dans ces communes de la vallée de la Lys ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur Darmanin, j'essaie d'être là, même si je n'y arrive pas toujours,...

M. Gérard Darmanin. Mais vous êtes là aujourd'hui.

M. Manuel Valls, ministre. ... l'occasion de ces questions, qui sont utiles et qui permettent de traiter un certain nombre de sujets plus locaux.

Le département du Nord fait face, comme d'autres territoires, à un certain nombre de difficultés, et un effort important a été consenti pour renforcer les effectifs de la sécurité publique dans ce département. Entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2013, le Nord a bénéficié de l'affectation de 117 gradés et gardiens de la paix, avec une priorité donnée aux zones de sécurité prioritaire.

S'agissant de la division de sécurité publique de Tourcoing, dont font parties les communes de Linselles et de Roncq, elle bénéficie naturellement d'une couverture policière adaptée sur le terrain, qui va monter en puissance dans les années qui viennent. Roncq et Linselles disposent ainsi d'une unité de secteur spécifique, composée de six policiers. Ces deux communes bénéficient aussi des autres unités de voie publique de la division de Tourcoing : brigade de jour et brigade de nuit du service général, BAC, etc. Des services départementaux, comme l'unité canine ou la compagnie départementale d'intervention, peuvent aussi être amenés à renforcer les services de la division de Tourcoing.

Il n'est pas envisagé de fermer le commissariat de secteur de Roncq et donc de redéployer des effectifs de cette commune vers Tourcoing, les choses doivent être claires sur ce point.

Dans la vallée de la Lys comme partout ailleurs, nous avons fait le choix de la concertation, du dialogue et du partenariat entre les forces de l'ordre, les élus locaux et la population. Le directeur départemental de la sécurité publique et le chef de la division de la sécurité publique de Tourcoing ont ainsi rencontré, le 7 janvier dernier, les maires de Roncq et de Linselles. Ils ont pu, ensemble, aborder diverses questions, notamment celle des modalités de la présence policière à Roncq et plus largement dans la vallée de la Lys, ainsi que celle du transfert, début février, de la partie de l'unité canine légère encore hébergée à Roncq. Sur ce dernier point, qui constitue un projet ancien dont la commune avait été informée dès décembre 2012, je rappelle que cette unité canine constitue un service départemental et est à ce titre amenée à intervenir dans tout le département. J'insiste sur le fait que le transfert de ces personnels est sans conséquence sur l'offre de sécurité dans les communes de Roncq et Linselles, dont vous vous préoccupez à juste titre.

Dans ces communes comme sur l'ensemble du territoire, l'État va continuer d'assumer ses missions, et les forces de l'ordre continuer d'assurer chaque jour, sur le terrain, la tranquillité et la protection de nos concitoyens. Cette

action doit être accompagnée et complétée par un engagement de tous les acteurs locaux, au premier rang desquelles les communes, notamment en matière de prévention.

M. le président. La parole est à M. Gérard Darmanin.

M. Gérard Darmanin. Merci, monsieur le ministre, pour ces propos rassurants. Je m'en ferai le porte-parole dans ma circonscription. J'ai bien noté qu'il n'est pas question de fermer le commissariat aujourd'hui. Je suis sûr que vous vous préoccupez de la sécurité de nos concitoyens.

Permettez-moi de soulever un seul point : quand on demande à des communes d'engager de l'argent public pour le commissariat, il est un peu dommage de faire déménager quelques mois plus tard les services, notamment la brigade canine, bien que nous ayons bien compris qu'il s'agissait d'une structure départementale. L'argent public étant rare, je pense que l'État aura le souci de mieux communiquer désormais avec les communes.

DÉVELOPPEMENT DE LA VIDÉOPROTECTION

M. le président. La parole est à M. Jean Leonetti, pour exposer sa question, n° 476, relative au développement de la vidéoprotection.

M. Jean Leonetti. Monsieur le ministre de l'intérieur, je souhaite attirer votre attention sur la nécessité de développer les dispositifs de vidéoprotection dans les lieux les plus sensibles de nos villes et de nos quartiers. Face à l'augmentation, en 2012, des phénomènes de délinquance et d'incivilités multiples, l'utilisation de caméras de surveillance sur la voie publique et aux abords de bâtiments publics apparaît en effet particulièrement utile et efficace.

Cette politique a été menée et mise en place depuis 1995 par la ville d'Antibes Juan-les-Pins, laquelle envisage d'étendre et de développer son parc actuel de soixante-douze dispositifs, notamment afin d'assurer la protection des équipements publics structurants.

Il est désormais largement admis que les caméras constituent un outil indispensable dans les zones à risques de nos villes. Cet outil est, par ailleurs, très utilisé par les services de police nationale ou de gendarmerie qui bénéficient d'une part de dispositifs techniques permettant le renvoi d'images du centre de supervision urbaine vers leurs locaux, et d'autre part d'une mise à disposition des enregistrements d'images vidéos sollicités dans le cadre de leur activité judiciaire pour lutter contre le développement des atteintes aux biens tels que vols à la tire, vols à la roulotte et cambriolages.

À titre d'illustration, ces services ont procédé à Antibes à sept cent quatre-vingt-dix-huit réquisitions et ont interpellé deux cent quatorze individus depuis la mise en œuvre de ce dispositif. De plus, cet équipement a montré son efficacité dans les lieux qui requièrent une surveillance régulière et soutenue.

Face à cette situation, les moyens financiers mis à disposition par l'État, notamment dans le cadre des fonds interministériels de prévention de la délinquance, sont très insuffisants et ce sont les communes qui doivent pallier l'investissement parfois lourd pour leur budget. Une telle inertie est préjudiciable à la lutte contre la délinquance. Aussi, pourriez-vous me préciser quelles mesures le Gouvernement pourrait prendre afin de renforcer son dispositif et d'aider les collectivités locales qui ne peuvent pas participer au plan « vidéoprotection » à la hauteur nécessaire ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur Leonetti, vous le savez, j'ai encouragé avec d'autres le développement de la vidéoprotection quand le contexte local le justifie. C'est un outil très performant.

Bien sûr, ces installations ont un coût et je suis très conscient des difficultés de certaines communes, et notamment de leurs difficultés financières pour se doter de cet outil, dont les performances évoluent d'ailleurs. J'ai donc souhaité que les crédits dédiés à la vidéoprotection dans le cadre du plan triennal de prévention de la délinquance et du fonds interministériel de prévention de la délinquance, le FIPD, soient maintenus à destination de ces actions. J'ai voulu, aussi, que ces aides puissent bénéficier en priorité aux territoires en difficulté dans le cadre du nouveau plan qui a été mis en place il y a quelques mois.

En 2014, ce fonds offrira une enveloppe spécifiquement dédiée d'un montant de 19 millions d'euros et les zones de sécurité prioritaire seront systématiquement subventionnées pour leurs projets d'installation ou d'extension de tels systèmes, à hauteur de 50 %. Les autres projets seront également subventionnés quand les forces de sécurité intérieure en auront signalé la nécessité. Pour ces communes, le taux moyen de subvention pourra atteindre 40 % du coût de l'investissement.

En 2015, les crédits dédiés à ces opérations seront déployés dans conditions similaires, puisqu'une enveloppe d'un montant d'un montant de 18,4 millions d'euros est d'ores et déjà prévue.

En 2013, le FIPD, doté de 19,3 millions d'euros, a permis d'aider au financement de trois cent cinquante-neuf projets et d'installer trois mille huit cent neuf nouvelles caméras, dont cinquante et un projets en zones de sécurité prioritaires pour sept cent neuf caméras. Certains de ces projets visaient non seulement les équipements de voie publique mais aussi les résidences sociales sensibles, dans le cadre de partenariats avec les bailleurs ou les copropriétés souhaités par les maires.

Afin d'optimiser encore l'utilisation de ces crédits, j'ai demandé à mes services de ne subventionner que partiellement les projets dont les coûts d'installation par caméra sont particulièrement élevés ou injustifiés. Cette mesure a déjà porté ses fruits et depuis qu'elle est appliquée, nous observons une baisse du coût moyen. Cette économie doit permettre de dégager des marges utilisables pour d'autres projets d'autres communes.

Au-delà de ces aides financières, les élus peuvent être aidés dans l'élaboration de leurs projets par les référents sûreté de la police ou de la gendarmerie qui leur apporteront tous les conseils utiles.

Voilà, monsieur le député, quelques éléments de réponse à votre question. La vidéoprotection est prise en compte par ce gouvernement, elle peut d'ailleurs être financée par d'autres partenaires ou d'autres collectivités territoriales afin de promouvoir son développement. Il s'agit d'un outil qui doit continuer à se développer, car autant en termes de prévention que d'intervention et d'élucidation, la justice est très demandeuse de ce type d'outil qui permet de lutter efficacement contre toutes les formes de délinquance.

M. le président. La parole est à M. Jean Leonetti.

M. Jean Leonetti. Merci de votre réponse, monsieur le ministre. Elle conforte l'idée que la vidéoprotection est un outil utile, voire indispensable, pour la sécurité publique, alors que cela crée encore des clivages dans certains milieux. La délinquance n'est pourtant ni de droite, ni de gauche, et la sécurité doit être rendue à tous les citoyens.

Vous avez noté que ces dispositifs doivent évoluer, et je le vois d'un œil favorable. Ce sont de nouvelles technologies qui s'appliquent, donc les parcs doivent être renouvelés.

Cependant, vous allez y consacrer 19 millions sur les crédits 2014, alors que pour comparer à la dernière année pleine du précédent gouvernement, 30 millions y étaient consacrés.

En dehors des situations prioritaires, lorsque les forces de sécurité les demandent, elles seront subventionnées à 40 %. À Antibes Juan-les-Pins, ce n'est que le commissariat qui demande l'implantation des caméras, elles ne sont jamais implantées sans l'avis conforme du commissaire de police.

Je retiens que vous continuez ce dispositif que vous jugez utile et évolutif ; je regrette cependant que les crédits aient été diminués de près d'un tiers par rapport au précédent gouvernement.

AVENIR DE LA CITÉ JUDICIAIRE DE DRAGUIGNAN

M. le président. La parole est à M. Olivier Audibert Troin, pour exposer sa question, n°471, relative à l'avenir de la cité judiciaire de Draguignan.

M. Olivier Audibert Troin. Madame la garde des sceaux, je vous remercie d'abord de votre présence pour répondre à cette question, et je voulais également vous adresser mes remerciements sincères pour votre écoute attentive concernant la reconstruction du centre pénitentiaire de Draguignan. Vous le savez, cette reconstruction est attendue par le personnel pénitentiaire avec grande impatience. Et il n'est pas nécessaire de vous dépeindre la surpopulation carcérale en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ma question porte sur l'avenir et le confortement de la cité judiciaire de Draguignan, avec tous les services qui s'y rattachent. À l'heure actuelle, son ressort couvre les deux arrondissements administratifs de Brignoles et de Draguignan, soit cent dix-neuf des cent cinquante-trois communes du Var et vingt et un cantons, ce qui représente plus des trois-quarts de la superficie du département du Var.

Cette cité judiciaire comprend un tribunal de grande instance, la cour d'assises du Var, un tribunal d'instance, un conseil de prud'hommes, un tribunal pour enfants, un tribunal de commerce et le tribunal des affaires de sécurité sociale agricole du Var.

De plus, la population de cette circonscription judiciaire a augmenté de 42,8 % entre 1990 et 2009 – je crois que nous sommes très proches du record de France –, passant de 318 000 à près de 455 000 habitants, et 1,8 million d'habitants en été, du fait du tourisme. D'ici 2020, ce sont 600 000 personnes qui seront concernées par la cité judiciaire si le redécoupage cantonal n'ampute pas son ressort de plusieurs communes, ce qui est un premier motif d'inquiétude.

En termes d'activité, le TGI de Draguignan se classe vingt-septième sur cent soixante et traite ainsi 11 568 affaires civiles. C'est une tendance à la hausse, et c'est plus que le tribunal de grande instance de Toulon.

Par ailleurs, le parquet reçoit environ 40 000 procès-verbaux, dont 25 % constituent des affaires poursuivables. Le taux de réponse pénale est de 90 %. Le tribunal correctionnel rend, quant à lui, environ 6 000 décisions par an dont 2 500 jugements.

C'est donc une cité judiciaire extrêmement active et des craintes sont apparues quant au maintien de la plénitude de ses services. En effet, dans l'article 7 du rapport Nadal sur la

refondation du ministère public, il est question de créer des parquets départementaux. Cela supposerait donc un procureur unique à Toulon, une unique cour d'assises par département, située dans le chef-lieu de ce dernier, donc à Toulon, qui est géographiquement excentré dans notre département.

À ce sujet, je rappelle que lors du départ de la préfecture du Var de Draguignan vers Toulon, il avait été décidé que la cour d'assises demeurerait installée dans l'ancienne ville chef-lieu, à savoir Draguignan. Cette cour d'assises siège trois semaines par mois, dix mois sur douze et a rendu quarante-huit arrêts en 2012. Enfin, des craintes sont apparues quant à un projet de délocalisation du service de la protection judiciaire de la jeunesse.

Je souhaite donc, madame la ministre, obtenir des éclaircissements sur les perspectives d'avenir de la cité judiciaire de Draguignan qui constitue un pan significatif des services publics sur le territoire varois, et donc des emplois qui en découlent dans le cadre d'un aménagement du territoire équilibré auquel je sais que vous êtes particulièrement attachée.

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, vous avez raison de souligner mon attachement à l'accessibilité de la justice et donc à la proximité géographique chaque fois qu'elle est possible, et à la proximité à tous les niveaux de juridictions pour tous les types de contentieux.

S'agissant de la région PACA, j'y porte évidemment une attention particulière, comme je le fais pour toutes les régions de France et des outre-mer. Je suis attentive à ce qui se passe dans le Var, et je comprends votre inquiétude. La réforme de la carte judiciaire a suscité une inquiétude générale sur le territoire parce qu'elle a créé des déserts judiciaires mais aussi, et surtout, parce que la concertation qui s'était pourtant enclenchée sur le terrain n'a pas été prise en compte. Je comprends donc qu'il y ait un réflexe d'inquiétude chaque fois que l'on réfléchit à l'organisation des juridictions, et que l'on se demande si l'on va priver un territoire de juridiction.

Je vous répète ce que j'ai déclaré publiquement à plusieurs reprises : aucun site judiciaire ne sera fermé. Les travaux que nous conduisons pour la réforme de la justice du XXI^e siècle ne conduiront à aucune fermeture de site judiciaire. Par contre je vais en ouvrir d'autres. J'ai réparé les injustices les plus flagrantes de la carte judiciaire sur la base des observations du rapporteur public devant le Conseil d'État, et je fais ouvrir des maisons de la justice et du droit corrigées, car j'y installe des greffiers. Ces dernières années, c'est surtout du personnel des collectivités territoriales que l'on y avait mis. J'ouvre également des CDAD et des points d'accès au droit, y compris pour les jeunes. Il n'y aura donc pas de fermeture de site judiciaire.

Ma réponse est finalement simple : il n'y a pas de menace sur la cité judiciaire. Concernant la protection judiciaire de la jeunesse, les neuf personnes de la permanence éducative auprès du tribunal seront maintenues. Aucune restructuration n'est prévue.

J'apprécie de longue date votre forte mobilisation sur les questions de justice. La séance de travail que vous avez eue à la chancellerie a, je crois, été fructueuse. Vous savez que je suis attentive à vos observations. J'ai reçu, quelques semaines avant vous, le sénateur RDSE Pierre-Yves Collombat. Je suis donc de très près ces questions, et tous les travaux nécessaires seront inscrits dans le prochain projet triennal.

En l'état, ni la cité judiciaire de Draguignan, ni la cour d'assises, ni l'antenne de la protection judiciaire de la jeunesse ne sont mises en cause. J'espère vous avoir rassuré, monsieur le député.

QUESTION DES MANDATAIRES JUDICIAIRES

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau, pour exposer sa question, n°472, relative à la question des mandataires judiciaires.

M. Jean-Charles Taugourdeau. J'avais adressé ma question au ministre de l'économie et des finances, mais c'est encore mieux que ce soit vous, madame la garde des sceaux, qui soyez là pour me répondre : je vous en remercie. En effet, même si ma question est motivée par des considérations commerciales, c'est bien de justice dont il s'agit.

J'ai entendu dire que le Président de la République cherchait 50 milliards d'euros d'économies. Figurez-vous que ma piste de réflexion permettrait de récupérer facilement 4 milliards d'euros par an !

Le mandataire liquidateur est un auxiliaire extérieur de justice. Nommé par le tribunal, il est chargé de procéder aux opérations de liquidation, et éventuellement de poursuivre un dirigeant. Lorsqu'il saisit le tribunal qui l'a nommé pour une affaire, les juges lui font confiance quant aux montants qu'il donne et aux faits qu'il expose, au même titre qu'un expert judiciaire.

La principale anomalie du système français réside dans la double casquette d'auxiliaire de justice et de représentant des créanciers que porte le mandataire judiciaire. À la fois juge et partie, il vend les actifs et établit les comptes de la société en liquidation, sans véritable contrôle.

Selon le rapport « *Doing business* », la France se classe à la quarante-quatrième place, derrière la Jamaïque, s'agissant de l'efficacité de son système de liquidation judiciaire. En matière de liquidations, le système est très efficace ; c'est plutôt en termes judiciaires qu'il l'est moins. Je suis donc très content que vous soyez là, madame la garde des sceaux.

En France, lorsqu'une entreprise tombe dans les mains d'un mandataire, c'est du dépeçage, du charcutage, et on aboutit à l'abattage. On laisse des centaines de milliers de personnes pleurer leur entreprise, qui n'ont même plus l'écran pour exprimer leur savoir-faire.

Plutôt que de mettre à mal ces entreprises, il faut permettre un temps de transformation de l'outil de production plutôt que de casser l'outil et d'envoyer les salariés au chômage en leur disant : « Ne vous inquiétez pas, on va faire des emplois d'avenir » – d'ailleurs, nous l'avons encore constaté hier, ces emplois ne font pas baisser le taux de chômage.

Madame la garde des sceaux, notre assemblée a voté la semaine dernière l'interdiction du cumul des mandats. Pour les mandataires judiciaires, nous pouvons également parler de cumul car, en 2013, on comptait 310 liquidateurs pour 60 000 liquidations, soit environ 200 à 300 liquidations par liquidateur et par an. Un homme ou une femme peut-il vraiment gérer 200 entreprises en même temps ?

Madame la garde des sceaux, dans le cadre du projet de loi pour les TPE et PME, j'ai déposé un amendement visant à mettre fin au monopole des mandataires judiciaires : j'espère que le ministre qui siègera au banc du Gouvernement le soutiendra.

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice. Contrairement à ma réponse précédente, je ferai attention à l'horloge pour vous permettre, monsieur le député, de réagir éventuellement.

Dans notre législation, le liquidateur est nommé par un tribunal qui décide de la liquidation. Il est généralement choisi sur une liste de mandataires judiciaires, qui exercent une profession réglementée et sont donc soumis à de nombreux contrôles, notamment un contrôle annuel de leurs comptes par un commissaire aux comptes ainsi qu'un contrôle de l'ensemble de leur activité tous les trois ans. Ceci étant, je conviens très volontiers qu'il existe des situations délicates. On a connu de vrais scandales. Des rapports ont été rédigés, notamment par la Banque mondiale : nous savons que de réelles difficultés se posent.

Il nous paraît donc important d'améliorer l'information, comme nous avons déjà commencé à le faire depuis plusieurs mois : il s'agit d'informer les débiteurs, notamment, qu'ils peuvent former des recours contre les décisions du tribunal et du commissaire, ainsi que contester le rapport remis par le liquidateur au tribunal. Nous avons décidé de lutter de façon plus structurelle contre ces situations malheureusement trop fréquemment signalées, même s'il faut éviter de généraliser et de considérer l'ensemble des administrateurs et mandataires judiciaires comme des personnes susceptibles de commettre des indélicatesses.

Le Parlement a adopté la loi, promulguée le 3 janvier 2014, qui développe les actions de prévention et de détection, ainsi que les procédures collectives. Le Parlement a autorisé le Gouvernement à légiférer par ordonnances : nous avons donc introduit un contrôle de la rémunération des professionnels et mis en place des procédures d'accélération et de simplification des liquidations, ramenant le délai à quatre mois pour les liquidations simples, sans actif, et à six mois éventuellement prolongés de trois mois pour les liquidations simplifiées obligatoires. Par ailleurs, nous développons la gamme des sanctions possibles, nous allongeons la liste des autorités susceptibles de saisir la commission de discipline, et nous renforçons la traçabilité des opérations financières effectuées par ces mandataires. Nous avons donc pris un certain nombre de dispositions, que nous allons compléter dans le cadre du prochain projet de loi, pour lequel la concertation va commencer dans une semaine.

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Madame la garde des sceaux, je ne veux pas en faire une affaire de personnes, mais tout le monde reconnaît que les mandataires judiciaires subissent une surcharge de travail colossale. Pendant ce temps, lorsqu'un outil est détruit, il est tout à fait impossible de le recréer. Il est donc urgent de faire quelque chose pour ne pas perdre ces 4 à 5 milliards d'euros d'actifs détruits chaque année.

AVENIR DU CENTRE ÉDUCATIF FERMÉ D'HENDAYE

M. le président. La parole est à Mme Colette Capdevielle, pour exposer sa question, n°453, relative à l'avenir du centre éducatif fermé d'Hendaye.

Mme Colette Capdevielle. Madame la garde des sceaux, ma question porte sur l'avenir du centre éducatif fermé d'Hendaye, géré depuis 2012 par l'association Sauvegarde de l'enfance en pays basque. Dans son dernier rapport écrit datant du 13 novembre 2013, le contrôleur général des lieux de privation de liberté a mis en exergue la dangerosité de

l'emplacement de ce site, qui existe depuis 2003. Ce centre éducatif fermé est bien géré et très repéré par les juridictions, notamment par le tribunal de grande instance de Bayonne ; son fonctionnement est d'ailleurs jugé tout à fait satisfaisant. Il accueille entre dix et douze jeunes mineurs délinquants et emploie également vingt-six salariés. La protection judiciaire de la jeunesse a décidé, de manière tout à fait raisonnable, d'engager des travaux importants pour agrandir le site, en vue d'accueillir un peu plus de jeunes, et pour le sécuriser – je rappelle que ce centre accueille des mineurs délinquants.

Certes, ce site est particulièrement enclavé, mais il faut bien reconnaître qu'aujourd'hui les communes alentour ne sont pas très accueillantes pour permettre à ces jeunes de se réinsérer. Nous devons donc faire face, madame la garde des sceaux, au principe de réalité. Une réunion récente, à laquelle participaient à la fois les élus locaux et les professionnels, a confirmé le maintien et la pérennisation de ce centre éducatif fermé sur le site d'Hendaye. Réseau Ferré de France se serait également engagé à créer un passage piéton sous le tunnel, de manière à permettre aux jeunes de traverser en toute sécurité.

Madame la garde des sceaux, pouvez-vous confirmer la décision prise de pérenniser et de développer l'activité sur ce site d'Hendaye ? Pouvez-vous également préciser toutes les conséquences qu'induit cette décision, à savoir les travaux nécessaires et leur coût, les répercussions pour les personnels et pour les jeunes, et la prise en compte des recommandations du contrôleur général des lieux de privation de liberté ? Au-delà de la situation très particulière de ce centre éducatif fermé, dont je souhaite le maintien sur site et bien sûr l'amélioration, pouvez-vous nous indiquer de manière un peu plus précise votre vision de l'avenir de ces structures ?

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux, ministre de la justice. Madame la députée, votre question très développée permet de comprendre la situation du centre éducatif fermé d'Hendaye. Les recommandations du contrôleur général des lieux de privation de liberté ont été émises dans le cadre de la disposition d'urgence. J'ai donc aussitôt mobilisé la protection judiciaire de la jeunesse, pour lui demander de prendre les dispositions qui s'imposent.

Ainsi, nous avons débouqué 1,7 million d'euros, de façon à effectuer ces travaux indispensables. La mairie d'Hendaye participe à ces travaux : d'une façon générale, en effet, les acteurs institutionnels sont très attachés au maintien de ces structures sur place. Nous veillons à la sécurisation du site, conformément aux recommandations du contrôleur général des lieux de privation de liberté, s'agissant notamment de l'accès à la Bidassoa. De même, le sous-préfet de Bayonne s'est rapproché de Réseau Ferré de France en vue de créer ce passage sécurisé sous le tunnel. Il reste encore cinq mineurs dans l'établissement : ils seront réorientés d'ici la fin de l'année. L'ouverture du chantier est prévue en février : les travaux auront donc bien lieu. Nous soutenons également l'association qui gère cet établissement, notamment dans son plan de formation des personnels : il n'y aura aucun licenciement ni aucune activité à temps partiel. Par conséquent, les choses vont suivre leur cours le temps des travaux, et l'activité du centre pourra reprendre dans des conditions tout à fait satisfaisantes.

Vous m'avez également interrogée sur les centres éducatifs fermés, les CEF, en général. Je vous ferai parvenir le rapport rédigé par l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale des affaires sociales et l'Inspection générale de la protection judiciaire de la jeunesse. C'est un rapport de très grande qualité, qui propose l'ouverture de treize CEF, afin de rétablir l'équilibre de leur répartition territoriale, essentiellement dans les centres urbains, ainsi que la création d'un établissement pour filles. Ce rapport propose par ailleurs toute une série d'outils déjà mis en œuvre par la protection judiciaire de la jeunesse, qui s'est emparée de ce rapport et qui l'applique ; il s'agit notamment d'outils de gouvernance pour l'harmonisation de certaines pratiques comme la gestion des incidents, et d'outils d'évaluation. Surtout, nous mettons un terme à la fermeture d'établissements – de foyers, par exemple – pour les remplacer par des CEF. Nous ne faisons pas de tour de passe-passe : les ouvertures de CEF sont de vraies ouvertures.

Comme l'indique le rapport rédigé conjointement par les trois Inspections générales, le CEF s'est bien inscrit dans le parcours des jeunes : c'est ce qui est important.

Mme Colette Capdevielle. Absolument !

Mme Christiane Taubira, garde des sceaux. C'est ce que mettons systématiquement en place. Il faut que le CEF trouve sa place au sein de la palette d'offres d'hébergement que nous mettons à la disposition des juges des enfants.

Mme Colette Capdevielle. Parfait !

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Fixation de l'ordre du jour ;

Votes solennels sur le projet de loi pour l'égalité entre les femmes et les hommes et sur la proposition de loi constitutionnelle visant à ratifier la Charte européenne des langues régionales ou minoritaires ;

Débat sur le rapport relatif à l'évaluation des politiques publiques en faveur de la mobilité sociale des jeunes, en salle Lamartine.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante.)

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

NICOLAS VÉRON