

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

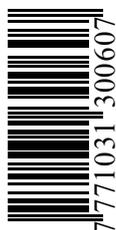
SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Séances du mardi 29 janvier 2013

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	423
2 ^e séance	455
3 ^e séance	505

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

117^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 29 janvier 2013

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. Décisions sur des requêtes en contestation d'opérations électorales (p. 426)

2. Questions orales sans débat (p. 426)

ÉVOLUTION DU PRIX DU LAIT (p. 426)

Mme Clotilde Valter, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

CONCLUSION D'ACCORDS PROFESSIONNELS REMPLAÇANT LA TAXE FISCALE AFFECTÉE SUR LE LAIT (p. 427)

M. Paul Salen, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, M. Paul Salen.

HARMONISATION EUROPÉENNE DU COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LE SECTEUR AGRICOLE (p. 427)

M. Nicolas Dhuicq, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, M. Nicolas Dhuicq, M. le ministre.

CONDITIONS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE (p. 428)

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

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A 51 (p. 429)

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

CONTOURNEMENT ROUTIER D'ERNÉE (p. 430)

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

ACHÈVEMENT DE TRONÇONS DES AUTOROUTES A 48 ET A 51 (p. 431)

M. Alain Moyne-Bressand, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, M. Alain Moyne-Bressand.

GRATUITÉ DES PÉAGES FRANCILIENS DES AUTOROUTES A 10 ET A 11 (p. 432)

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

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DES QUAIS DES GARES DE DORDIVES, FERRIÈRES ET FONTENAY (p. 433)

M. Jean-Pierre Door, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, M. Jean-Pierre Door.

DESSERTE FERROVIAIRE DU MONTREUILLOIS (p. 433)

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

INDEMNISATION DES ORPHELINS DE GUERRE (p. 434)

M. Jean-Paul Bacquet, Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie, M. Jean-Paul Bacquet.

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ AU CRÉDIT D'IMPÔT RECHERCHE (p. 435)

M. Philippe Bies, Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

ACTIVITÉ DU SITE DE TEXAS INSTRUMENTS À VILLENEUVE-LOUBET (p. 436)

M. Lionnel Luca, Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie, M. Lionnel Luca.

FORMATION DES SAPEURS-POMPIERS VOLONTAIRES (p. 437)

M. Rémi Delatte, Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

PROJET DE LIGNE ROUGE DU GRAND PARIS EXPRESS (p. 437)

M. Jacques-Alain Bénisti, Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie, M. Jacques-Alain Bénisti.

AVENIR DES CENTRES D'ADAPTATION ET DE RÉDYNAMISATION AU TRAVAIL DE LA VIENNE (p. 438)

Mme Véronique Massonneau, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COLLÈGES PUBLICS (p. 439)

M. Hervé Pellois, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale, M. Hervé Pellois.

CONDITIONS DE TITULARISATION DES ENSEIGNANTS CONTRACTUELS (p. 440)

Mme Valérie Corre, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale, Mme Valérie Corre.

INSTALLATION DES ANTENNES-RELAIS DE TÉLÉPHONIE
MOBILE (p. 441)

Mme Martine Martinel, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale, Mme Martine Martinel.

SCOLARISATION DES ENFANTS HANDICAPÉS EN SEINE-
MARITIME (p. 442)

M. Christophe Bouillon, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale, M. Christophe Bouillon.

SUPPRESSION DU BUREAU DE DOUANE DE PORT-LA-
NOUVELLE (p. 443)

Mme Marie-Hélène Fabre, M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget, Mme Marie-Hélène Fabre.

SITUATION DES ANCIENS EMPLOYÉS DE LA CONCESSION
FRANÇAISE DE SHANGHAI (p. 444)

M. Thierry Mariani, M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget, M. Thierry Mariani.

CONSÉQUENCES DU RELÈVEMENT DES PLAFONDS DU
LIVRET A ET DU LIVRET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
(p. 445)

M. Éric Straumann, M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget, M. Éric Straumann.

SITUATION DE LA MAISON D'ARRÊT DE GRADIGNAN
(p. 446)

M. Alain Rousset, M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget, M. Alain Rousset.

TRANSFERT DE LA MAISON D'ARRÊT DE NICE (p. 447)

M. Rudy Salles, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication.

RESTAURATION DE LA CITÉ DE CARCASSONNE (p. 447)

M. Jean-Claude Perez, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, M. Jean-Claude Perez.

INDEMNISATION DES MINEURS GRÉVISTES DE 1948
(p. 448)

M. Jean-Jacques Candelier, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, M. Jean-Jacques Candelier.

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER ALBERTVILLE-
MOÛTIERS (p. 449)

M. Hervé Gaymard, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES MÉDECINS (p. 450)

M. Jean-Pierre Vigier, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, M. Jean-Pierre Vigier.

CONDUITE DE LA POLITIQUE DE SANTÉ À SAINT-PIERRE-
ET-MIQUELON (p. 451)

Mme Annick Girardin, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, Mme Annick Girardin.

SCOLARISATION DES ENFANTS HANDICAPÉS DANS LES
PAYS DE LA LOIRE (p. 452)

Mme Sylvie Tolmont, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, Mme Sylvie Tolmont.

HARMONISATION DES NORMES SANITAIRES APPLICABLES
AUX MÉDICAMENTS DÉRIVÉS DU SANG (p. 453)

M. Jacques Lamblin, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, M. Jacques Lamblin.

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 453)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

DÉCISIONS SUR DES REQUÊTES EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES

M. le président. En application de l'article LO 185 du code électoral, M. le président a reçu du Conseil constitutionnel communication de deux décisions portant annulation de l'élection législative des 10 et 17 juin 2012 dans la deuxième circonscription de l'Oise et dans la circonscription de Wallis-et-Futuna, à la suite de laquelle M. Jean-François Mancel et M. David Vergé avaient été proclamés élus.

2

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

ÉVOLUTION DU PRIX DU LAIT

M. le président. La parole est à Mme Clotilde Valter, pour exposer sa question, n° 102, relative à l'évolution du prix du lait.

Mme Clotilde Valter. Monsieur le ministre de l'agriculture, les producteurs de lait sont une nouvelle fois confrontés à une baisse du prix du lait alors même que leurs coûts de production augmentent. Lors de la grève du lait en 2009, ils exigeaient un prix du litre de lait de quarante centimes. Aujourd'hui, le prix moyen européen est de vingt-sept centimes alors que la hausse des coûts de production nécessiterait un prix de quarante-cinq centimes pour assurer une juste rémunération des éleveurs laitiers.

Face à cette situation, nombre d'entre eux ont d'ores et déjà décidé d'arrêter leur production. Si chaque producteur a un prix dépendant de sa propre situation et de celle de l'entreprise à laquelle il livre, il existe cependant plusieurs échelons collectifs dans la fixation du prix du lait à la production en France. Dans mon département, le Calvados, le groupe coopératif Agrial a fixé le tarif du litre de lait à trente centimes pour janvier 2013, soit le même qu'en 2003, en dépit de l'augmentation du coût de la production et en particulier des matières premières.

Quelles mesures pourraient être engagées rapidement pour pallier ces difficultés, en particulier au niveau européen, par exemple une régulation de la production ou un rééquilibrage des aides européennes vers l'élevage ?

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

M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt. Vous évoquez, madame la députée, un effet de ciseaux entre le prix du lait, qui se stabilise à un niveau bas, et le coût de production, qui a augmenté en raison de l'accroissement du coût des céréales, qui semble se stabiliser lui aussi sur le marché mondial, voire baisser, effet de ciseaux qui nous oblige à prendre des mesures.

Un certain nombre de producteurs laitiers réclament un prix à quarante centimes. Avec un tel prix à l'échelle européenne, certains producteurs pourraient poursuivre leur activité mais d'autres auraient une rémunération que nous ne pouvons accepter. Il y a des écarts énormes. Il est très difficile de fixer un prix à l'échelle européenne.

Toute la bataille que nous devons mener à l'échelle européenne est de faire comprendre à un certain nombre de nos partenaires que nous avons besoin d'une régulation du marché, que nous devons essayer de mieux organiser les producteurs et que nous ne pouvons pas laisser des industriels, voire les grandes coopératives, fixer les lignes stratégiques de la production laitière, surtout que ces dernières se tournent souvent vers l'exportation. Si, un jour, un marché à l'exportation ne trouve pas de débouchés, toute la production revient sur le continent européen, ce qui fait baisser les prix.

Nous devons donc être capables, ensemble, surtout avec la perspective de sortie des quotas de 2015, de rediscuter d'un certain nombre de mécanismes. Nous avons mis sur la table des idées pour réguler le marché du lait à l'échelle européenne. Je vous avoue que ce n'est pas facile, mais la France est à l'initiative.

Au niveau national, dans un cadre de contractualisation que nous allons faire évoluer, nous avons pris des mesures pour permettre aux producteurs de s'organiser. Neuf organisations de producteurs ont d'ailleurs été reconnues, dont l'une fait partie de France Milk Board.

Nous essayons d'organiser la filière et, surtout, de donner du pouvoir aux producteurs. La réforme de la PAC devra tenir compte aussi, dans la répartition des aides, de la déprise laitière que nous constatons vous et moi dans le grand Ouest mais aussi partout ailleurs. Les producteurs laitiers arrêtent souvent la production laitière pour faire des céréales et il faut arrêter ce processus. Nous avons besoin de garder de l'élevage, de la polyculture élevage. Cela fera partie des propositions que j'ai faites et sur lesquelles j'ai obtenu, je le pense, une écoute favorable à l'échelle européenne ; il faut voir comment l'on peut primer les premiers hectares, ceux sur lesquels il y a de l'élevage, de l'emploi.

Tel est en tout cas tout le débat qui va nous occuper au cours de cette année 2013, la réforme de la PAC, la loi d'avenir agricole, sur lesquelles nous aurons bien sûr à revenir.

CONCLUSION D'ACCORDS
PROFESSIONNELS REMPLAÇANT LA TAXE
FISCALE AFFECTÉE SUR LE LAIT

M. le président. La parole est à M. Paul Salen, pour exposer sa question, n° 98, relative à la conclusion d'accords professionnels remplaçant la taxe fiscale affectée sur le lait.

M. Paul Salen. Monsieur le ministre de l'agriculture, le Gouvernement a mis fin au mécanisme de la taxe fiscale affectée sur le lait le 3 octobre 2012, décision répondant aux exigences imposées par l'Union européenne et ayant de fortes répercussions pour le secteur des producteurs de lait. À ce stade, les producteurs pourraient dépasser leurs quotas sans encourir de sanctions directes.

Le ministère de l'agriculture souhaite que les laiteries et les producteurs instaurent un système d'accords produisant les mêmes effets que la TFA. Or, pour que cela soit possible, il faudrait faciliter la mise en place d'organisations de producteurs agréées, qui sont les seules habilitées à négocier ce type d'accord.

À ce jour, d'après les informations que j'ai en tout cas, aucun cadre légal précis n'existe. À partir de quel moment sera opérationnel un cadre réglementaire précis permettant aux professionnels du secteur laitier de conclure ces accords destinés à remplacer la taxe fiscale affectée aujourd'hui disparue ?

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

M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt. Soyons clairs, monsieur le député, ce n'est pas le Gouvernement qui a supprimé la taxe fiscale affectée, ce sont des producteurs laitiers qui ont contesté le fait qu'ils pouvaient être sanctionnés pour des dépassements individuels de quotas alors que, selon la règle européenne, les sanctions individuelles ne s'appliquaient que lorsque le quota national était dépassé. La règle dérogatoire s'appliquant en France ayant été mal notifiée à l'échelle européenne et n'étant donc pas reconnue, la France, qui appliquait des sanctions alors qu'elle ne dépassait pas son quota de lait national, a été condamnée.

Nous avons donc un vrai problème. D'ailleurs, en 2008, en pleine crise laitière, la France, qui appliquait des sanctions de façon dérogatoire, est l'un des pays dont la production a baissé, alors que dans d'autres pays, en dépit de la crise, elle a continué à augmenter.

J'évoquais tout à l'heure la manière dont nous devons fixer à l'échelle européenne des règles permettant d'éviter dans certains pays une croissance de la production sans aucune règle et sans aucun moyen de la réguler. C'est tout le débat que nous avons engagé à l'échelle européenne pour essayer de répondre à votre question. Que mettons-nous en particulier à la place du système qui existait de manière dérogatoire en France ?

Un débat est engagé sur le rapport de Michel Dantin, qui a été adopté en commission de l'agriculture et qui le sera, je l'espère, en séance plénière. Il prévoit justement la possibilité d'avoir à l'échelle européenne des sanctions individuelles lorsque la production laitière augmente trop fortement. Nous sommes donc en train de chercher des outils, et j'appuierai bien sûr cette démarche.

Ensuite, vous avez raison, ce sont les organisateurs de producteurs qui doivent agir. C'est de façon collective qu'il faut gérer la production, et même d'ailleurs au niveau de

bassins laitiers, et voir comment les professionnels peuvent se donner des règles pour maîtriser les évolutions de la production.

Cela dit, je le répète, le Gouvernement n'a pas décidé de supprimer la TFA, elle a été supprimée parce qu'elle ne correspondait malheureusement pas à un droit européen et a été dénoncée par des producteurs laitiers.

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

M. Paul Salen. Il y aurait tout de même peut-être quelques pistes, monsieur le ministre, pour une telle organisation. Ce que souhaitent en tout cas les agriculteurs, c'est que ce soit géré par une sorte de collectivité. Si l'on veut que cela fonctionne, la pénalité ne doit pas être individuelle mais devenir collective. Si on leur donne des responsabilités collectives, les pénalités aussi doivent être collectives.

HARMONISATION EUROPÉENNE DU COÛT DE LA
MAIN-D'ŒUVRE DANS LE SECTEUR AGRICOLE

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dhuicq, pour exposer sa question, n° 122, relative à l'harmonisation européenne du coût de la main-d'œuvre dans le secteur agricole.

M. Nicolas Dhuicq. On ne le dit pas assez, monsieur le ministre de l'agriculture, la France a la première des libertés, l'indépendance et la sécurité alimentaires. Or, dans le mode de construction actuelle de l'Union européenne, nos producteurs de légumes, particulièrement d'endives, sont confrontés à une concurrence forte et déloyale, menaçant de les faire disparaître à terme, de la part d'entreprises ou d'exploitants belges ou allemands principalement, qui utilisent des dérogations européennes pour employer des salariés venus des ex-pays de l'Est, qu'ils rémunèrent aux tarifs des pays d'origine. Alors que ces hectares génèrent un très grand nombre d'emplois, nous risquons de voir disparaître dans les années qui viennent ces producteurs qui maillent nos territoires ruraux.

Que compte faire le Gouvernement face à ce problème européen fort qui menace directement une partie de notre indépendance nationale ?

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

M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt. Vous évoquez, monsieur le député, le problème de la compétitivité à l'intérieur de l'Europe et, en particulier, le recours à une main-d'œuvre rémunérée au niveau des pays d'origine et non du pays d'accueil. Cela ne concerne pas la directive « Services », feu la directive Bolkestein, c'est la directive « Détachement » qui permet de détacher des salariés sur de courtes durées dans différents pays.

La France, Michel Sapin l'a expliqué, je crois, devant la représentation nationale a pris l'initiative de renégocier le cadre de cette directive, qui entraîne effectivement des dérives et permet de recourir à une main-d'œuvre trop bon marché. Cela se passe en Europe centrale mais cela se passe aussi chez nous dans un certain nombre d'endroits. Nous devons donc revoir totalement le cadre d'application de cette directive.

Des mesures en faveur de la compétitivité ont été prises, avec 506 millions pour les TODE, les exonérations sur le travail saisonnier et, surtout, pour le secteur des fruits et légumes, le crédit d'impôt compétitivité emploi, qui s'applique à toutes les entreprises, l'Assemblée nationale

ayant ajouté les coopératives, sur la base de la masse salariale jusqu'à deux fois et demie le SMIC, et qui permet de réduire les coûts de production de 4 % dès 2013 et de 6 % dès 2014.

Nous allons donner à la représentation nationale les simulations que nous avons réalisées sur des entreprises types. Pour quinze ou vingt salariés, ce sont entre 11 000 et 16 000 euros qui, grâce aux TODE et au crédit d'impôt, peuvent être déduits, ce qui permet à nos entreprises de retrouver de la marge, de la compétitivité, des capacités d'autofinancement, et donc d'assurer leur pérennité.

Je suis comme vous dans un département où il y a beaucoup d'arboriculture. Je sais le rôle que joue ce secteur dans nos territoires et qu'il faut non seulement le préserver mais surtout le développer.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Je note la technicité et la bonne volonté de M. le ministre, mais je répète qu'il y a urgence. Plus largement, je pense que ce mode de construction européenne pose de plus en plus de problèmes et qu'il faudra envisager une construction de nature fortement différente.

M. le président. Vous pouvez reprendre la parole si vous le souhaitez, monsieur le ministre.

M. Stéphane Le Foll, ministre. Je suis convaincu, monsieur le député, que le débat engagé sur le projet européen est un débat majeur et qu'il faut corriger la tendance à la libéralisation en vigueur depuis trop longtemps. Les débats sur la directive Bolkestein, que j'ai évoquée, ou sur la directive « Détachement » sont la preuve que nous avons besoin de règles nouvelles dans ce domaine. M. Cameron, il n'y a pas longtemps, a demandé la possibilité d'utiliser le marché intérieur européen mais sans contrainte sociale ni fiscale ; nous voyons bien qu'il faudra conduire le débat avec la volonté de dire que l'Europe ne doit pas être simplement un marché, du libre-échange, mais un projet politique, social et environnemental.

CONDITIONS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

M. le président. La parole est à Mme Luce Pane, pour exposer sa question, n° 101, relative aux conditions de transport des marchandises dans l'agglomération rouennaise.

Mme Luce Pane. Monsieur le ministre chargé des transports, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur les conséquences de la fermeture du pont Mathilde dans l'agglomération rouennaise. Le 29 octobre dernier, l'incendie d'un poids lourd transportant des hydrocarbures a profondément endommagé le pont Mathilde, à Rouen, entraînant sa fermeture totale à la circulation. Principal point de passage entre les deux rives de la Seine à l'est de la capitale normande, ce pont concentrait jusqu'à sa fermeture l'essentiel du trafic des poids lourds en centre-ville.

Cet événement m'amène à poser deux questions. La première concerne l'achèvement du contournement routier de notre agglomération, par la liaison A 28-A 13, d'une part, et l'achèvement des voies d'accès du pont Flaubert, d'autre part. L'agglomération rouennaise est la seule de sa taille à ne pas avoir de rocade de contournement sur son ensemble, et la fermeture du pont Mathilde révèle la fragilité de la circulation dans notre région. Le contournement Est est donc un aménagement attendu par la région et ses habitants. De même, l'achèvement des voies d'accès du pont Flaubert est aujourd'hui une urgence, eu égard aux embouteillages quoti-

diens sur la Sud 3. Je souhaite connaître les intentions du Gouvernement en la matière, notamment en ce qui concerne le financement par l'État de ces deux équipements.

Ma seconde question porte sur le report du trafic de poids lourds de la route vers le rail. Cela passe par une relance du fret ferroviaire, comme vous vous y êtes engagé. Le site de triage de Sotteville-lès-Rouen subit une diminution constante de ses emplois depuis de nombreuses années. Ce site assure notamment la desserte ferroviaire du port de Rouen, premier port céréalier d'Europe. Les agents du triage de Sotteville-lès-Rouen, reconnus pour leur savoir-faire, sont particulièrement inquiets face aux menaces qui pèsent sur la tranchée couverte desservant toute la rive gauche industrielle de notre agglomération. Aussi, je souhaiterais connaître vos intentions pour relancer le fret ferroviaire, et plus particulièrement le triage de Sotteville-lès-Rouen.

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

M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la députée, merci pour votre question précise, qui concerne une situation extrêmement délicate, notamment depuis l'incendie sous le pont Mathilde qui a mis en exergue les difficultés de la traversée de l'agglomération de Rouen, avec toutes les conséquences économiques que cela comporte s'agissant, comme vous venez de le rappeler, d'un grand port. La traversée par la zone industrielle est très problématique. Il nous faut prendre en considération ce cumul de difficultés, héritage d'un parti d'aménagement urbain qui n'a pas nécessairement été au profit de la qualité de vie ni de l'efficacité économique. L'agglomération de Rouen, nœud routier à la fois régional et national, connaît aujourd'hui une dégradation énorme de ses conditions de circulation, tout particulièrement dans le centre-ville.

Dans ce contexte, le projet de contournement autoroutier de Rouen par l'est, porté par l'État, vise à délester le centre-ville de Rouen d'une part importante du trafic qui le traverse en le reportant sur une infrastructure nouvelle assurant une liaison directe entre les autoroutes A 28 et A 13. Il apportera une réponse efficace aux problèmes de sécurité – démontrés par l'incendie – et de congestion liés à ces trafics. Au-delà, le contournement relève aussi d'un grand projet d'aménagement cohérent avec les politiques locales de structuration des échanges entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et le centre-ville, avec une réappropriation des quais, option fondamentale.

À la suite du débat public de 2005, les études préalables et les phases de concertation ont été poursuivies afin de rechercher un tracé préférentiel de passage. En octobre dernier, une étape très importante a été franchie : le comité de pilotage, réunissant l'État et l'ensemble des acteurs locaux concernés, s'est accordé pour retenir un fuseau préférentiel de passage. Les études se poursuivent aujourd'hui sur cette base en vue de parvenir dans les meilleurs délais à une déclaration d'utilité publique.

Cette opération, dont le coût est estimé à plus d'un milliard d'euros, figure dans le projet de Schéma national des infrastructures de transport, et est donc à l'ordre du jour de la commission Mobilité 21 destinée à hiérarchiser l'ensemble de ces projets d'infrastructures. Ces sujets sont suffisamment importants pour que j'aie jugé bon de recevoir les différents élus ; et je me rendrai vendredi à Rouen pour discuter de ces difficultés, de l'arrivée du pont Flaubert, très problématique – je m'en étais entretenu à l'époque avec le préfet de région –, ainsi que de l'ensemble des autres grands projets.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, votre région est une région ferroviaire s'il en est. Je partage vos préoccupations : nous essayons de relancer le fret ferroviaire ; nous ne devons pas nous résoudre à la régression de ce mode environnemental de transport, contraire aux ambitions affichées dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

En concertation avec l'ensemble des acteurs, la mise en œuvre d'un plan d'action doit permettre d'inscrire cette activité dans une nouvelle dynamique de développement. Ce plan s'appuiera sur des actions concrètes destinées à lever les freins au développement du fret ferroviaire. C'est également l'objet de la réforme du fret ferroviaire dont vous serez saisis dans quelques semaines et qui visera aussi à préserver des sillons de qualité.

Les trains complets, les autoroutes ferroviaires, dont la relance est prévue par le Gouvernement, mais aussi l'articulation avec les ports, sont autant d'axes de la politique de transport que nous souhaitons impulser, dans une meilleure relation entre les opérateurs ferroviaires, SNCF et RFF – j'étais avec leurs deux présidents hier soir. L'enjeu du fret sera réaffirmé.

En ce qui concerne Sotteville-lès-Rouen, nous connaissons le poids de l'activité ferroviaire pour ce site, qui s'est adapté à une baisse constante du fret. Nous souhaitons que cette plateforme régionale ait toute sa place dans la relance du ferroviaire. Aujourd'hui, 85 % des effectifs de l'établissement Fret SNCF sont rattachés à ce site. Je serai très attentif à ce que la relance du fret ferroviaire conforte le site de Sotteville-lès-Rouen.

M. le président. La parole est à Mme Luce Pane.

Mme Luce Pane. Je me réjouis de la réponse de M. le ministre, importante aux plans économique et écologique comme au plan de la santé publique.

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A 51

M. le président. La parole est à M. Christophe Castaner, pour exposer sa question, n° 106, relative au prolongement de l'autoroute A 51.

M. Christophe Castaner. Monsieur le ministre chargé des transports, je souhaite vous parler de l'A 51, cette autoroute lancée en 1987, dont le dernier coup de pioche a été donné en 1999, et qui s'arrête au sud de Gap, ne permettant pas de relier la ville de Marseille à la ville de Grenoble et à l'Isère. Ce projet d'autoroute unique pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et permettant de relier le nord au sud, n'est pas aujourd'hui parachevé ; une région de cinq millions d'habitants n'est pas connectée avec son nord.

Vous savez que le gouvernement précédent a abandonné le projet de poursuite de cette autoroute, envisageant, dans le cadre du Schéma national des infrastructures de transport, des investissements lourds qui seraient réalisés sur l'une des quatre solutions de l'interconnexion : la liaison de Sisteron à Grenoble par le col de Luce-La-Croix-Haute.

Vous avez souhaité, monsieur le ministre, pour des raisons parfaitement légitimes, évaluer le SNIT, qui représente un engagement totalement virtuel de 245 milliards d'euros, bien au-delà des capacités de l'État et des collectivités locales pour réaliser ces investissements.

Toutefois, s'il existe des réflexions et un plan B visant à mobiliser les sociétés autoroutières, il ne faut pas négliger le fait que l'inscription au SNIT de cette solution alternative par l'axe E 712, donc par la RD 1075 et la RN 85, était déjà une solution de repli. J'appelle donc votre attention sur le risque

qu'au terme de cette évaluation le gouvernement actuel, après l'abandon de l'A 51 par le précédent gouvernement, pense devoir abandonner cette interconnexion. Il est impératif que nous réalisions, dans les années à venir, une liaison rapide et sûre reliant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à la région Rhône-Alpes.

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, vous appelez mon attention sur une question majeure d'aménagement du territoire dans votre région : le projet d'autoroute A 51 entre le col du Fau et La Saulce, dont le coût, estimé aujourd'hui à 2,5 milliards, n'a pas été intégré par l'ancien gouvernement dans le Schéma national des infrastructures de transport. Vous avez souligné à juste titre l'enjeu que représente ce barreau manquant pour la relation entre les différentes régions et pour votre bassin de vie.

Dans ce cadre, la possibilité d'une réalisation en concession sans aucun recours à des fonds publics est évoquée. J'ai eu l'occasion de travailler sur ce dossier : il convient d'être prudent, car tous les scénarios envisagés posent des questions d'acceptabilité, financières ou juridiques. Il est important d'être dans la réalité plutôt que dans l'annonce. De ce point de vue, je sais que j'ai affaire à des élus responsables, à rebours des faux espoirs que l'on a pu faire naître en d'autres temps.

L'estimation du trafic est comprise entre 9 000 et 14 000 véhicules par jour ; les études menées montrent malheureusement que les recettes de péage couvriraient à peine les coûts d'exploitation de la nouvelle infrastructure, ce qui rendrait donc nécessaire le versement au concessionnaire par les collectivités publiques d'une subvention d'équilibre très importante. En outre, la possibilité juridique de recourir à une concession autonome n'est pas avérée, compte tenu de la faiblesse des montants de péages attendus par rapport aux standards définis par la jurisprudence.

L'une des solutions permettant de ne pas faire financer le projet sur des fonds publics serait une forme d'adossement : l'intégration du projet à une concession existante, en compensant au concessionnaire, notamment par la prolongation de la durée de concession, les dépenses supplémentaires d'investissement.

Je suis en discussion avec l'ensemble des concessionnaires et le Gouvernement a la volonté, comme je l'ai indiqué lors de l'inauguration de l'A 89, d'établir un plan de relance autoroutier dans un dialogue et des relations équilibrés entre l'État et les concessionnaires. Le projet doit donc être évalué dans le cadre de ce plan de relance.

L'adossement se heurte malgré tout à plusieurs difficultés, liées notamment à la réglementation européenne ; il faudra vérifier qu'elles ne s'opposent pas à un financement assuré de cette manière.

La discussion est ouverte et le dossier a été déposé. Vous avez souligné la compétence de la commission Mobilité 21, qui aura, avec son président Philippe Duron, à expertiser, hiérarchiser et rendre aussi réalisable que réaliste ce qui a été listé pour 245 milliards d'euros. Voilà qui est de la plus grande importance pour les territoires.

Sachez que nous sommes très attachés à ce projet : nous nous interrogeons sur la nature de son financement et sur l'éventualité de solutions alternatives auxquelles vous faisiez référence. Je suis persuadé que, mobilisés dans cet esprit de

responsabilité que je soulignais, nous parviendrons à faire de ce projet important pour votre région une entreprise visible et soutenable.

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

M. Christophe Castaner. M. le ministre, je partage vos ambitions de responsabilité et de réalisation, grâce au plan de relance autoroutier. Toutefois, dans notre cas précis, il ne faudrait pas que les études relatives à l'hypothèse d'une solution autoroutière, comprenant un adossement complémentaire, gèlent la réflexion, et partant son inscription dans le schéma nouveau de transports de mobilité durable que vous allez proposer, autour de la solution RD 1 075–RN 85, dont le coût serait quatre fois inférieur à celui d'une solution autoroutière. Si, d'aventure, les raisons juridiques que vous avez évoquées rendaient la solution autoroutière impossible, il serait bon de rester mobilisés autour de cette quatrième option, qui est sans doute la moins coûteuse et la plus efficace s'agissant du développement durable.

CONTOURNEMENT ROUTIER D'ERNÉE

M. le président. La parole est à M. Yannick Favennec, pour exposer sa question, n° 114, relative au contournement routier d'Ernée.

M. Yannick Favennec. Le 24 octobre dernier, lors de votre audition par la commission du développement durable monsieur le ministre des transports, je m'étais permis de vous interroger sur la RN 12, et plus particulièrement sur le tronçon qui relie Alençon et Fougères, traversant ainsi tout le nord du département de la Mayenne. À ma demande et à celle de mon collègue député d'Ille-et-Vilaine Thierry Benoit, mais également de l'ensemble des acteurs de ce territoire, cette portion de la RN 12 a fait l'objet d'une étude de modernisation et de sécurisation.

À la suite de ces études, votre prédécesseur, M. Mariani, avait pris l'engagement formel, par un courrier daté du 9 février 2011, de transformer cette route nationale entre Alençon et Fougères en une 2 fois 2 voies. Il avait également défini plus particulièrement deux priorités : le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon, dans l'Orne, et celui d'Ernée, dans la Mayenne.

Lors de votre audition, je vous ai demandé si, au nom de la continuité de l'État, vous confirmiez bien les engagements pris par M. Mariani : votre réponse ne m'a pas satisfait. C'est pourquoi, ce matin, je vous demande, avec M. Thierry Benoit, de vous engager solennellement à pérenniser les orientations prises par le gouvernement Fillon, en inscrivant au PDMI 2015-2020 les contournements de Saint-Denis-sur-Sarthon et d'Ernée.

Les Mayennais ainsi que les habitants du secteur de Fougères, mais également tous les acteurs de terrain concernés attendent avec fermeté une réponse claire, nette et précise de votre part : vos services doivent travailler à la sécurisation et à la modernisation de la RN 12. Pour rappel, cette route est très accidentogène : un accident mortel s'y est déjà produit depuis le début de l'année. Cette route représente également un vecteur incontournable d'attractivité, de développement économique et de désenclavement du Nord-Mayenne et du pays de Fougères.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous ne baisserons pas les bras. Nous attendons de vous le même engagement fort que celui pris par M. Thierry Mariani. La RN 12 n'est en effet pas un enjeu de politique politicienne : ni de droite, ni de gauche, elle représente un enjeu fondamental d'aménagement

du territoire. Nous ne voulons pas que le nord de la Mayenne et le pays de Fougères soient les maillons faibles de cette route nationale.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Cuvillier, 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.* Vous le soulignez, M. Favennec, la RN 12 est un axe important du réseau routier national et son aménagement est une préoccupation majeure de l'État. Je vais revenir sur les différents engagements pris par l'État, notamment dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers de la région Basse-Normandie : 38,3 millions d'euros, dont 30 de l'État, ont été inscrits pour la déviation de Mortagne–Tourouvre et celle de Sainte-Anne–Saint-Maurice – les déclarations d'utilité publique sont attendues pour la fin de l'année 2014 ou le début de 2015.

Par ailleurs, dans cette région, l'achèvement des travaux de mise en 2x2 voies de la partie ouest de la déviation d'Alençon, financés par des crédits du volet routier de l'ancien CPER, est prévu pour le deuxième trimestre de 2013.

La déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon, qui se situe dans le prolongement de celle d'Alençon, n'avait pas été jugée envisageable par le gouvernement précédent. Aussi avons-nous fait procéder à des expertises complémentaires, qui ont montré que le projet, pourtant déclaré d'utilité publique, se heurtait à des difficultés environnementales – notamment de transparence hydraulique – et que sa réalisation ne pouvait s'envisager sans modifications substantielles. Toutefois, celles-ci conduiraient à augmenter de façon significative le coût de l'opération et à mettre en cause la sécurité juridique de la déclaration d'utilité publique.

J'ai donc décidé une reprise des études pour permettre une meilleure insertion environnementale de l'opération et le maintien de son coût dans une enveloppe compatible avec les contraintes budgétaires que nous connaissons. 200 000 euros de crédits ont déjà été débloqués à cette fin en 2012 : notre ambition est d'avancer dans ces études, afin de pouvoir réaliser ces travaux dans le cadre de la prochaine génération du PDMI.

Dans le cadre du PDMI des Pays de la Loire, 35 millions d'euros, financés pour moitié par l'État, ont été inscrits pour l'aménagement de la partie sud de la déviation de Moulay-Mayenne – la partie centrale ayant été mise en service en juillet 2008. Les appels d'offres pour les marchés principaux de terrassement, d'assainissement, de chaussées et de viaducs ont été lancés durant l'été 2012 et les marchés correspondants ont été connus en fin d'année dernière.

Plus globalement, l'étude est aujourd'hui bien engagée afin de préciser le parti d'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères – ce tronçon qui vous concerne –, avec pour objectif de trouver des solutions qui répondent aux enjeux véritables de mobilité et de sécurité – vous avez raison, un accident mortel s'est encore produit où un jeune a perdu la vie. Cette phase d'étude doit nous permettre d'obtenir un diagnostic de territoire et de sécurité sur les infrastructures existantes.

Peut-être y a-t-il eu ambiguïté dans mes propos. S'il y a certainement eu un engagement de la part de mon prédécesseur, dans un courrier qui vous a été adressé, nous ne sommes

cependant pas encore dans la programmation de la future génération de PDMI, qui ne commencera probablement qu'en 2015.

L'État s'engage à poursuivre son action. À l'engagement opposable, je préfère les réalisations opposables : je serai le ministre des réalisations. Vous avez raison de préciser qu'il n'y a pas de difficultés politiques, qu'il s'agit d'abord de responsabilité et de sécurité au service de la population mayennaise et de l'ensemble des départements. Je suis extrêmement attentif au caractère accidentogène de cette route et je tenterai de trouver les solutions afin de rendre faisable ce qui n'est aujourd'hui encore qu'un projet.

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

M. Yannick Favennec. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse, plus claire en effet que celle que vous aviez donnée lors de la réunion de la commission. Vous dites avec raison que le PDMI ne prendra effet qu'à partir de 2015, mais ce que nous souhaitons, avec Thierry Benoit et l'ensemble des acteurs de terrain concernés, c'est d'être prêts afin d'inscrire réellement ce projet dans la prochaine génération de PDMI. Nous comptons sur vous, et vous pouvez également compter sur notre détermination à interagir avec vous, afin de parvenir à un résultat satisfaisant pour notre territoire.

M. Thierry Benoit. Bravo, bon travail !

ACHÈVEMENT DES TRONÇONS DES AUTOROUTES A 48 ET A 51

M. le président. La parole est à M. Alain Moyne-Bressand, pour exposer sa question, n° 117, relative à l'achèvement des tronçons des autoroutes A 48 et A 51.

M. Alain Moyne-Bressand. Ma question porte sur l'achèvement du tronçon manquant de l'A 51, Grenoble-Sisteron, et celui de l'A 48, Ambérieu-Bourgoin-Jallieu, tronçons autoroutiers qui attendent d'être terminés depuis près de vingt ans. Ces deux tronçons manquants sont stratégiques, tant en termes d'aménagement du territoire que de développement économique ; pour rappel, ils ont été programmés à l'origine comme un doublement de l'A 7.

Ils sont conformes au Grenelle de l'environnement, dont l'article 10 prévoit que « tout ouvrage commencé doit être terminé, et ce dans les meilleurs délais ». En outre, le 26 janvier 2012, François Hollande, alors en campagne électorale, déclarait dans *Le Dauphiné Libéré* : « Il faut terminer les [autoroutes] qui sont engagées. Si ces infrastructures sont indispensables pour la sécurité, si elles correspondent à un projet de désenclavement, et si elles sont tournées vers l'Europe, j'y suis favorable ».

Par ailleurs, plusieurs présidents de conseils généraux, que vous avez reçus, dont M. André Vallini pour l'Isère, ont annoncé que le projet du tronçon de l'A 51 pouvait être réalisé avec des fonds privés, sans aucun recours à des fonds publics. Quelle est votre position sur cette question ? Pouvons-nous compter sur le soutien du Gouvernement pour que les promesses électorales soient tenues et que notre région voie la finalisation de ces ouvrages, étant donné que toutes les conditions posées par le président Hollande sont réalisées ?

M. le président. La parole est à M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Il ne s'agit pas, monsieur Moyne-Bressand, de promesses électorales mais, comme vous l'avez souligné, d'un constat de carence qui dure depuis des années et dont votre région pâtit. Vous dites qu'il conviendrait de terminer ce qui a été commencé, mais on ne peut rendre le Président de la République responsable de ce qui n'était alors que le constat d'une absence de suivi d'une politique des infrastructures de transports, telle qu'elle a été menée jusqu'à présent.

Qu'il s'agisse du contournement de Montpellier ou de la L 2 à Marseille, nous sommes en train d'expertiser et de réaliser un certain nombre d'infrastructures qui n'ont pas été achevées. Il est en effet insupportable pour nos concitoyens de voir un peu partout sur le territoire de notre pays ici un viaduc, là un rond-point, là encore une déviation qui ne mène nulle part, à cause du morcellement et du découpage des projets.

Vous citez, suite à M. Castaner, les difficultés relatives à l'A 51. Comme je l'ai déjà précisé, il existe un certain nombre de *scenarii*, mais le coût envisagé est loin d'être minime : 2,5 milliards d'euros pour l'A 51 et un peu plus de 1 milliard d'euros pour l'A 48 – ce ne sont ni des petites sommes, ni des petits chantiers. Il faut donc que nous puissions examiner le plus pragmatiquement possible les conditions de réalisation des désenclavements, dans le cadre d'un schéma global d'aménagement, ainsi que la sécurité nécessaire de solutions proposées parfois un peu trop rapidement.

Nous devons nous entourer de toutes les garanties juridiques, notamment relativement aux adossements. Le Gouvernement est prêt pour les plans de relance, si les concessionnaires autoroutiers sont en capacité de nous dire quels sont les tronçons qui peuvent faire l'objet d'un adossement et relancer ainsi des programmes d'investissement d'avenir – le président a d'ailleurs présidé un comité interministériel à ce sujet.

Les projets qui peuvent déjà être validés, comme celui du tunnel de Toulon, doivent l'être en toute responsabilité. Je suis en discussion depuis des mois désormais avec les concessionnaires autoroutiers et j'aimerais que la volonté qu'ils affichent médiatiquement se traduise par un acte de confiance entre eux et l'État, pour que l'on puisse examiner l'ensemble de ces projets. Si la solution de l'adossement, n'était pas juridiquement la bonne solution, pour des raisons de concurrence européenne, il faudrait s'intéresser à différentes possibilités, y compris celle d'une mobilisation des financements publics, qui serait alors la seule solution envisageable.

Différents dispositifs sont envisageables : cet après-midi, je serai au Sénat pour débattre de l'écotaxe poids lourds, et il faudra aussi regarder quels sont les moyens dont disposent les collectivités pour accompagner ce type de projets. Ce tronçon manquant mérite un vrai travail de fond car il répond certainement à une attente locale. Je souhaite aborder ce projet lourd de plusieurs milliards avec pragmatisme, avec le souci de la sécurité financière et juridique.

M. le président. La parole est à M. Alain Moyne-Bressand.

M. Alain Moyne-Bressand. Je rappelle qu'en 1997 l'enquête d'utilité publique avait été engagée et que, après le changement politique que nous savons, tout le projet est tombé à l'eau. Depuis, rien ne s'est fait, et les élus concernés l'ont regretté. J'ai écouté avec beaucoup d'attention, monsieur le ministre, ce que vous venez de dire concernant ce projet important financièrement mais aussi pour notre région. Je

souhaite que l'optimisme du président du conseil régional et des présidents des conseils généraux ne retombe pas et que l'on puisse y voir plus clair. Je vous en remercie à l'avance.

GRATUITÉ DES PÉAGES FRANCILIENS DES AUTOROUTES A 10 ET A 11

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour exposer sa question, n° 119, relative à la gratuité des péages franciliens des autoroutes A 10 et A 11.

M. Jean-Frédéric Poisson. Les habitants du sud de l'Île-de-France, monsieur le ministre, qui résident dans l'Essonne ou dans les Yvelines, ont trois accès aux autoroutes A 10 et A 11, c'est-à-dire les autoroutes Paris-Bordeaux et Paris-Nantes. L'accès autoroutier coûte à ceux qui l'empruntent tous les matins pour aller travailler plus de 600 euros par an, et je rappelle qu'il s'agit d'une zone rurale en Île-de-France. Je sais bien que la notion de ruralité francilienne est parfois difficile à percevoir pour certains esprits, c'est-à-dire pour ceux qui travaillent en deçà du boulevard périphérique, mais il y a neuf circonscriptions rurales dans cette région et j'ai l'honneur d'être le député de l'une d'entre elles. Nous avons le tort infini d'habiter un territoire qui n'est pas exactement configuré comme le reste de la région : pas de densité urbaine, pas de réseau de transport dense, peu de dessertes de transports de substitution à l'autoroute. Il faut donc que les Sud-Yvelinois et les habitants de l'Essonne empruntent l'autoroute pour aller travailler. Il leur en coûte 600 euros par an, et vous comprendrez, monsieur le ministre, que beaucoup de budgets familiaux ne peuvent pas aujourd'hui supporter une telle dépense. Lorsque les gens sont néanmoins contraints d'aller travailler en voiture, ils empruntent les réseaux secondaires, ce qui produit sur nos départements de campagne, quelquefois sur des chemins ruraux qui servent de déviation, une saturation qui a beaucoup d'effets quant au coût à supporter par les collectivités locales mais aussi en termes de pollution, de nuisances sonores et j'en passe.

Il se trouve que les trois accès autoroutiers d'Allainville-Aux-Bois, d'Ablis et de Dourdan se situent sur un tronçon à péage qui est le plus proche de Paris. Les autres accès aux autoroutes franciliennes sont en effet payants à partir de cinquante kilomètres de la capitale, tandis que ceux-ci le sont dès vingt-trois kilomètres. Il y a donc, en plus des inconvénients que je viens de mentionner, une injustice flagrante à l'égard des habitants du sud des Yvelines et du sud de l'Essonne qu'il convient de réparer.

Depuis quelques années, une association, que nombre d'élus et moi-même soutenons, essaie d'obtenir la gratuité des trois péages des autoroutes A 10 et A 11, au sud de l'Île-de-France. Après une marche à petits pas, qui a conduit récemment à la tenue d'une table ronde avec Cofiroute, l'exploitant du réseau, nous espérons toujours voir progresser ce dossier pour que l'équité et une facilité quotidienne soient accordées aux familles qui en ont besoin.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre, et j'y associe mon collègue Philippe Vigier, député de l'Eure-et-Loir, dont le nord de la circonscription est également concerné : quelle est la prochaine étape vers la gratuité de l'accès aux péages des autoroutes A 10 et A 11 dans les Yvelines ?

M. Jacques Alain Bénisti. Très bonne intervention !

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, vous soulignez que, depuis plusieurs années, certaines associations d'usagers demandent la gratuité de l'A 10 et de l'A 11 en Île-de-France. Cette situation n'est pas atypique, elle se retrouve sur d'autres tronçons d'infrastructures autoroutières – l'A 1, l'A 4, l'A 5, l'A 14 et le tunnel duplex de l'A 86 –, eux aussi des sections à péage à proximité de la capitale et qui font l'objet d'un certain nombre de revendications. Je rappelle que la section autoroutière en question est concédée à une société en vertu d'un contrat signé avec l'État et que toute modification unilatérale doit donner lieu à une compensation financière, c'est une règle de droit opposable. Soyons clairs : imposer la gratuité de ce tronçon à la société concessionnaire supposerait de lui verser une indemnité s'élevant à plusieurs centaines de millions d'euros, à la charge des autres usagers ou de l'État. En effet, du fait du principe de l'égalité devant le péage, cette gratuité ne pourrait se limiter aux seuls usagers locaux mais s'appliquerait aux 90 000 véhicules qui empruntent chaque jour cette section. Vous conviendrez que la situation économique actuelle n'est pas la plus favorable pour ce type d'indemnisation.

En revanche, les usagers locaux, à peu près 5 000 par jour pour ce qui est de l'échangeur de Dourdan, un peu moins pour Ablis et Allainville, bénéficient déjà de diverses dispositions mises en place localement : des remises tarifaires dans le cadre d'abonnements réduisent jusqu'à 70 % le coût d'utilisation du péage, il y a un aménagement de parkings de covoiturage à Dourdan, à Ablis et à Allainville, et surtout un effort extrêmement important a été engagé par le conseil général de l'Essonne et par la région Île-de-France pour proposer des lignes de transport en commun régulières qui empruntent l'autoroute pour desservir le pôle intermodal de Massy – deux lignes RER et une ligne TGV. Je souhaite que l'on poursuive avec le conseil général la démarche engagée pour répondre aux préoccupations des usagers, notamment locaux. Certes, cela ne répondra pas à vos vœux de gratuité totale, mais j'en ai souligné les limites, voire les impasses. Il s'agit d'aménager, à titre expérimental, une partie terminale de l'autoroute A10 afin de permettre une circulation de bus sur des voies dédiées. Nous essayons de démultiplier ce type d'aménagement lorsque aucune question de sécurité ne s'y oppose. Il est important de pouvoir offrir la plus grande mobilité à un coût accessible aux habitants de votre région.

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, mais elle ne me surprend pas vraiment. Elle se situe, comme on dit au Quai d'Orsay, dans la continuité parfaite de celles de vos prédécesseurs, que j'avais déjà contestées.

Je ferai deux remarques. La première, c'est que le prix des péages et les recettes qui en découlent font à l'évidence partie d'un contrat de concession passé par l'État avec Cofiroute, mais je me souviens que, lorsqu'on a révisé les derniers avenants, j'étais dans le bureau de votre prédécesseur, Dominique Bussereau, pour y inclure le fameux parking-relais au péage de Dourdan, désormais dans l'escarcelle de ma communauté de communes. C'est une décision qui date d'il y a trois ans. Vous voyez donc qu'il est possible d'inclure dans les responsabilités du concessionnaire des choses auxquelles il n'aurait peut-être pas pensé spontanément. Deuxièmement, les concessionnaires d'autoroute, celui-ci en particulier, dégagent des marges d'exploitation suffisamment confortables pour envisager de faire plus d'efforts en faveur des habitants qui sont dans leur région. C'est un des arguments des associations et il faut l'entendre. Je comprends que nous allions à marche lente vers l'objectif que

nous souhaitons tous deux, mais il y a encore des efforts à faire. Du fait de la situation particulière des Franciliens du sud, on devrait pouvoir trouver des modalités nouvelles. Je travaille avec les associations concernées, et j'aurai très certainement l'occasion, monsieur le ministre, de vous saisir à nouveau, dans les mois qui viennent, de ce dossier qui pourrait nous occuper quelque temps.

FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT
DES QUAIS DES GARES DE DORDIVES,
FERRIÈRES ET FONTENAY

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Door, pour exposer sa question, n° 121, relative au financement de l'aménagement des quais de Dordives, Ferrières et Fontenay.

M. Jean-Pierre Door. Monsieur le ministre, je vous remercie par avance de votre écoute concernant un dossier qui fait l'objet depuis maintenant trois ans de questionnements et de débats : il s'agit du dossier des gares SNCF de Ferrières-en-Gâtinais et de Dordives, dans le Loiret. Je souhaite que l'on conclue enfin ce problème quelque peu ubuesque. Vous savez de quoi il s'agit puisque vous m'avez répondu par courrier, de même, il y a quelques jours, qu'aux sénateurs Jean-Pierre Sueur et Éric Doligé, par ailleurs président du conseil général. Le préfet de région a également été très impliqué de façon positive.

Monsieur le ministre, ces gares sont très importantes car 200 à 250 usagers se rendent chaque jour par le train à leur travail dans la région parisienne ; ils sont issus d'un territoire en pleine expansion démographique. La desserte sur la ligne SNCF Paris-Montargis-Nevers est assurée, à raison d'une vingtaine de trains par jour, par la ligne R du Transilien que le syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, a choisi par commodité pour son propre trafic. Or la situation est ubuesque : soit les quais sont trop courts, soit les trains sont trop longs. En effet, le STIF a décidé, en raison de l'affluence, d'allonger ses trains d'un wagon, et les quais sont de ce fait devenus trop courts, ne permettant plus, par souci de sécurité, l'arrêt à cet endroit. Les usagers vont donc regarder passer les trains. Je vous laisse imaginer la réaction des populations, mais également de tous les élus de ce territoire. Ils vont devoir utiliser leur voiture pour venir dans la région parisienne s'ils ne veulent pas risquer de perdre leur travail.

Il y a une solution, confirmée par le cabinet d'études Ingerop, financé par RFF : elle consiste à allonger les quais de quelques mètres dans les deux gares pour un montant total d'environ 3 millions d'euros. La région Centre et la SNCF, ainsi que RFF à hauteur de 20 %, sont appelés à financer, mais il manque 50 %. Cela n'a que trop duré : trois ans de débats, trois ans de questions. Monsieur le ministre, je vous demande, au nom des habitants, de conclure ce dossier pour que RFF et les autres financeurs augmentent leur participation, afin que l'on puisse allonger les quais et que la population puisse prendre le train.

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.* Vous avez souligné l'une de mes préoccupations depuis que ma nomination en qualité de ministre des transports a été officialisée. La situation que vous qualifiez d'ubuesque l'est en effet. Il s'agit d'offrir au plus grand nombre l'accès quotidien au train, mais des difficultés ont été en l'occurrence enregistrées. Le STIF a pris la décision d'allonger les trains de la ligne R du Transilien. C'est une

bonne décision mais, si elle répond à la capacité du matériel roulant, elle ne répond pas à toutes les difficultés, en particulier s'agissant de la longueur des quais.

Vous avez souligné combien j'ai été sollicité par le sénateur et président de la commission des lois constitutionnelles, M. Jean-Pierre Sueur, qui m'a immédiatement indiqué les difficultés de longueurs de quais, tant à Dordives qu'à Ferrières-Fontenay. Le coût est estimé à 1,4 million pour les travaux à Dordives et à 1,6 million pour la gare de Ferrières-Fontenay. J'ai tout de suite demandé à RFF de prendre les mesures nécessaires pour que ces travaux soient effectués car ils peuvent régler des questions du quotidien. Il ne s'agit tout de même pas de mobiliser des milliards, et la situation actuelle est extrêmement pénalisante pour le transport de tous les jours.

Plus globalement, au-delà de cette demande que j'ai appuyée auprès du président du RFF, l'ancien comme le nouveau, Jacques Rapoport, que j'ai encore rencontré hier soit avec M. Pèpy, il est important que les opérateurs ferroviaires, que ce soient le gestionnaire d'infrastructures ou l'utilisateur, SNCF ou RATP, fassent preuve d'efficacité dans la mise en place des cadencements, dans l'entretien du matériel et dans l'adaptation des conditions d'accueil des usagers. Il en sera question à l'Assemblée demain, où un groupe de travail se réunit à ce sujet, mais aussi à travers une série de préconisations extrêmement claires que j'ai demandées pour les prochains jours aux deux opérateurs, à savoir la SNCF et RFF.

Nous devons donc coordonner nos efforts – je m'entretiens avec Jean-Paul Huchon compte tenu de la responsabilité du Syndicat des transports d'Île-de-France – pour apporter des réponses immédiates à ces difficultés qui ne sont pas insurmontables mais qui pénalisent beaucoup les populations. Vous me trouverez donc à vos côtés pour que nous œuvrions ensemble à la résolution de ces difficultés dans les meilleurs délais.

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

M. Jean-Pierre Door. Merci, monsieur le ministre, de votre soutien. Effectivement, les choses n'ont que trop duré pour cette population : trois ans de débats et trois ministres saisis. Le préfet de région, les sénateurs et surtout la population sont très concernés. Le train est un outil extraordinaire de déplacement pour ceux qui vont travailler à Paris tous les matins : plus de 7 000 personnes partent de Cergy et quelque 200 à 300 autres d'un territoire situé entre la Seine-et-Marne et le Loiret.

Les habitants concernés entendent débattre de la ligne à grande vitesse reliant Paris à Clermont-Ferrand, qui représente un budget de 15 milliards d'euros,...

M. Jean-Paul Bacquet. Très bon projet !

M. Jean-Pierre Door. ...tout en constatant que leur petit quai de gare n'est pas assez long pour permettre l'arrêt des trains. Il y a vraiment deux poids deux mesures. Merci de comprendre que nous devons répondre rapidement à ces deux petites gares du Gâtinais.

DESSERTE FERROVIAIRE DU MONTREUILLOIS

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle, pour exposer sa question, n° 123, relative à la desserte ferroviaire du Montreuillois.

M. Daniel Fasquelle. Monsieur le ministre chargé des transports, ma question ne va pas vous surprendre puisque, dès le 18 mai, je vous écrivais sur ce sujet que vous connaissez bien : l'avenir de la ligne ferroviaire reliant Saint-Pol-sur-Ternoise, Étaples et Le Touquet.

Cette desserte est vitale pour tout le sud du Pas-de-Calais – l'arrondissement de Montreuil mais aussi le Saint-Polois –, un territoire rural sans transports collectifs et donc dépendant du train. Je me fais ici le porte-parole de très nombreux concitoyens, notamment des élèves et étudiants des établissements concernés. Outre les collèges et lycées, citons les maisons familiales et rurales de Marconne, Hucquelier et Campagne-lès-Boulonnais, dont les directeurs m'ont écrit, le lycée agricole de Rollancourt, le lycée hôtelier du Touquet. Citons encore l'Université du Littoral Côte d'Opale à Boulogne-sur-Mer qui accueille aussi des étudiants du sud du département venant en train à défaut d'autres moyens de locomotion et d'un budget suffisant pour louer une chambre à l'année dans les villes universitaires.

Cette desserte est vitale aussi pour les apprentis et les entreprises. Selon un sondage effectué par la chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale, cette ligne de chemin de fer est jugée essentielle par une entreprise sur trois et un salarié sur quatre, sans parler des demandeurs d'emploi, qui ont besoin de se déplacer pour retrouver un travail, et des malades qui utilisent le train pour aller se faire soigner.

Je n'ai pas besoin de vous convaincre mais je voulais quand même le rappeler parce qu'il s'agit d'un enjeu vital. Il est urgent de moderniser cette ligne qui n'a pas fait l'objet de travaux depuis quarante ans, qui compte cinquante-cinq passages à niveau et utilise des technologies très anciennes qui auraient davantage leur place dans un musée. Il est surtout urgent de rénover le ballast et les traverses, qui sont en si mauvais état que la vitesse a dû être considérablement réduite et que le service s'en trouve affecté. Si l'on ne fait rien, dans cinq ans, dans dix ans au plus, cette ligne sera fermée.

La mobilisation s'organise. Les pays du Ternois, des Sept Vallées, du Montreuillois et leurs élus locaux montrent qu'ils croient à ce dossier. Avec la communauté de communes Mer et terre d'Opale je porte un dossier de rénovation de la gare d'Étaples et du Touquet, avec bien évidemment les élus d'Étaples.

La région a été sensibilisée. Daniel Percheron et Alain Wacheux ont annoncé 17,5 millions d'euros d'investissements mais cela ne suffira pas : il faut entre 35 et 50, voire 60 millions d'euros pour sauver cette ligne. Nous avons aussi besoin du soutien du ministre des transports, d'où ma question : dans quelle mesure pouvez-vous épauler les élus locaux et régionaux pour sauver cette ligne vitale pour notre territoire ?

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, cher Daniel Fasquelle, merci de la confiance que vous témoignez à ce gouvernement pour répondre à ces difficultés fort anciennes, comme vous l'avez souligné vous-même, et qui montrent que certaines carences ont pénalisé le territoire.

Vous n'avez effectivement pas tardé à me saisir à propos des difficultés de cette ligne importante pour tout le Pas-de-Calais, de Saint-Pol sur Ternoise à Étaples-sur-Mer. Avec d'autres élus, tels Jean-Jacques Cottel et Jean-Claude Leroy, vous avez fait valoir que la modernisation était indispensable. Les investigations menées sur cette ligne extrêmement

dégradée ont montré un niveau de corrosion avancé des traverses. Je ne vais pas énumérer les problèmes de peur d'inquiéter, mais l'abaissement du seuil de vitesse répondait à un réel besoin de sécurité sur les TER.

Face à l'urgence de la situation, la région Nord-Pas-de-Calais a décidé, dès fin 2011, de financer pour un montant de 200 000 euros les études préliminaires de modernisation de la ligne. J'ai immédiatement demandé à Réseau ferré de France d'engager rapidement des travaux de gros entretien avant de pouvoir purger les difficultés majeures. Ces premiers travaux ont été réalisés, ce qui a occasionné des coupures de trafic – pénalisantes mais indispensables – durant quelques semaines.

Ce n'est pas suffisant. La remise en état complète de la ligne, permettant de revenir à la vitesse de circulation de 100 kilomètres à l'heure, nécessite d'importants travaux complémentaires dont le montant est évalué à une trentaine de millions d'euros. La région est prête à s'engager et RFF suit ce dossier avec beaucoup d'intérêt. Puisque vous m'avez demandé d'être à vos côtés, je vous demande à mon tour de mobiliser tout le territoire parce que peu de lignes aussi sensibles en termes d'aménagement du territoire sont dans un état aussi dégradé.

Par ailleurs, j'ai à cœur d'activer l'électrification de la ligne Boulogne-Amiens-Paris et de ne pas nous en tenir aux délais annoncés. Il s'agit d'apporter des solutions plus rapides à cette zone ferroviaire trop longtemps oubliée, victime d'autres grands aménagements. Cela répond aux enjeux de cette majorité et du Président de la République lorsqu'il s'agit de répondre aux transports du quotidien.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Merci, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous portez à cette ligne. C'est un combat que je mène depuis plusieurs années et je continuerai à le faire avec tous les élus du territoire. Vous pouvez compter sur nous pour nous mobiliser, pour accompagner cette démarche, y compris en nous engageant dans la modernisation des différentes gares.

Je prends aussi bonne note de votre combat en faveur de l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne, un projet essentiel. L'électrification de la dizaine de kilomètres manquante nous permettrait de gagner un temps précieux et d'améliorer le confort, ce que réclament les usagers.

INDEMNISATION DES ORPHELINS DE GUERRE

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question, n° 103, relative à l'indemnisation des orphelins de guerre.

M. Jean-Paul Bacquet. Ma question à M. le ministre des anciens combattants concerne les orphelins de guerre.

Plusieurs textes sont parus au cours des dernières années, parmi lesquels le décret n° 2000-657 du 13 juillet 2000, instituant une mesure de réparation pour les orphelins dont le père ou la mère a été déporté depuis la France dans le cadre des persécutions antisémites et raciales, et le décret n° 2004-751 du 27 juillet 2004, instituant une aide financière en reconnaissance des souffrances endurées par les orphelins dont les parents ont été victimes d'actes de barbarie durant la Seconde Guerre mondiale.

Pour indispensables qu'elles aient été, ces reconnaissances – tardives – ont paradoxalement institué une différence entre les orphelins de guerre, excluant *de facto* du droit à indemnisation ceux ne correspondant pas aux critères restrictifs fixés par lesdits décrets.

Il en résulte un problème en matière d'égalité et de non-discrimination entre personnes ayant objectivement le même statut d'orphelin de guerre. Cette question a été souvent relevée par les associations de pupilles de la nation et d'orphelins de guerre. Ceux-ci se sentent injustement exclus d'un dispositif basé sur le contexte dans lequel se sont retrouvés les parents et non sur la situation des enfants, alors qu'ils sont les premiers concernés par les mesures exposées.

André Lefebvre, président de l'ANPNOGD, a fait savoir à ses adhérents – j'ai lu le courrier qui leur a été adressé – qu'à la suite d'une rencontre entre une délégation de son association et le ministère, ce dernier a reconnu la souffrance des enfants orphelins, mais qu'aucune somme n'était actuellement budgétée pour l'indemnisation, malgré le fait que le nombre d'orphelins et de pupilles soit certainement moins important que les évaluations réalisées jusqu'ici.

De plus, estimant que ces pupilles étaient trop âgés pour qu'une juste reconnaissance de la nation soit encore reportée, le ministère, en préconisant la rente plutôt que le capital, a saisi le secrétariat général de l'administration.

Cette inégalité n'ayant que trop duré, et bien que chacun comprenne la difficulté du contexte financier du pays et de l'effort collectif demandé à la nation, j'aimerais savoir quelles mesures le ministère envisage d'apporter au droit existant afin d'étendre le bénéfice du dispositif d'indemnisation à tous les orphelins de guerre et pupilles de la nation. Cela ne sera que justice, même si elle est bien tardive.

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

Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser mon collègue Kader Arif, qui est actuellement à Lille pour représenter le ministre de la défense au cinquième forum international de la cybercriminalité.

Comme vous, je suis très attachée au devoir de mémoire. Comme vous, j'entends et je comprends la détresse et la souffrance de celles et ceux que la guerre a privés de leurs parents. C'est pourquoi j'accorde une attention toute particulière aux préoccupations concernant l'accompagnement par l'État des orphelins de guerre et des pupilles de la nation.

C'est notamment le cas de votre requête qui vise à faire bénéficier l'ensemble des orphelins et pupilles des mécanismes d'indemnisation prévus par les décrets du 13 juillet 2000 et du 27 juillet 2004.

Ces décrets répondent toutefois à une situation tout à fait spécifique : celui de 2000 institue une mesure de réparation pour les orphelins dont les parents ont été victimes de persécutions en raison de leur « race » ; celui de 2004 complète ce dispositif en indemnisant les orphelins dont les parents ont été victimes d'actes de barbarie durant la Deuxième Guerre mondiale.

Dans l'un et l'autre cas, il s'agit de prendre en compte l'extrême inhumanité des persécutions et crimes en question, et un traumatisme, notamment celui de la déportation, dépassant le strict cadre des conflits armés.

Ce dispositif doit rester fidèle à sa justification essentielle qui est de consacrer solennellement le souvenir des victimes de la barbarie nazie à travers leurs enfants mineurs au moment des faits. C'est pourquoi le Gouvernement a décidé de maintenir cette spécificité et de ne pas étendre le champ de ces deux décrets, qui seront néanmoins mis en œuvre de façon éclairée, afin de leur donner leur pleine portée.

Par ailleurs, je me permets d'ajouter qu'à ce jour, en matière d'indemnisation, le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre prévoit déjà que tout orphelin de guerre perçoit, ou a perçu jusqu'à son vingt et unième anniversaire, une pension spécifique qui s'ajoute, ou s'est ajoutée, à la pension de veuve versée à sa mère.

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

M. Jean-Paul Bacquet. Madame la ministre, je suis surpris de votre réponse. En premier lieu, la nation n'a pas seulement un devoir de mémoire, elle a également un devoir de reconnaissance et un devoir de réparation. En second lieu, je suis étonné que la mise en place d'une réforme portée par une ambition de justice ait créé d'autres injustices. Pire encore, on a pris en 2000 un décret instituant une réparation en 2004 on l'a corrigé, car il était insuffisant, par un nouveau texte améliorant l'indemnisation, mais on se rend compte ensuite que ces deux textes n'ont fait qu'accroître l'injustice vis-à-vis des orphelins.

Les orphelins, qu'ils le soient parce que leurs parents ont été déportés ou que leur père est mort dans le torpilleur *Sirocco*, sont orphelins. Ils demandent non pas la pension à laquelle ils ont droit en tant que pupilles de la nation, mais un droit à réparation au même titre que ceux qui l'ont déjà obtenu.

Madame la ministre, cela constitue une inégalité, vous ne pouvez le contester. Cette inégalité suscite indignation, amertume et incompréhension de la part de ceux qui attendent réparation. Elle donne lieu à des explications et des justifications de la part de ceux qui ne sont pas indemnisés, fondées sur des arguments que nous aimerions malheureusement ne plus jamais entendre.

Enfin, cela concerne des personnes âgées aujourd'hui de 70, 80 ans, voire plus. Ne croyez-vous pas qu'il serait temps de corriger la chose ? Ces enfants ont souvent été élevés seuls, par une mère veuve, sans grands moyens, dans un contexte difficile. Ces enfants ont souvent fait la guerre d'Algérie. Ils ont souvent servi la nation quand elle le leur a demandé. Madame la ministre, je le crois, en 2000, on a créé une injustice en voulant à juste titre offrir une réparation, cela fait aujourd'hui treize ans. En 2004, on a voulu remédier à cette injustice par un nouveau texte qui est insuffisant, cela fait huit ans. Aujourd'hui, nous avons la responsabilité collective, je dis bien collective, sur tous les bancs de l'hémicycle, de corriger cette nouvelle injustice.

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ AU CRÉDIT D'IMPÔT RECHERCHE

M. le président. La parole est à M. Philippe Bies, pour exposer sa question, n° 113, relative aux critères d'éligibilité au crédit d'impôt recherche.

M. Philippe Bies. Je souhaitais interroger M. le ministre du redressement productif sur les critères encadrant le crédit d'impôt recherche suite à l'annonce par l'entreprise Delphi de la suppression de 103 emplois à Illkirch-Graffenstaden dans le Bas-Rhin. L'entreprise Delphi conçoit et fabrique des composants électriques et électroniques pour l'automobile. Son site d'Illkirch est spécialisé en recherche et développement dans la mécatronique, plus particulièrement dans les systèmes électroniques de commandes pour les véhicules PSA, Fiat et Renault. La direction de Delphi a annoncé au mois de décembre la suppression de 103 postes sur le site d'Illkirch qui en compte 140, principalement des postes d'ingénieurs. Il s'agit donc d'emplois à haute valeur ajoutée. Ces emplois seront délocalisés sur une plateforme en Pologne dont les ingénieurs, ironie du sort, ont été formés par ceux-là

mêmes qui vont être licenciés. Or Delphi Illkirch a bénéficié et continue de bénéficier d'aides publiques et notamment de la mesure standard du crédit d'impôt recherche qui lui a permis d'obtenir un crédit d'impôt de près de 4,6 millions d'euros depuis 2008. Face à ce type de situation quelles sont les intentions du Gouvernement, compte tenu des critères actuels? Est-il possible d'encadrer plus strictement le crédit d'impôt recherche pour que le retour sur investissement profite en priorité aux salariés et à l'économie française?

M. le président. La parole est à Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Arnaud Montebourg, actuellement retenu au comité stratégique de la filière nucléaire à Montbard.

La stratégie mise en œuvre par Delphi n'apparaît pas compréhensible. Le groupe américain a décidé de restructurer sévèrement ses sites d'Illkirch dans le Bas-Rhin et de Villepinte en Seine-Saint-Denis, dédiés au développement de systèmes électroniques automobiles.

Cette décision s'accompagnera de la suppression de 103 emplois sur 140 à Illkirch ainsi que de 54 emplois sur 78 au sein du centre technique de Villepinte. La direction du groupe a annoncé son intention de transférer son activité développement à Cracovie en Pologne. Sur les deux sites, les équipes de recherche et d'innovation seraient cependant maintenues.

Cette stratégie de concentration des activités de développement de la division « Électronique et Sécurité » sur un seul site concerne d'ailleurs toute l'Europe : le groupe a mis un terme récemment à l'exploitation de plusieurs sites techniques en Allemagne et en Turquie.

Cette stratégie est d'autant plus incompréhensible que, lors de la conception d'un produit, la phase de développement est celle qui demande le plus d'échanges avec le client afin d'adapter les technologies issues de la recherche aux véhicules du client.

Les services du ministère du redressement productif sont en lien avec Delphi pour obtenir des éclaircissements sur les intentions industrielles de l'équipementier américain sur ces sites et sur l'ensemble de ses emprises en France.

ACTIVITÉ DU SITE DE TEXAS INSTRUMENTS À VILLENEUVE-LOUBET

M. le président. La parole est à M. Lionnel Luca, pour exposer sa question, n° 118, relative à l'activité du site de Texas Instruments à Villeneuve-Loubet.

M. Lionnel Luca. Ma question s'adressait à M. Montebourg puisqu'elle concerne la fermeture programmée du site de Texas Instruments dans les Alpes-Maritimes à Villeneuve-Loubet.

Rien ne permettait d'envisager une telle issue à la restructuration décidée il y a trois ans, après les engagements pris par la direction américaine avec Christine Lagarde.

Cette annonce brutale va porter un grave coup à la première technopole européenne de Sofia-Antipolis dont Texas Instruments est le fleuron, et à la Côte d'Azur d'une manière générale.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec M. le ministre et avec son cabinet. La question que je pose ce matin est la suivante : M. le ministre a-t-il pu prendre contact avec la direction

américaine à Dallas pour négocier avec elle le maintien du site comme cela était prévu il y a encore quelques semaines. Il s'agissait de conserver 150 à 200 emplois sur le site en attendant une conjoncture plus favorable, comme cela a déjà été le cas par le passé.

Texas Instruments a reçu au titre du crédit d'impôt recherche environ 100 millions d'euros ces cinq dernières années. L'entreprise avoue également avoir investi 372 millions d'euros. Pour quoi faire si elle part en abandonnant une activité essentielle pour notre département et, oserais-je dire, pour notre pays?

Ma question, je l'avais précisé, est celle-là : quelle suite sera donnée à l'entretien qu'avait eu, avec succès, Mme Lagarde? Seul le rapport de force établi par le ministre du redressement productif avec la direction américaine pourra faire plier cette multinationale qui ne manifeste à l'évidence pas une grande considération pour notre pays puisque la France sera le seul site fermé dans le monde.

M. le président. La parole est à Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie. Monsieur le président, messieurs les députés, monsieur le député, Texas Instrument a eu une influence considérable dans l'histoire industrielle des Alpes-Maritimes. Le groupe s'est en effet implanté sur la Côte d'Azur, dix ans avant la création de Sophia Antipolis, participant ainsi au rayonnement international de la région.

Le groupe Texas Instruments a annoncé le 14 novembre dernier l'arrêt des activités en matière de microprocesseurs et de connectivité sans fil destinés aux smartphones et aux tablettes. Ce choix s'explique à la fois par le développement de technologies propres par deux des principaux clients de Texas Instruments et par les difficultés d'un troisième.

Cet arrêt se traduit par la suppression de 517 postes en France dont 514 sur le site de Villeneuve-Loubet, entraînant sa fermeture. 1 700 emplois seront par ailleurs supprimés au niveau mondial dans les sites de Dallas, Bangalore et Tel Aviv. Avec 50 emplois chez les sous-traitants et les emplois induits (gardiennage, sécurité, cafétéria), ce sont plus de 600 emplois qui sont supprimés sur la Côte d'Azur.

Monsieur le député, parfaitement conscient de l'importance de ce dossier pour la Côte d'Azur, le ministère du redressement productif a pris acte de la forte mobilisation relayée par nombre d'élus des territoires concernés. Des rencontres avec la direction de Texas Instruments et les syndicats ont eu lieu en janvier. Des questionnements précis sur sa stratégie sont adressés au groupe. Une réflexion sur la filière des semi-conducteurs, sur les meilleurs moyens de développer l'attractivité de Sophia-Antipolis ainsi que sur l'avenir des salariés a d'ores et déjà été engagée. Soyez assuré que vous serez tenu régulièrement informé des évolutions de ces discussions et de ce plan d'action.

M. Lionnel Luca. Je regrette de ne pas avoir de réponse à ma question. M. le ministre la connaissait pourtant puisque je lui en avais fait part la semaine dernière. Je répète que seul un rapport de forces entre le ministre et la direction américaine, comme il a déjà pu être créé par le passé, permettra d'éviter le pire.

Je soutiens le ministre dans ses démarches tant qu'il les effectue. Je ne pourrai plus le soutenir s'il baisse les bras. Je m'interrogerai à ce moment-là sur la signification de l'intitulé du ministère du redressement productif. Il n'y a pas de fatalité à la fermeture du site de Villeneuve-Loubet. Cela doit être clair pour le Gouvernement, pas seulement pour le cabinet

qui mène traditionnellement ce genre de négociations. Il s'agit d'une démarche politique. Charles Pasqua, il y a vingt ans, avait empêché la fermeture de ce site alors que l'entreprise Bedford, pourtant dirigée par un ancien ministre de Mme Thatcher, devait fermer. C'est le volontarisme politique qui peut empêcher cette fermeture aux conséquences qu'on ne peut mesurer. L'idée d'une reprise n'est qu'un leurre destiné à endormir tout le monde. Je le dis très solennellement ce matin, j'attends du ministre du redressement productif qu'il fasse son travail en allant discuter à Dallas, avec la direction qui elle seule peut donner des assurances au gouvernement de la France.

FORMATION DES SAPEURS-POMPIERS VOLONTAIRES

M. le président. La parole est à M. Rémi Delatte, pour exposer sa question, n° 99, relative à la formation des sapeurs-pompiers volontaires.

M. Rémi Delatte. Ma question s'adressait à M. Valls, puisqu'elle porte sur la formation des jeunes sapeurs-pompiers volontaires.

On peut se féliciter que l'organisation en France des services d'incendie et de secours repose sur un équilibre entre pompiers professionnels et volontaires. Il est cependant important que les vocations des jeunes ne soient pas déçues ou découragées. Le conseil d'administration du service d'incendie et de secours de Côte-d'Or, en examinant sa politique en matière de recrutement, a regretté que le contenu des formations des jeunes sapeurs-pompiers fasse une part beaucoup trop importante à la théorie au détriment de la pratique. Certains jeunes sont ainsi souvent découragés par une pédagogie manifestement beaucoup trop scolaire. Pour le département de la Côte-d'Or, c'est au moins une dizaine de jeunes qui ne va pas au terme d'un cursus jugé peu incitatif.

Face à la diminution du nombre de sapeurs-pompiers volontaires, je pense que le scénario pédagogique devrait s'appuyer davantage sur la pratique, l'utilisation des appareils notamment.

Je prends un exemple : l'unité de valeur « culture-administration », qui développe un programme sur les institutions républicaines, est jugée beaucoup trop approfondie alors qu'elle ne constitue pas un élément fondamental de l'organisation pratique des secours sur le terrain, vous en conviendrez. De même, la répartition des modules de formation manque de cohérence avec la réalité de la pratique. Autre exemple, trois heures de cours théoriques sur la connaissance des animaux pour une seule heure sur la problématique des fuites de gaz, qui sont pourtant l'objet d'interventions beaucoup plus nombreuses, cela paraît disproportionné.

Si l'on souhaite promouvoir l'engagement des jeunes sapeurs-pompiers volontaires, quelle réforme de leur formation est envisagée ? Comment leur redonner envie, c'est là l'essentiel, leur permettre de s'épanouir, de mettre leur énergie, leur jeunesse et leur sens civique au service des personnes, dans le cadre du service public ?

M. le président. La parole est à Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie. Monsieur le député, Manuel Valls participe actuellement à Bruxelles à une conférence sur les droits des acteurs locaux en matière de lutte contre l'extrémisme violent à l'invitation du commissaire européen.

Vous avez attiré son attention sur la formation des jeunes sapeurs-pompiers. Il regrette de ne pas pouvoir vous répondre personnellement.

Vous vous interrogez notamment sur la part importante laissée à la théorie au détriment de la pratique. Cette situation vous paraît de nature à décourager les vocations.

Il est important de rappeler que les jeunes sapeurs-pompiers se destinent à l'obtention d'un brevet, appelé « brevet de jeune sapeur-pompier ». C'est l'équivalent de la formation initiale exigée pour devenir sapeur-pompier volontaire. Il faut le reconnaître, c'est un investissement exigeant pour les 30 000 jeunes, âgés de onze à dix-huit ans, qui suivent ce cursus.

Le dispositif de formation des jeunes sapeurs-pompiers est donc intimement lié à celui des sapeurs-pompiers volontaires. Or ces volontaires représentent 80 % des effectifs des services départementaux d'incendie et de secours, soit 200 000 sapeurs-pompiers. Ils sont le socle du modèle français de sécurité civile.

Cette formation dispensée aux jeunes sapeurs-pompiers comprend à la fois une dimension théorique et une dimension pratique, essentiellement fondée sur l'apprentissage des techniques de secours et l'entraînement sportif. Elle couvre la plus grande partie des opérations auxquelles les sapeurs-pompiers sont amenés à concourir : secours à personne, lutte contre les incendies ou toute autre mission de protection des biens et de l'environnement.

Vous citez l'unité de valeur culture-administration. C'est un module probablement fastidieux. Il serait néanmoins très préjudiciable de s'en passer, car c'est au travers de cet enseignement que les jeunes sapeurs-pompiers appréhendent le cadre administratif et juridique dans lequel ils interviennent. La complexité et la dangerosité des opérations de secours imposent une vigilance pratique, mais aussi de bien comprendre pourquoi les sapeurs-pompiers interviennent et jusqu'où ils peuvent intervenir. C'est tout l'environnement et les valeurs du monde des sapeurs-pompiers qui sont transmis au travers de cet enseignement, qui comporte une dimension civique. Être sapeur-pompier, c'est être un citoyen engagé.

PROJET DE LIGNE ROUGE DU GRAND PARIS EXPRESS

M. le président. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti, pour exposer sa question, n° 95, relative au projet de ligne rouge du Grand Paris Express.

M. Jacques Alain Bénisti. Je souhaitais une nouvelle fois interpellier Mme Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, mais, comme pour ma précédente question d'actualité, Mme Duflot n'est pas là pour répondre. Je voulais l'interpellier à la suite du rapport Auzannet, qui remet en cause, à la stupéfaction de tous, le tronçon qui relie Champigny à Noisy-Champs, scindant en deux le projet de ligne rouge du Grand Paris Express dans sa partie est. Hormis le fait que cette préconisation est, de l'avis de tous, incohérente et inique, ce rapport menace la philosophie même du Grand Paris qui, ne l'oublions pas, devait avoir une vocation à rééquilibrer l'Est et l'Ouest franciliens en matière de transports mais surtout d'emploi, cause nationale selon le Président de la République. En repoussant à 2030 la réalisation de la gare des quatre communes et donc ce tronçon, vous bafouez tous les espoirs des habitants de l'Est parisien, particulièrement ceux de ce secteur, qui avaient massivement adhéré à ce formidable projet pour retrouver un emploi proche de leur domicile et diviser leur temps de transport

par trois, voire par quatre. De plus, remettre en cause un projet qui est le fruit d'un accord historique unanime entre l'État, la région, les départements, les communes, toutes tendances politiques confondues, est un véritable déni de démocratie. Surtout, cela témoigne d'un manque de considération flagrant pour l'ensemble des élus de terrain du secteur.

L'aspect financier évoqué pour justifier ce report est un vrai contresens car, dès lors qu'on repousse un projet, on en augmente *ipso facto* le coût. Les maires que nous sommes nombreux à être dans cet hémicycle sont d'ailleurs bien placés pour le savoir. Je n'ose vous parler de l'ineptie de la suppression du poste de commandement et du centre de remisage et d'entretien accolés à cette gare; elle rend à l'évidence l'ensemble du projet caduc. C'est pourquoi, je demande de ne pas suivre les préconisations de ce rapport et au ministre de s'engager à revenir à une mise en œuvre du premier tronçon dès l'année 2018, rendant ainsi cohérent le tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs.

M. le président. La parole est à Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie.

Mme Yamina Benguigui, ministre déléguée chargée de la francophonie. Je vous prie, monsieur le député, de bien vouloir excuser Cécile Duflot, qui anime une table ronde sur l'habitat indigne avec les élus de Seine-Saint-Denis.

Le Gouvernement vous remercie du soutien que vous apportez au projet de métro automatique Grand Paris Express. Comme vous le savez, ce projet demandait à être ordonné pour pouvoir être effectivement engagé.

Dès l'été dernier, Cécile Duflot a confirmé le tracé des lignes et la localisation des gares du Grand Paris Express, et autorisé la Société du Grand Paris à ouvrir toutes les enquêtes publiques. Le lancement de l'enquête publique sur la ligne rouge sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, qui traversera le Val-de-Marne, est d'ailleurs aussitôt intervenu.

Une mission d'expertise, visant à actualiser les estimations des coûts et à proposer des scénarii de priorisation compatibles avec les exigences opérationnelles et les contraintes économiques du projet, a été commandée le 1^{er} septembre dernier.

Deux éléments dominent ce rapport.

Il s'agit, d'une part, de l'actualisation des coûts du Grand Paris Express. C'est vrai, le rapporteur calcule que le projet coûte aujourd'hui non pas 20,5 milliards d'euros comme prévu, mais 30 milliards d'euros. Quelles que soient les responsabilités engagées, le Gouvernement ne souhaite pas polémiquer sur ces chiffres. On constate une dérive monétaire entre euros 2008 et euros 2012, le coût complet de la ligne orange était inconnu, le rapport propose une estimation des interconnexions aux réseaux de transports existants et une actualisation tenant compte des évolutions du projet.

D'autre part, le rapporteur propose des scénarii de priorisation de lignes, de tronçons, de travaux. Ce faisant, il apporte un éclairage utile au Gouvernement, mais ses propositions, et c'est normal, lui appartiennent.

Le Premier ministre a demandé au Gouvernement de le mettre en mesure de prendre ses décisions dès le mois de février. C'est à ce moment que seront donc connus le calendrier de la réalisation et du plan de financement du Grand Paris Express, mais aussi des mesures d'amélioration des transports quotidiens en Île-de-France.

Mme Duflot travaille avec son collègue chargé des transports Frédéric Cuvillier mais également avec les ministres des finances et du budget, et en liaison avec la représentation nationale, la région Île-de-France et, naturellement, son président Jean-Paul Huchon.

Les décisions qui seront prises seront positives, conformément aux orientations fixées par le Premier ministre le 30 octobre dernier, devant le septième forum de Paris-Île-de-France capitale économique.

Le Gouvernement est particulièrement attentif au moment auquel les trois lignes – rouge, orange et bleue – du nouveau métro traversant le Val-de-Marne, qui vous est cher autant qu'à Mme Duflot, pourront voir le jour.

C'est dans ce cadre sérieux, responsable, chiffré, maîtrisé, effectif, que toutes les lignes du Grand Paris Express verront progressivement le jour, au bénéfice des Franciliens légitimement impatients d'une amélioration de leurs réseaux de transports. Plutôt que de polémiquer, je vous propose que nous nous en réjouissons ensemble.

M. le président. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti.

M. Jacques Alain Bénisti. Il n'est pas question pour moi de polémiquer. Simplement, il faut dire les choses clairement. Des centaines de milliers de contribuables de l'Est parisien ont déjà commencé à financer le Grand Paris: ils ont déjà versé 700 millions d'euros. En outre, le rapport Auzannet occulte totalement le financement provenant de la taxe sur les bureaux. Des dizaines de milliers de mètres carrés vont être construits, et les entreprises vont être assujetties à cette taxe, ce qui permettra la réalisation totale de ce projet sans qu'on fasse appel aux deniers de l'État.

S'il est hors de question de polémiquer, il faut cependant dire les choses telles qu'elles sont.

AVENIR DES CENTRES D'ADAPTATION ET DE REDYNAMISATION AU TRAVAIL DE LA VIENNE

M. le président. La parole est à Mme Véronique Massonneau, pour exposer sa question, n° 93, relative à l'avenir des centres d'adaptation et de redynamisation au travail de la Vienne.

Mme Véronique Massonneau. Ma question porte sur l'avenir des centres d'adaptation et de redynamisation au travail de la Vienne.

Ces CART accueillent des stagiaires âgés de dix-huit à trente ans, orientés par la maison départementale des personnes handicapées. Les stages ont une durée maximale de trois ans, avec une période d'essai de six mois. Leur but est d'aider la personne ayant un handicap intellectuel, psychologique ou psychiatrique stabilisé à développer au maximum son autonomie personnelle, sociale et, si possible, professionnelle, mais, contrairement aux établissements et services d'aide par le travail, les ESAT, les CART ne comportent pas de budget de production, et les stagiaires ne bénéficient pas de la garantie de ressources. Ils sont financés par le conseil général et surtout par l'État *via* l'enveloppe ESAT. Depuis leur création en 1969, les CART de la Vienne ont permis l'insertion de 80 % des personnes accueillies, démontrant ainsi toute leur utilité.

Pourtant, il existe aujourd'hui un doute quant à la pérennité de ces structures. En effet, l'instauration de la convergence tarifaire en 2004 a considérablement freiné le développement de ces centres. Cela s'explique notamment par leur projet pédagogique différent de celui des ESAT. Alors que les ESAT permettent à la personne handicapée qui n'a pas

acquis suffisamment d'autonomie pour travailler en milieu ordinaire d'exercer une activité dans un milieu protégé, les CART ne se contentent pas d'un simple accompagnement. Ils œuvrent pour l'insertion et une véritable autonomie des personnes handicapées, et ce, je le rappelle, en seulement trois ans. Je sais l'importance que le Gouvernement, Mme Carlotti en tête, accorde à la question du handicap. Il s'agissait d'ailleurs de l'un des postes les plus privilégiés de la loi de finances initiale pour 2013, et je m'en félicitais, mais ces CART, malgré la preuve de leur utilité, sont cannibalisés par les ESAT, du fait de leur enveloppe commune. Leur budget a encore une fois diminué cette année et ils se retrouvent sans aucune directive pour 2013.

C'est pourquoi je souhaite savoir quelle décision le Gouvernement compte prendre à l'égard de ces centres. La suppression de la convergence tarifaire actée par le PLFSS s'appliquera-t-elle à ces centres? Surtout, créera-t-on une ligne budgétaire qui leur sera propre afin d'assurer leur fonctionnement et leur pérennité?

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

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, Mme Marie-Arlette Carlotti, qui ne peut être parmi nous, m'a demandé de vous répondre.

Le Gouvernement connaît la situation particulière des centres d'adaptation et de redynamisation au travail, en particulier celles des CART de la Vienne. Il reconnaît la pertinence du travail effectué par ces structures, leur utilité et la qualité du service rendu.

Toutefois, comme vous le faites remarquer, bien que ces structures ne soient juridiquement pas des établissements et services d'aide par le travail, elles sont financées sur le programme 157 de la mission « Solidarité, insertion et égalité des chances ». Il s'agit donc du même budget que celui dédié aux ESAT et, en conséquence, elles sont soumises au mécanisme des tarifs plafonds fixés en application de l'article 74 de la loi de finances initiale pour 2009. Ce dispositif de plafonnement des tarifs vise avant tout l'équité territoriale lors de la répartition de l'allocation aux ESAT.

Souhaitant rompre avec la logique purement comptable du précédent gouvernement et avec la pression à laquelle il soumettait le financement des ESAT, le Gouvernement a voulu, en 2013, une pause dans l'application du processus de convergence. Nous avons donc opté pour le soutien aux structures existantes et le renforcement de la qualité de prise en charge des personnes accueillies par l'application d'un taux d'actualisation de la masse salariale proche de 1 %.

Au-delà de leur financement, les CART ont fait l'objet de deux évaluations: l'une, ancienne et interne, en 1999, et l'autre, externe, en 2008-2009. Ces deux évaluations n'ont jamais remis en cause l'utilité sociale des structures. Elles ont toutefois conclu à la nécessité de stabiliser leur assise juridique afin de leur permettre de continuer à fonctionner dans le temps.

Il a donc été demandé aux établissements concernés de bien vouloir se restructurer pour être conformes aux dispositions du code de l'action sociale et des familles. Les services de l'État, en lien avec l'agence régionale de santé et le conseil général de la Vienne, ont organisé diverses rencontres avec les responsables de l'association gestionnaire dans la Vienne, l'Association départementale pour la sauvegarde de l'enfance et de l'adolescence, l'ADSEA, afin d'examiner la solution qui correspondrait le mieux à la vocation originale de ces structures.

Si les CART ne refusent pas une évolution de leur statut, et s'ils sont concernés par les efforts de gestion qui s'imposent aux autres types d'établissements, il est légitime qu'ils attendent d'un nouveau cadre que celui-ci facilite la mise en œuvre de leur projet spécifique. Aussi, comme vous le savez, la ministre déléguée en charge des personnes handicapées a décidé de diligenter une mission chargée de lui proposer le ou les cadres juridiques et techniques les mieux adaptés à des types intermédiaires de prise en charge, qui conjugueront évaluation, accompagnement et préparation à des mises en situation de travail à caractère professionnel. En attendant, les CART pourront continuer de fonctionner dans les conditions actuelles.

Soyez totalement assurée, madame la députée, de la volonté du Gouvernement de sécuriser juridiquement et financièrement cette formule d'accompagnement originale qui a fait ses preuves.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES COLLÈGES PUBLICS

M. le président. La parole est à Hervé Pellois, pour exposer sa question, n° 110, relative à la répartition géographique des collèges publics.

M. Hervé Pellois. Monsieur le ministre, ma question s'inscrit dans le processus de refondation de l'école que vous avez engagé avec courage et détermination. Le libre choix de l'école pour toutes les familles est la clé de voûte de notre système éducatif. Or les conditions d'un choix réel ne sont, hélas, pas toujours réunies. Je prendrai l'exemple du Morbihan, où deux villes de plus de 10 000 habitants, Saint-Avé et Guidel, n'ont pas de collège public, malgré les demandes répétées des élus, des parents et des syndicats d'enseignants. Est-il normal que les deux exceptions françaises soient situées dans un même département?

Je rencontre régulièrement des parents qui me disent inscrire leurs enfants dans un collège privé pour des raisons pratiques de proximité, même si cela est contraire à leurs convictions laïques. Sachant que la scolarisation est obligatoire jusqu'à seize ans, une question me vient à l'esprit, monsieur le ministre. À l'instar des communes qui ont l'obligation de répondre à la demande des parents dès lors que 15 enfants d'âge scolaire désirent s'inscrire à une école publique locale, ne serait-il pas envisageable d'étendre cette obligation aux départements, collectivité chargée des collèges? Un seuil minimum pourrait être fixé: par exemple, le conseil général devrait pouvoir d'un collège public toute commune de plus de 10 000 habitants ou ayant plus de 400 enfants en âge d'aller au collège.

À l'heure actuelle, en cas de refus par le département, l'État peut intervenir exceptionnellement. Dans les faits, cette disposition est inopérante: elle n'a même pas été utilisée dans mon département alors que le Conseil départemental de l'Éducation nationale avait choisi à l'unanimité Saint-Avé pour recevoir le dernier équipement public, le département ayant préféré l'implanter dans une commune voisine de 4 000 habitants. Cette mesure nous permettra, monsieur le ministre, de garantir l'égal accès des enfants à l'instruction. Je rappelle que ce principe a une valeur constitutionnelle. Cette mesure confortera enfin les conseils école-collège que vous voulez mettre en place.

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

M. Vincent Peillon, *ministre de l'éducation nationale*. Monsieur le député Hervé Pellois, comme vous avez eu la gentillesse de le dire, nous agissons sur tous les fronts pour redresser l'école, qui a été fort malmenée par la politique de nos prédécesseurs. Nous essayons de tracer une perspective, nous donnons des moyens et nous entamons des réformes pédagogiques. Un plan d'urgence a d'ailleurs été déployé dès la rentrée 2012 pour répondre aux difficultés les plus criantes. J'ai présenté au Conseil des ministres un projet de loi de programmation et de refondation de l'école de la République, dont le Parlement débattrait bientôt. Nous envisageons, comme vous le savez, la création de milliers d'emplois, en particulier dans l'enseignement primaire. Nous menons actuellement un travail difficile pour recruter des enseignants.

Vous m'avez interpellé sur la situation du département du Morbihan. Au-delà du cas d'espèce, il s'agit d'un problème de principe ; en tout cas, c'est ainsi que je veux l'entendre. Vous le savez, je suis très attaché à l'enseignement public. Je ne veux pas opposer l'enseignement public et l'enseignement privé ; je veille à ne pas opposer les enfants de France, mais plutôt à rebâtir entre eux quelque chose de commun. Néanmoins, le droit des parents à faire éduquer leurs enfants dans le service public de l'éducation doit être respecté.

Pour ce qui concerne la situation locale que vous me signalez, le Conseil général du Morbihan a décidé en septembre 2005 de construire un nouveau collège public dans le secteur nord de Vannes en se fixant deux objectifs principaux. D'abord, atteindre une taille d'établissement conforme aux normes préconisées par le ministère de l'éducation nationale, soit entre 400 et 800 places. Ensuite, réduire le décalage constaté dans le secteur entre l'enseignement public et l'enseignement privé. Le choix s'est porté sur la ville de Plescop. Deux raisons principales ont motivé ce choix : d'abord, la nécessité de recruter les élèves sur un bassin de population allant de Grand-Champ aux portes de Vannes et de Mériadec jusqu'à Saint-Avé. De ce point de vue, le collège de Plescop s'est avéré un outil efficace d'aménagement du territoire. Ensuite, cet établissement devait permettre, à terme, de scolariser dans le public environ 270 élèves jusqu'à alors inscrits dans le privé : cela répond à une de vos préoccupations. Ce collège a ouvert ses portes en septembre dernier et dispose d'une capacité d'accueil de 500 élèves.

D'autres possibilités, à Meucon, Grand-Champ, Elven et Saint-Avé ont été envisagées. Elles présentaient toutes un certain nombre d'inconvénients. C'est pour cela que la commune de Plescop a été retenue, ce qui ne semble pas vous donner pleine satisfaction. En réfléchissant au problème que vous soulevez, j'ai demandé à mes services, en particulier à la direction des affaires juridiques, d'examiner la possibilité de faire évoluer la législation, et de créer le droit que vous demandez. J'espère obtenir une réponse à temps pour le débat parlementaire sur la loi d'orientation sur l'école, pour voir si nous pouvons améliorer ce qui, de fait, est une exception.

M. le président. La parole est à M. Hervé Pellois.

M. Hervé Pellois. Monsieur le ministre, je comprends votre réponse : ce sont les arguments qui ont été avancés par le conseil général. Je souhaite tout de même vous indiquer qu'au cours de mes trente années de vie politique, en tant qu'élue municipal de Saint-Avé, j'ai dû signer le permis de construire d'un collège privé, alors même que nous demandions un collège public. J'ai ensuite signé une autorisation d'extension de ce collège privé, puisque le nombre de places n'était plus satisfaisant. À l'inverse, le Conseil général a refusé de donner à ma commune les moyens normaux de l'enseignement public. Je ne reprendrai pas tous les arguments sur la mobilité des

enfants, la cohérence du projet éducatif avec la vie associative locale et la vie quotidienne de nos élèves. Il est vrai néanmoins que les élèves de notre commune qui se rendent à Vannes prennent le car à 7 h 32 le matin, alors que ceux qui sont scolarisés dans le privé arrivent au collège à 8 h 45. Vous ferez vous-même le constat de cet échec.

CONDITIONS DE TITULARISATION DES ENSEIGNANTS CONTRACTUELS

M. le président. La parole est à Mme Valérie Corre, pour exposer sa question, n° 111, relative aux conditions de titularisation des enseignants contractuels.

Mme Valérie Corre. Monsieur le ministre, depuis maintenant huit mois, vous travaillez d'arrache-pied à ce grand chantier de la refondation de l'école. Votre énergie et votre détermination portent leurs fruits. Je tiens, avant toute chose, à vous en féliciter. Le chantier si compliqué des rythmes scolaires avance. Beaucoup d'autres n'ont pas eu ce courage, et se seraient arrêtés en chemin par peur de bousculer les habitudes, même quand on les sait mauvaises.

Le projet de loi d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République, qui a été adopté en Conseil des ministres, marque un tournant majeur dans les politiques éducatives françaises. Au milieu de ces chantiers, je souhaite appeler votre attention sur la situation souvent difficile des enseignants contractuels qui souhaitent, et c'est louable, être titularisés. La refondation de l'école ne peut oublier ces personnels. Certains d'entre eux, dans mon département, m'ont interpellée. Dans le Loiret, le ministère de l'Éducation nationale a recours depuis de nombreuses années à un nombre important de contractuels. À chaque rentrée scolaire, plusieurs dizaines de personnes sont recrutées pour une durée d'un an. Ces CDD sont généralement reconduits d'une année sur l'autre, et ces enseignants s'investissent dans leurs missions tout autant que leurs collègues titulaires. Il est vrai qu'au bout de six ans, ils peuvent prétendre à un contrat à durée indéterminée. Mais vous savez bien, monsieur le ministre, que ces contrats à durée indéterminée ne permettent pas une réelle évolution de carrière. Ces enseignants souhaitent donc, bien entendu, être titularisés dans la fonction publique. Or les perspectives d'évolution de carrière offertes par l'éducation nationale ne sont accessibles que par la réussite aux concours de recrutement internes. En effet, depuis la loi du 12 mars 2012 relative à l'emploi titulaire des agents contractuels dans la fonction publique, dite loi Sauvadet, un concours de recrutement interne est ouvert aux contractuels qui enseignent depuis plus de quatre ans. C'est déjà un progrès. Cependant, le décret du 5 mai 2012 précise que tout candidat pour l'accès à un corps devra être en possession du titre ou diplôme exigé pour l'exercice des fonctions de ce corps.

Du fait de la mastérisation des concours, c'est donc un diplôme de niveau bac plus 5 qui est demandé à ces personnes. Or beaucoup d'entre eux ont été recrutés au niveau bac plus 3, la réforme de la mastérisation n'ayant alors pas eu lieu. Dans le Loiret, plus de la moitié de ces contractuels ne pourront pas concourir faute d'avoir obtenu au préalable un master. Il s'agit là d'une injustice préjudiciable à toute une génération d'enseignants dont le statut précaire se pérennise. Monsieur le ministre, ne pourrait-on assouplir les conditions de diplôme pour ces enseignants non titulaires ? En d'autres termes, ne pourrait-on envisager, pour les prochaines années et à titre exceptionnel pour cette génération, sous la condition d'une durée d'enseignement de quatre ans, que la détention d'une licence suffise pour se présenter au concours interne ?

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

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée Valérie Corre, je vous remercie de vos propos encourageants. Ils ne m'étonnent pas, venant d'une députée dont je sais les convictions.

En tant qu'employeur, l'État se doit d'agir pour résorber l'emploi précaire : vous avez raison de le dire. Il est donc de son devoir d'offrir une perspective de carrière aux contractuels, hommes et femmes qui servent l'intérêt public depuis plusieurs années avec dévouement, comme vous l'avez évoqué. Avec la loi du 12 mars 2012, nous disposons d'un instrument qui permet de favoriser, dans les conditions que je vais préciser, l'accès à l'emploi titulaire.

Cette loi prévoit, pour une durée de quatre ans à compter de sa date de publication, la création de voies d'accès réservées à la fonction publique. Il faut distinguer, dans cette affaire, deux types de procédures en fonction de la durée d'emploi dans la fonction publique des agents contractuels concernés. D'abord, le cas des agents en activité au 31 mars 2011, ou dont le contrat a cessé entre le 1^{er} janvier et le 30 mars 2011, qui, sous réserve d'être employés en contrat à durée indéterminée à cette même date ou de justifier de quatre années de service effectif à temps plein, sont éligibles à ce dispositif de concours réservés. Ces recrutements sont donc accessibles à ces agents sans condition de diplôme et sans condition d'âge. Ensuite, les agents qui, justifiant au 13 mars 2012 de six années de services publics effectifs au cours des huit années précédant la date de publication de la loi, voient leur contrat directement transformé en contrat à durée indéterminée.

Vous avez appelé mon attention sur le cas spécifique des agents contractuels qui se destinent aux métiers de l'enseignement mais ne disposent pas d'un diplôme ou titre équivalent au master. Des mesures réglementaires propres au ministère de l'éducation nationale ont été prévues pour ce cas. Les agents recrutés avant le 30 juillet 2009 peuvent se présenter aux concours internes d'accès aux corps enseignants s'ils justifient d'un titre ou diplôme équivalent à la licence. Cette mesure transitoire s'applique jusqu'à la session de concours 2015 incluse. Je précise qu'un peu plus de 2 500 postes seront dédiés chaque année, pendant toute la durée du dispositif, aux recrutements réservés aux enseignants.

Vous évoquez la situation des emplois contractuels dans votre département, le Loiret. Les contractuels de l'académie d'Orléans-Tours, au nombre de 960, sont tous des enseignants du second degré. Il n'existe pas d'enseignants contractuels dans le premier degré. Sur ces 960 enseignants, 372 peuvent prétendre aux dispositifs d'accès aux corps enseignants, soit près de 40%.

Comme vous le voyez, madame la députée, nous agissons pour permettre à chacune et chacun de s'investir dans les meilleures conditions possibles au service de l'école. Nous faisons en sorte de résorber la précarité.

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

Mme Valérie Corre. Merci pour la précision de votre réponse, monsieur le ministre. Il faudrait, si le recrutement de contractuels devait perdurer, les recruter désormais à un niveau bac plus 5, afin d'éviter que cette situation se maintienne dans les années à venir.

INSTALLATION DES ANTENNES-RELAIS DE TÉLÉPHONIE MOBILE

M. le président. La parole est à Mme Martine Martinel, pour exposer sa question, n° 109, relative à l'installation des antennes-relais de téléphonie mobile.

Mme Martine Martinel. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie. Puisqu'elle n'est pas présente, je suppose que c'est M. le ministre de l'éducation nationale qui y répondra.

Monsieur le ministre, de nombreux Toulousains s'inquiètent de l'implantation croissante d'antennes-relais de téléphonie dans des domaines privés et des zones d'habitat dense, au milieu des habitations. Pour répondre à de nombreuses sollicitations émanant de citoyens habitant dans différents quartiers de Toulouse, je suis intervenue auprès de la municipalité afin de demander la suspension de l'installation de ces nouvelles antennes, notamment celle de Free Mobile qui devait être installée sur le toit d'un immeuble d'habitation rue des Braves, à Toulouse. Des mesures ont été effectuées par la mairie, avant l'installation de la nouvelle antenne, dans les appartements riverains, où vivent des personnes sensibles : jeunes enfants, femmes enceintes, personnes âgées. Ces mesures révèlent des taux d'exposition s'élevant jusqu'à 4 volts par mètre, soit 6 volts par mètre après extrapolation. Ce niveau est considéré dans plusieurs pays d'Europe comme illégal. En France, les lieux considérés comme sensibles, tels que les crèches ou les écoles, ne pourraient se situer à proximité de tels émetteurs.

Les associations relaient leurs préoccupations notamment face au développement de la 4G qui nécessitera d'augmenter encore la puissance des antennes. Les niveaux d'exposition des populations s'élèveront ainsi indéfiniment si aucun contrôle n'est exercé, alors même que les éventuels risques encourus ne sont pas connus à ce jour. Je rappellerai, à ce sujet, l'étrange incident survenu le 21 décembre dernier à Toulouse sur la ligne A du métro. Ce jour-là, deux stations n'ont pas été desservies, alors que le VAL dispose d'un pilotage automatique. Une enquête est en cours pour déterminer si le champ électromagnétique produit par un émetteur de téléphonie situé à proximité a pu provoquer ce dysfonctionnement.

Dans un souci de précaution par rapport au risque que pourraient représenter les antennes-relais, notamment pour notre santé, je souhaiterais connaître votre position, monsieur le ministre, pour faire avancer rapidement la législation en vue d'abaisser les seuils d'exposition des populations aux ondes électromagnétiques. Il paraîtrait aussi important de permettre aux instances municipales d'intervenir dans les décisions d'installations dans un cadre démocratique.

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

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la députée, s'agissant de l'incident technique rencontré par le métro toulousain en décembre dernier, une enquête est en cours, vous le savez, et un expert a été nommé afin de vérifier la compatibilité électromagnétique de l'antenne-relais concernée. À ce jour, aucune plainte n'a été reçue à l'Agence nationale des fréquences au sujet d'un éventuel brouillage lié à une installation radioélectrique. De plus, un certain nombre de métros automatiques sont quotidiennement exposés aux ondes émises par des antennes-relais sans que leur fonctionnement ait semblé, jusque-là, perturbé. Lors de la Conférence environnementale, la santé environnementale a constitué un axe de travail prioritaire pour le Gouvernement. La feuille de route de la Conférence qui en

résulte comporte des actions visant à limiter, c'est bien naturel, l'exposition des populations aux champs électromagnétiques. Nous en convenons, une maîtrise des émissions d'ondes électromagnétiques est donc nécessaire. La concertation avec les élus locaux doit être exemplaire, et être assurée en amont des projets d'installation des antennes-relais de téléphonie.

C'est pourquoi le Gouvernement a pris les mesures suivantes. Tout d'abord, en matière de recherche scientifique, des travaux d'expertise doivent être poursuivis, notamment pour répondre aux interrogations qui demeurent sur les effets sanitaires liés à l'utilisation intensive de téléphones mobiles sur le long terme et pour expliquer les mécanismes de l'électrosensibilité. Nous avons tous intérêt à ce que ces études avancent le plus vite possible. Dans son rapport du 15 octobre 2009 sur les radiofréquences, l'Agence nationale de sécurité sanitaire indique que les niveaux d'exposition liés à l'utilisation intensive d'un téléphone mobile sont très supérieurs aux niveaux d'exposition relevés à proximité des antennes-relais. Le Gouvernement a demandé à l'Agence, à l'issue de la Conférence environnementale, de mettre à jour rapidement son expertise de 2009 sur les effets sanitaires des radiofréquences. Ce nouveau rapport est attendu pour le courant de l'année 2013. Parallèlement, le Gouvernement poursuit les expérimentations et simulations d'abaissement de puissance des antennes-relais, conformément aux préconisations formulées par votre collègue François Brottes dans son rapport de 2011 sur la diminution de l'exposition aux ondes électromagnétiques émises par les antennes-relais de téléphonie mobile.

Les travaux d'expérimentation ont, d'ores et déjà, permis de mesurer qu'environ 95 % des niveaux d'exposition sont inférieurs à 1,5 volt par mètre et 99,9 % d'entre eux sont inférieurs à cinq volts par mètre, c'est-à-dire en deçà des valeurs limites réglementaires comprises entre quarante et un et cinquante et un volts par mètre selon les fréquences utilisées.

En quelques points géographiques isolés, dits atypiques, les niveaux d'exposition sont sensiblement plus élevés, mais ils restent toujours inférieurs aux valeurs limites. Le Gouvernement soutient les travaux en cours pour la définition, l'identification et le traitement spécifique de ces points atypiques dans les délais les plus rapides possible. En effet, il convient de réduire les émissions chaque fois que cela peut être fait sans porter préjudice à la qualité du service.

Une disposition inscrite dans la loi de finances pour 2013 par la ministre de l'écologie Delphine Batho concrétise la création du fonds public dédié au financement des mesures de champs électromagnétiques réalisées par les organismes indépendants accrédités. Ce dispositif sera effectif dans le courant de l'année qui vient.

Le Gouvernement sera en mesure de présenter, d'ici au mois de juin 2013, les conclusions qu'il tire de l'ensemble de ces mesures qui pourront, éventuellement, l'amener à proposer de nouvelles dispositions législatives et réglementaires.

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

Mme Martine Martinel. Nous attendons avec impatience, monsieur le ministre, les conclusions du Gouvernement en juin 2013 !

SCOLARISATION DES ENFANTS HANDICAPÉS EN SEINE-MARITIME

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour exposer sa question, n° 107, relative à la scolarisation des enfants handicapés en Seine-Maritime.

M. Christophe Bouillon. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, le département de Seine-Maritime compte, aujourd'hui, 3 653 élèves handicapés scolarisés en milieu ordinaire, auxquels il convient d'ajouter 2 326 élèves scolarisés dans des établissements spécialisés du secteur médico-social de type IME et ITEP, ou encore dans des instituts sensoriels. Ce chiffre est en forte augmentation – de près de 10 % – par rapport à l'année 2010. Cela traduit l'effort consenti en faveur de la scolarisation des enfants en situation de handicap, et nous ne pouvons que nous en réjouir. En effet, la scolarisation des élèves en situation de handicap est non seulement un droit, mais une chance pour eux comme pour l'école. En permettant à un nombre croissant d'enfants d'accéder à la scolarisation en milieu ordinaire ou en établissement spécialisé, nous augmentons leurs chances d'insertion. À travers cette scolarisation, c'est, en fait, l'ensemble des élèves que nous faisons progresser sur le chemin de la tolérance et du respect de la différence. La scolarisation des enfants en situation de handicap passe, avant tout, par l'octroi de moyens supplémentaires aux fins d'accueillir ces élèves, de former les auxiliaires de vie scolaire et, bien sûr, par l'ouverture de classes adaptées. Or, rien qu'en Seine-Maritime, plus de 200 élèves attendent encore des auxiliaires de vie scolaire. Par ailleurs, le nombre des AVS déjà existants supposerait, aujourd'hui, la création d'un poste d'enseignant spécialisé en charge de leur coordination et de leur formation.

Enfin, le département de Seine-Maritime gagnerait à l'ouverture de trois classes d'inclusion scolaire supplémentaires, ce qui permettrait la résorption des listes d'attente qui s'allongent, malheureusement, de jour en jour pour ces classes, causant de grandes difficultés, vous le savez, pour des dizaines de familles.

Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les mesures aujourd'hui envisagées ou à l'étude afin d'améliorer la scolarisation des enfants en situation de handicap au sein du département de Seine-Maritime ?

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

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député Christophe Bouillon, tous les enfants peuvent réussir : tel est notre objectif. Nous devons construire ensemble l'école de l'inclusion, et cela concerne, bien entendu, les enfants en situation de handicap. Je veux d'ailleurs, par votre intermédiaire, saluer tous les personnels qui œuvrent remarquablement pour améliorer, depuis la loi du 11 février 2005, l'inclusion scolaire de ces élèves, sans que nous consacrions toujours tous les moyens suffisants pour y parvenir dans de bonnes conditions, nous le savons les uns et les autres. Il est tout de même vrai que des progrès très nets ont été enregistrés. Dès notre arrivée aux responsabilités, et à la demande du Président de la République, nous avons mobilisé des moyens nouveaux, lesquels ont été prévus dans le collectif budgétaire que Jérôme Cahuzac, ici présent, a eu l'occasion de présenter. Ainsi, 1 500 postes d'auxiliaires de vie scolaire ont été créés pour l'aide individuelle. Nous avons également veillé à ce que les 2 300 auxiliaires de vie scolaire pour l'aide mutualisée puissent assurer pleinement leurs fonctions. Comme vous le savez, le statut de ces personnels, leur évolution et leur formation me préoccupent beaucoup. C'est pourquoi, le 16 octobre dernier, Mme George Pau-

Langevin, ministre déléguée à la réussite éducative, et Mme Marie-Arlette Carlotti, ministre déléguée chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, ont installé un groupe de travail sur cette profession dont la vocation est de favoriser la réussite scolaire : il s'agira d'en préciser les contours, de la reconnaître et d'envisager ses évolutions. Ce groupe de travail nous rendra ses conclusions au début du mois de mars prochain.

Je veille également à ce que les enseignants eux-mêmes et les responsables soient mieux formés à l'accueil de ces publics. J'ai demandé, dans la préparation des maquettes des écoles supérieures du professorat à l'éducation, que ce thème soit posé. C'est, aujourd'hui un des aspects du travail des professeurs et des personnels administratifs qui les accompagnent.

De la même façon, nous donnerons un certain nombre d'indications aux collectivités locales pour qu'elles continuent d'améliorer les locaux d'accueil. C'est coûteux, mais il faut le faire.

Concernant votre département, je souhaite vous apporter les informations suivantes. Lors de ma prise de fonctions, je n'ai pu que constater la situation difficile rencontrée dans certains départements pour respecter les notifications des maisons départementales des personnes handicapées. Le département de la Seine-Maritime fait partie de ces territoires qui rencontrent des difficultés et où la prise en charge des enfants en situation de handicap est trop partielle. En effet, 200 élèves bénéficiant d'une notification de la MDPH ne sont toujours pas accompagnés par un auxiliaire de vie scolaire. C'est la réalité. Cette situation s'explique par la conjugaison de deux phénomènes : d'abord, une croissance, sachez-le, de 21 % du nombre de prescriptions d'AVS notifiées par la MDPH en 2012 ; ensuite, la diminution très forte des moyens accordés aux contrats aidés décidée par l'ancienne majorité. Aussi, ai-je décidé de doter en urgence l'académie de soixante et onze postes supplémentaires d'auxiliaires de vie scolaire. J'ai bien conscience que cet effort est encore insuffisant. J'ai donc demandé à Mme la rectrice de l'académie de Rouen de le poursuivre dans la durée.

Je peux vous assurer que nous serons particulièrement attentifs à la situation de votre département lors de l'attribution des dotations de moyens pour la rentrée 2013, car il le mérite, et parce que notre objectif est d'assurer la réussite de tous les élèves.

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

M. Christophe Bouillon. Je vous remercie de la précision de vos réponses. Je salue également votre engagement et votre action en faveur de la scolarisation des enfants en situation de handicap.

SUPPRESSION DU BUREAU DE DOUANE DE PORT-LA-NOUVELLE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Fabre, pour exposer sa question, n° 108, relative à la suppression du bureau de douane de Port-la-Nouvelle.

Mme Marie-Hélène Fabre. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé du budget.

Dans le département de l'Aude, le port de Port-la-Nouvelle et son bureau de douane sont bien plus que de simples acteurs de l'économie de l'Aude. Ils sont un maillon terminal essentiel de toute la chaîne économique du département. Il me suffit de vous donner l'exemple de l'agriculture. Le port est un atout stratégique essentiel pour l'avenir de la filière céréalière qui se développe largement autour de l'exportation de blé dur et de

farine. Pour rester compétitif au niveau international et sauvegarder son efficacité face aux ports concurrents, Port-la-Nouvelle doit s'adapter aux conditions futures du transport maritime international et être également en adéquation avec les attentes des compagnies maritimes et des chargeurs. À cet effet, des investissements importants sont envisagés par la région Languedoc-Roussillon, le département de l'Aude et le Grand Narbonne pour engager l'extension du port à hauteur de 200 millions d'euros. Mais tous ces projets seraient bien vains si l'administration prenait la décision de fermer le bureau des douanes de Port-la-Nouvelle. On le sait, l'efficacité logistique du port repose sur la réactivité de ses agents. L'allongement des délais des procédures douanières entraverait la fluidité du trafic. Des navires de gros comme de petit tonnage se détourneraient alors de Port-la-Nouvelle. La délocalisation des services douaniers se traduirait, pour l'ensemble des entreprises du territoire, par de nombreux déplacements et des pertes de temps significatives. Mettre fin à la présence douanière sur le port de Port-la-Nouvelle, c'est, à terme, le condamner.

Permettez-moi de m'interroger sur l'opportunité d'un tel arbitrage au moment où un débat public vient de s'ouvrir en vue de la réalisation de ces travaux d'agrandissement. Peut-on laisser condamner les efforts combinés d'une région, d'un département et d'une intercommunalité pour affronter l'avenir et assurer des emplois dans les prochaines décennies ?

Peut-on affirmer sa volonté de se battre pour gagner des marchés à l'export, et agir en contradiction patente avec cet engagement en compliquant et en ralentissant les échanges internationaux ?

C'est pourquoi je joins ma voix à celle de l'ensemble des élus, mais aussi de la totalité des acteurs économiques du département pour vous demander de reconsidérer toute décision hâtive qui serait lourde de conséquences et dramatique pour l'économie du département.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du budget.

M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget. Madame la députée, je tiens tout d'abord à vous assurer que l'implantation des services publics sur les territoires est incontestablement une préoccupation majeure de ce gouvernement qui entend, à cet égard, trouver un juste équilibre entre la satisfaction des besoins des usagers – vous y avez fait référence, madame la députée –, l'évolution des missions des administrations, et le respect de la trajectoire ambitieuse de redressement des comptes publics qui vient d'être engagée avec votre soutien, ce dont je vous remercie encore bien vivement. La concertation avec l'ensemble des parties prenantes, élus locaux, représentants des personnels et des usagers, monde économique, est une exigence de méthode essentielle pour y parvenir. Pierre Moscovici et moi-même en faisons une priorité pour l'ensemble des réseaux déconcentrés relevant du ministère de l'économie et des finances. Chacune des propositions de nos administrations est validée au niveau ministériel et ne saurait l'être à un autre niveau.

C'est dans ce contexte que les évolutions du réseau de la direction générale des douanes doivent être resituées. Administration de services, la douane s'est engagée, depuis plusieurs années déjà, dans une démarche d'accompagnement et de partenariat avec les entreprises tournées vers l'international, démarche qui va être poursuivie et, probablement, approfondie dans le cadre de la mise en œuvre du pacte de compétitivité.

Par la simplification des formalités et grâce à un important mouvement de dématérialisation des procédures – les entreprises y concourent et je les en remercie –, l'environnement douanier porte tous ses efforts vers l'abandon du support papier, en concertation, bien sûr, avec les acteurs économiques concernés. L'évolution générale des méthodes de contrôle s'oriente également vers une analyse de risque et un ciblage des opérations, plus adaptés aux enjeux réels de la fraude, assurant ainsi aux opérateurs une prise en compte plus personnalisée de leurs trafics et une réduction générale du délai de traitement de leurs opérations.

La rationalisation du réseau de dédouanement s'inscrit dans cette trajectoire de modernisation, qui donne lieu à des réflexions au niveau déconcentré. La fermeture que vous craignez du bureau de Port-la-Nouvelle n'est, à ce stade, que l'une des pistes d'évolution envisagées par la direction interrégionale des douanes et droits indirects de Montpellier.

L'activité de dédouanement de ce bureau ne représente en effet qu'un peu plus d'1 % du trafic enregistré dans l'interrégion de Montpellier. De surcroît, trois opérations sur quatre environ sont gérées au moyen de procédures simplifiées qui ne requièrent pas la présentation des marchandises à la douane. Le décalage apparent de perception entre ces données objectives et celles que vous rappelez montre que Port-la-Nouvelle est bien l'un des principaux sites portuaires de Méditerranée ; ce décalage tient à l'importance des opérations intracommunautaires sur lesquelles la douane n'intervient pas.

Sur cette base, il a été envisagé – je vous le confirme – de fermer le bureau de douane de Port-la-Nouvelle avec transfert de l'activité, pour les produits pétroliers, vers le bureau de Sète qui dispose déjà d'une compétence reconnue dans ce secteur à forte technicité et, pour le dédouanement résiduel, vers celui de Perpignan. Quelle que soit la décision prise, ce projet préserverait la réactivité douanière à Port-la-Nouvelle puisque, au-delà de formalités simplifiées qui assurent aux opérateurs la disponibilité immédiate de leurs marchandises, il reposerait sur des contrôles ciblés dont l'efficacité est éprouvée.

J'ai bien noté, madame la députée, les réactions locales dont vous vous faites l'écho et auxquelles je reste très sensible. Il est clair qu'il faut tirer toutes les conséquences de l'annonce du plan d'extension des installations portuaires de Port-la-Nouvelle qui n'a été portée que récemment à la connaissance du Gouvernement.

À ce stade, je n'ai pas validé ce projet. J'ai demandé au directeur interrégional des douanes et droits indirects de Montpellier de poursuivre la concertation de manière à pouvoir prendre en compte cet important développement dont je mesure l'ambition et l'impact potentiel sur l'emploi local. Aucune décision ne sera prise, en toute hypothèse, avant le second semestre 2013.

Madame la députée, comme vous le soulignez, nous entendons rompre avec des méthodes révolues, c'est pourquoi je vous assure qu'aucune décision n'est prise. Les éléments d'information que vous venez de nous apporter seront naturellement pris en compte et nous ferons tout pour veiller au dynamisme économique du territoire que vous représentez.

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

Mme Marie-Hélène Fabre. Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre. Sachez que les parlementaires audois resteront vigilants, aux côtés des acteurs économiques, pour le maintien de ce bureau de douane.

SITUATION DES ANCIENS EMPLOYÉS DE LA CONCESSION FRANÇAISE DE SHANGHAI

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question, n° 120, relative à la situation des anciens employés de la concession française de Shanghai.

M. Thierry Mariani. Monsieur le ministre délégué chargé du budget, en tant que député élu par les Français de l'étranger, je souhaite appeler votre attention sur la situation des anciens employés de la concession française de Shanghai, ce qui ne nous rajeunit pas puisque, comme vous le savez, ce territoire fut sous administration française de 1849 à 1946.

À l'occasion de la rétrocession de cette concession, ses employés ont espéré recevoir leur indemnité de licenciement ou commencer à toucher la retraite pour laquelle ils avaient cotisé à l'époque. Or, depuis lors, les anciens employés puis leurs ayants droit, qui représentent aujourd'hui environ 300 familles, ont revendiqué et revendiquent toujours la redistribution en leur faveur des avoirs et droits auxquels ils peuvent prétendre en tant qu'anciens cadres français de la municipalité et de la police de la concession de Shanghai. Il s'agit d'un montant constitué de fonds collectés en novembre 1943 par le consul de France, M. Roland de Margerie, sur instruction de l'administration de l'économie et des finances dans la perspective de la rétrocession de la concession.

Les fonds collectés à cet effet ont fait l'objet de nombreux mouvements sur des comptes bancaires en Suisse, aux États-Unis ou ailleurs. Mme Christine Lagarde, alors ministre des finances, par lettre du 17 septembre 2010, avait demandé aux services compétents de son département de réexaminer le dossier. Par la suite, le président national de l'association des anciens employés de l'administration municipale française de Shanghai a reçu l'autorisation de consulter les archives de la concession afin de retracer, entre autres, l'historique des mouvements des fonds constitués.

Les anciens employés souhaitent en effet retrouver les documents comptables et financiers ainsi que les relevés de comptes de la concession afin de trouver une solution équitable pour tous. Aussi, je souhaiterais savoir où est passé ce que certains appellent le « trésor de la concession française de Shanghai » et si une indemnisation pourrait être attribuée aux anciens employés qui attendent depuis plus de soixante ans.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du budget.

M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget. Monsieur le député, vous avez appelé l'attention du ministre de l'économie et des finances, Pierre Moscovici, sur la préoccupation des anciens employés de l'administration municipale de la concession française de Shanghai. Je vous prie de bien vouloir excuser l'absence du ministre et c'est en son nom que je vous réponds.

La concession française de Shanghai, vous l'avez rappelé, a été créée en 1849, puis rétrocédée à la Chine en 1946. Le traité de Tchoungking du 28 février 1946, comme nous le savons tous (*Sourires*), a transféré la concession de Shanghai à la Chine, sans pour autant, hélas, définir précisément les droits des employés ; ce fut probablement, à l'époque, une erreur.

Sachez qu'avec Pierre Moscovici nous sommes attentifs aux préoccupations de ces salariés et de leurs représentants : le contact avec l'association des anciens employés existe. Le

président de l'association a même été reçu par le cabinet de l'un de mes prédécesseurs, Mme Christine Lagarde en l'occurrence.

Je souhaite également vous indiquer que toutes les facilités administratives ont été apportées afin de permettre le travail de recherche des documents d'archives, notamment auprès des archives diplomatiques du ministère des affaires étrangères et du centre des archives économiques et financières du ministère de l'économie et des finances. Bref, beaucoup de monde est sur la trace du « trésor de la concession française de Shanghai », pour reprendre votre expression.

Ce très difficile travail de recherche n'a pour le moment pas abouti. Vous convenez vous-mêmes que, tant qu'il n'aboutit pas, il est très délicat de donner une suite favorable à une demande que, comme vous, je trouve bien légitime.

Compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles se sont déroulés les faits à l'origine des préoccupations des intéressés, on peut comprendre l'extrême difficulté de reconstituer des documents dont vous avez vous-même rappelé l'itinéraire quelque peu chaotique. Il s'agit toutefois d'un préalable nécessaire avant de donner satisfaction aux intéressés. Nous nous y efforçons le plus sincèrement du monde, de la même manière, d'ailleurs, que l'administration précédente.

Je ne doute pas, monsieur le député, que tous ces efforts finiront par être couronnés de succès et que satisfaction pourra alors être donnée aux justes demandes des personnels dont vous portez à juste titre la revendication au sein de cet hémicycle.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre, mais le temps presse. Au début, cette histoire m'a un peu fait sourire mais je me suis rendu compte que des sommes non négligeables étaient en jeu : on parle de millions de dollars, de millions de francs suisses virés on ne sait pas vraiment sur quels comptes. Or il s'agit de fonds publics. Une partie doit revenir aux employés et j'ose espérer qu'une autre partie pourrait vous revenir en tant que ministre délégué chargé du budget – nous en avons tout besoin en ce moment,...

M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué. Je suis très motivé ! *(Sourires.)*

M. Thierry Mariani. ...même si les sommes ne permettront pas de couvrir le déficit. Cela vaudrait tout de même le coup de retracer l'historique de ces sommes. On doit pouvoir encore le faire pendant quelques années et aussi bien l'État que les anciens employés de la concession pourraient en être les bénéficiaires.

CONSÉQUENCES DU RELÈVEMENT DES PLAFONDS DU LIVRET A ET DU LIVRET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

M. le président. La parole est à M. Éric Straumann, pour exposer sa question, n° 124, relative aux conséquences du relèvement des plafonds du livret A et du livret de développement durable.

M. Éric Straumann. Monsieur le ministre délégué chargé du budget, ma question porte sur les mesures envisagées à la suite de l'augmentation des plafonds du livret A et du livret de développement durable : on a, depuis le 1^{er} octobre 2012, relevé de 25 % le plafond du premier et doublé celui du second ; un nouveau relèvement vient de prendre effet au début de 2013 pour le livret A.

Ces mesures affectent certaines banques de manière disproportionnée, en particulier le réseau des caisses d'épargne, distributeur historique du livret A, par rapport aux autres réseaux bancaires. Elles créent en effet une distorsion de concurrence très forte entre établissements bancaires. En effet, ces derniers ne sont pas affectés de la même façon selon qu'ils sont ou non distributeurs historiques du livret A, c'est-à-dire selon que celui-ci constitue une part importante ou limitée de leur collecte d'épargne.

Le réseau des caisses d'épargne supporte à lui seul le tiers de la perte de liquidité imposée aux banques françaises, ce qui signifie un impact particulièrement violent sur sa capacité à accompagner ses clients. Aussi je souhaite obtenir des précisions sur les mesures prises ou à venir qui permettront de ne pas affecter trop lourdement des acteurs importants de notre économie.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du budget.

M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué chargé du budget. Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de Pierre Moscovici que je tente de suppléer car il est retenu pour une audition, d'ailleurs à l'Assemblée. Vous avez rappelé, comme le Gouvernement l'avait annoncé dès l'été dernier, que le plafond du livret A avait été relevé de 25 % au 1^{er} octobre dernier puis de 25 % supplémentaires au 1^{er} janvier, et que le plafond du livret de développement durable a été doublé le 1^{er} octobre dernier. Il s'agit, avec ces mesures, de respecter un engagement pris devant les Français l'année dernière. Elles s'inscrivent dans un objectif très ambitieux en matière de construction de logements sociaux puisque, vous le savez, le livret A sert d'abord à financer cette activité.

Ces mesures ont eu des conséquences en termes de liquidité pour l'ensemble des banques distribuant l'un ou l'autre de ces livrets puisque, en moyenne, 65 % des sommes collectées au titre du livret A ou du LDD sont centralisées à la Caisse des dépôts et consignations afin, précisément, de financer en priorité le logement social et la politique de la ville. Vous savez que ce taux de recentralisation a fait l'objet de nombreux débats pendant la précédente législature et que le Parlement avait beaucoup pesé pour que la Caisse des dépôts récupère au moins ce pourcentage de la collecte réalisée grâce à ces outils. Je me souviens notamment du rôle essentiel joué par Michel Bouvard.

Il ne me semble pas inutile de rappeler que si, historiquement, le livret A était distribué par trois réseaux, la loi de modernisation de l'économie de 2008 – que vous avez probablement votée – a généralisé la distribution du livret A à l'ensemble des établissements bancaires. Les Banques populaires, qui font partie du même groupe que les caisses d'épargne, ont d'ailleurs pu bénéficier de cette généralisation de la distribution du livret A.

Naturellement, les transferts de liquidité depuis les distributeurs historiques sont plus importants puisque ce sont eux qui détiennent encore la majeure partie des livrets A. Cependant, les nouveaux distributeurs, c'est-à-dire les groupes bancaires qui ne distribuent le livret A que depuis 2009, ont également été concernés.

Enfin, depuis 2011, un mécanisme assure la convergence des taux de centralisation du livret A et du LDD à la Caisse des dépôts et consignations vers un taux unique, aujourd'hui égal à 65 %, je l'ai mentionné. Alors que le taux de centralisation des réseaux historiques va diminuer d'ici à 2022, celui des nouveaux distributeurs du livret A va progressivement augmenter. À moyen terme, les nouveaux réseaux vont donc transférer une part plus importante de leurs dépôts

sur livret A ou LDD à la Caisse des dépôts et consignations. J'espère ainsi avoir pu contribuer à vous rassurer, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Éric Straumann.

M. Éric Straumann. La problématique de la caisse d'épargne ne s'en trouve pas pour autant tout à fait résolue : elle tient l'essentiel de ses ressources du livret A. Lorsqu'on a relevé les plafonds du livret A et du LDD, on a déstabilisé toute la structure bilancielle des caisses d'épargnes. Il semblerait d'ailleurs que l'argent ainsi collecté par la Caisse des dépôts et consignations ne soit pas affecté intégralement au logement social, tout simplement parce qu'il n'y a pas assez de demandes de la part de ce secteur. Il faudra donc, avec le relèvement des plafonds envisagé, examiner à nouveau ce taux d'affectation à la Caisse des dépôts.

SITUATION DE LA MAISON D'ARRÊT DE GRADIGNAN

M. le président. La parole est à M. Alain Rousset, pour exposer sa question, n° 112, relative à la situation de la maison d'arrêt de Gradignan.

M. Alain Rousset. Cette question, qui s'adresse à Mme la Gardes des Sceaux, intéresse également, je suppose, le ministre délégué chargé du budget, ici présent : elle concerne le projet de reconstruction de la prison de Gradignan que nous avons visitée récemment avec l'ensemble des parlementaires de Gironde. Ce projet était inscrit dans le programme du précédent gouvernement – je sais parfaitement, du reste, que les projets alors retenus n'étaient pas financés.

Reste que l'état de cette prison suscite une forte indignation : cet établissement est vétuste et il est impossible d'y remplir les missions de garde et de réinsertion. Son taux d'occupation est de 192 % pour les hommes et de 142 % pour les femmes. J'ai l'occasion de visiter régulièrement, en tant que député de la circonscription, ces cellules de 9 mètres carrés contenant parfois trois ou quatre détenus, certaines, dites « chauffoirs », en contenant même plus de six ! Les conditions d'hygiène et de sécurité y sont déplorable : il n'y est pas rare, comme aux Baumettes, d'y croiser des rats.

Je ne pense pas que ce soit avec ce type d'établissement que nous pouvons assurer à la fois une punition humaine, telle que définie par la Commission européenne, et le devoir de réinsertion. Je sais aussi que le système public-privé utilisé était une façon de pousser l'endettement à travers un système de loyer, une façon de ne pas choisir.

Comment réinscrire dans une programmation de reconstruction cette prison qui me semble être l'une des plus vétustes de France ? Ne pourrions-nous réfléchir, et pourquoi pas ensemble, à un mode de financement qui ne relèverait pas du partenariat public-privé mais peut-être des baux à construction, *via* des organismes HLM, comme cela se pratique par ailleurs, notamment pour le logement des jeunes, le logement étudiant, le logement des jeunes travailleurs ? Je pourrais ainsi présenter aux gardiens, à ceux qui vivent et travaillent dans cet établissement pénitentiaire, un calendrier de reconstruction qui soit le plus visible possible.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du budget.

M. Jérôme Cahuzac, *ministre délégué chargé du budget.* Permettez-moi tout d'abord, monsieur le président, de rassurer d'un mot M. Straumann qui m'avait interrogé sur le livret A ; le logement social n'est pas la seule mission que finance la Caisse des dépôts et consignations, puisque c'est aussi le cas des hôpitaux ou des infrastructures publiques.

Vous le savez parfaitement bien, monsieur le président, puisque vous êtes un membre assidu de la commission des finances.

Monsieur le député Alain Rousset, votre question a trait au devenir du centre pénitentiaire de Bordeaux-Gradignan, que vous connaissez parfaitement, puisque vous vous êtes encore rendu très récemment sur place en compagnie d'autres parlementaires.

Cet établissement, situé en périphérie de la ville de Bordeaux, dans la commune de Gradignan, se compose de trois bâtiments de détention distincts. Deux d'entre eux datent de 1967 et présentent des dégradations structurelles importantes ainsi que des non-conformités techniques. Le troisième, un quartier pour peines aménagées, a pour sa part été mis en service en 2011 et semble en bon état.

L'établissement hébergeait 701 personnes détenues au 1er janvier 2013, pour une capacité opérationnelle théorique de 448 places, soit un taux d'occupation de 156,5 %.

Le discours que je veux tenir au nom du Gouvernement, en vous demandant de bien vouloir excuser l'absence de Mme Taubira, est un discours de vérité et de responsabilité.

Le parc pénitentiaire tel que nous l'avons trouvé est en très mauvais état. Cet état est d'ailleurs historiquement connu et s'est chroniquement dégradé. Depuis l'arrivée de ce gouvernement, Mme Taubira s'est totalement engagée dans la lutte pour l'amélioration de la dignité des conditions de détention et des conditions de travail des personnels, en initiant une nouvelle politique pénale qui vise à réinsérer et à prévenir la récidive, loin de l'idéologie du tout carcéral qui a en partie démontré son inefficacité depuis dix ans, et en élaborant un programme immobilier ambitieux.

C'est ainsi que, dès le premier budget du ministère de la justice, il a été prévu de construire 6 500 places de détention supplémentaires, d'organiser la fermeture de 1 082 places de détention particulièrement vétustes, et de lancer de grands chantiers de rénovation aux Baumettes, à la Santé et à Fleury-Mérogis.

Pour établir ce budget, la Garde des Sceaux a dû définir des priorités, sur la base de deux critères précis : la surpopulation et la vétusté des établissements. Elle a également dû composer avec des promesses sans fondement, des hypothèses de projets très souvent simplement explorées, des projets sans étude préalable, sans terrain, ou encore, comme c'est malheureusement le cas pour Bordeaux-Gradignan, sans le moindre financement, malgré un coût de construction particulièrement important, qui plus est dans le cadre d'un partenariat public-privé.

La liste des établissements concernés par ce premier budget triennal est connue de votre assemblée depuis le vote du budget, et Bordeaux-Gradignan, je le regrette, n'en fait pas partie.

En ce qui concerne l'administration pénitentiaire, les critères retenus pour le prochain triennal seront bien évidemment la surpopulation carcérale et la vétusté des structures. Compte tenu des éléments décrits à propos de l'établissement de Bordeaux-Gradignan, tout indique qu'il fera partie des projets qui devront être mis à l'étude pour ce nouveau budget triennal.

Dans l'attente, et grâce à l'augmentation de 20 % des crédits de rénovation des établissements inscrits dans le budget, des travaux visant à améliorer la sécurité et le confort du centre pénitentiaire et représentant un investisse-

ment de 520 000 euros seront menés en 2013 avec une remise aux normes électriques, une consolidation des cuisines, un désenfumage des cellules du quartier disciplinaire.

Il a également été demandé à l'administration pénitentiaire d'achever les démarches administratives visant à rendre constructibles les terrains envisagés dans le projet de construction d'un nouvel établissement. Sans présager des décisions que la Garde des Sceaux serait amenée à prendre, il apparaît en effet important de faire en sorte qu'aucun retard ne soit pris pour la réalisation du projet, si une nouvelle construction était décidée.

M. le président. La parole est à M. Alain Rousset.

M. Alain Rousset. Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Je vous confirme que des possibilités foncières existent bien sur place. Cet établissement présente le paradoxe d'être à la fois complètement vétuste et surpeuplé et de permettre cependant à des détenus, grâce au petit bâtiment, de travailler ou de suivre des formations la journée. C'est cette différence qui provoque aussi un certain nombre de problèmes. Je propose que l'on réfléchisse, non pas à un système public-privé, mais à un système de baux à construction. Je pense que le ministre du budget pourrait être sensible à cette proposition.

M. Jérôme Cahuzac, ministre délégué. Il l'est.

TRANSFERT DE LA MAISON D'ARRÊT DE NICE

M. le président. La parole est à M. Rudy Salles, pour exposer sa question, n°115, relative au transfert de la maison d'arrêt de Nice.

M. Rudy Salles. Ma question s'adressait à Mme la Garde des Sceaux, qui est certainement très occupée par le projet de loi sur le mariage pour tous et qui ne s'intéresse pas beaucoup aux autres problèmes. Je regrette son absence ce matin.

Ma question va un peu dans le même sens que celle de M. Rousset, puisqu'il s'agit de l'urgence de construire une nouvelle maison d'arrêt pour remplacer celle de Nice.

Mise en service au XIX^e siècle, la maison d'arrêt de Nice a été construite en pleine campagne, isolée de toute habitation. De nos jours, elle est totalement encerclée par des logements. Sa superficie de 2,3 hectares est insuffisante, et son emplacement géographique ne correspond plus aux normes minimales pour la réalisation de ce type d'établissement. Aucune reconstruction sur le site n'est donc possible.

S'agissant des effectifs, la maison d'arrêt de Nice dispose de 343 places en théorie, contre 550 détenus en pratique, auxquels il faut ajouter 130 personnes placées sous surveillance électronique. Ainsi, avec un taux de population pénale de 155 %, cet établissement est le plus surpeuplé de toute la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Fait aggravant, le taux de couverture en agents est aussi le plus faible. Sur le plan environnemental, même si de nombreux efforts ont été réalisés par la direction de l'établissement, de très nombreuses gênes demeurent pour les riverains. Là aussi, une relocalisation adaptée serait pour eux un véritable bol d'air. Suite aux dernières déclarations de la Garde des Sceaux à Marseille, le 9 janvier dernier, qui entendait « lutter contre l'indignité », j'espérais un signe positif à l'endroit de l'établissement carcéral niçois. Or, dans cette avalanche de mesures, Nice a été la « grande oubliée ».

Quelles sont les intentions concrètes du Gouvernement et le calendrier qui en découlera, pour le devenir de la maison d'arrêt de Nice, dont la relocalisation est une urgence absolue ?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse, mais je souhaiterais que vous lisiez vos notes un peu moins vite pour que nous comprenions mieux votre réponse.

M. le président. C'est Mme la ministre de la culture et de la communication qui répondra à votre question.

Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication. Monsieur le député Rudy Salles, je vais essayer de lire plus lentement...

Sans revenir sur les critères qui ont guidé la Garde des Sceaux dans les arbitrages de son premier budget triennal, ou sur ceux qui serviront de base de réflexion pour le prochain, j'en viendrai directement à la situation de la maison d'arrêt de Nice.

Vous l'avez souligné, cet établissement a été construit en 1887 dans un quartier alors fort peu urbanisé qui s'est considérablement développé depuis, à trois kilomètres environ du Palais de Justice.

D'une capacité opérationnelle de 363 places de détention réparties sur 260 cellules, il comporte quatre bâtiments de détention, ainsi qu'un petit quartier excentré à l'usage des femmes. Il accueillait au 1^{er} janvier dernier 558 personnes détenues, ce qui représente un taux d'occupation de 153,7 %.

Cette situation de surpopulation, mais aussi l'inadaptation des locaux, par ailleurs vétustes, est connue depuis vingt ans, et a conduit à envisager la construction d'un nouvel établissement. Cette idée n'a cependant pu être exploitée à l'arrivée de Mme Taubira au ministère puisque, là encore, malgré les promesses faites, le dossier était vide, au point même qu'aucun terrain susceptible d'accueillir le nouvel établissement n'avait pu être identifié. Aucun projet concernant Nice n'a donc pu être retenu dans le budget triennal.

Toutefois, la maison d'arrêt de Nice, qui compte parmi les établissements qui souffrent le plus de la surpopulation carcérale, fait partie, comme celui de Bordeaux-Gradignan, ou encore ceux de Caen, Eysses, Faa'a ou Basse-Terre pour n'en citer que quelques-uns, de ceux qui sont d'ores et déjà identifiés comme devant être mis à l'étude dans le cadre de la préparation du prochain budget triennal.

Mme la Garde des Sceaux devrait à brève échéance être en mesure de vous présenter une nouvelle cartographie pénitentiaire cohérente, répondant aux besoins les plus criants, dans tous les territoires de la République, et que l'État sera en mesure de financer, car la parole de l'État doit retrouver un sens.

Cette carte sera discutée en temps utiles avec les organisations syndicales pénitentiaires, mais aussi bien sûr avec les parlementaires et les élus locaux, dont l'engagement est primordial.

En attendant, des travaux de maintien en condition opérationnelle seront menés à Nice, avec notamment, en 2013, des travaux visant à labelliser le quartier d'accueil, ou encore à permettre l'ouverture d'un quartier de préparation à la sortie, pour un coût total de 80 000 euros.

RESTAURATION DE LA CITÉ DE CARCASSONNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Perez, pour exposer sa question, n°105, relative à la restauration de la cité de Carcassonne.

M. Jean-Claude Perez. Madame la ministre de la culture et de la communication, la cité de Carcassonne est le sixième pourvoyeur du centre des monuments nationaux, le CMN,

en matière de recettes tirées des visites, qui se sont élevées pour l'année 2011 à près de 3 millions d'euros. En sus d'être une « manne » financière pour cet établissement public, elle l'est également pour tout un bassin économique local qui dépend exclusivement du monument et de l'affluence qu'il génère.

Cependant, la cité reste avant tout pour moi et pour les Carcassonnais un monument unique au monde que nous portons chèrement dans nos cœurs.

Aujourd'hui, notre joyau, classé au patrimoine mondial de l'Unesco, voit sa basilique se détériorer dangereusement, son musée lapidaire laissé sans surveillance. Son château comtal ainsi que certaines de ses tours attendent depuis trop longtemps d'être restaurées. Nul besoin de continuer le détail de la liste des travaux en attente qui, j'en suis sûr, vous a été transmise par le service du CMN en charge du dossier.

Ce « spectacle » offert aux yeux du public depuis de trop nombreuses années a participé sans nul doute à la baisse d'affluence enregistrée par le Centre des monuments nationaux pour l'année 2012. Nous en sommes tous conscients. Il temps de réagir et d'enrayer cette situation qui, à terme, pourrait ternir gravement l'image du site.

Un comité de pilotage réunissant les représentants de l'État, de la région, du département, de la ville et de son agglomération s'est donc retrouvé à trois reprises en 2012, afin de définir les priorités à venir, à plus ou moins long terme.

Cette démarche constructive et unanime était primordiale. Malgré tout, il est impératif de prévoir, en collaboration avec l'État et ses services, ainsi que les partenaires locaux, un programme de restauration et de préservation. Pour cela, l'État et le CMN doivent amplifier financièrement et techniquement les moyens alloués pour qu'une feuille de route précise puisse être entérinée, le but étant de maîtriser et d'anticiper à long terme les travaux de restauration qu'exige l'usure naturelle de la cité de Carcassonne.

Le CMN affirme que la cité de Carcassonne fait partie aujourd'hui des quinze monuments prioritaires sur les 98 qu'il gère. Cette décision est appréciée; mais elle n'a pas empêché, dernièrement, 2 000 personnes d'exprimer au travers d'une pétition leur désespoir et leur agacement face à la situation.

Nous ne pouvons plus subir aujourd'hui les états d'âme de cette vieille mais ô combien belle dame qu'est notre cité de Carcassonne. Nous avons besoin d'actes précis: quels moyens comptez-vous allouer à notre monument classé au patrimoine mondial de l'Unesco afin de favoriser régulièrement son embellissement et d'améliorer son état chaque fois que nécessaire?

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la culture et de la communication.

Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication. Vous l'avez dit, monsieur le député Jean-Claude Pérez, la cité de Carcassonne est un monument historique exceptionnel qui figure parmi les plus visités en France. Il suscite à ce titre l'intérêt des élus et des visiteurs. Rassurez-vous, la cité fait partie des priorités de l'État même en cette période budgétaire difficile.

Le nouveau président du Centre des monuments nationaux, Philippe Bélaval, vous a d'ailleurs rendu visite dès le 14 décembre dernier et vous a exprimé l'importance que,

conformément à mes instructions, le centre entend donner au développement du rayonnement du monument confié à cet établissement public.

Dans le cadre d'un projet pluriannuel 2012-2014, il est ainsi prévu que 1,6 million d'euros soit consacré à la restauration des remparts et des lices ainsi qu'à la mise en sécurité de la partie occidentale. Près de 300 000 euros seront encore consacrés en 2013 à la restauration de la façade Est du château, des tours de l'Evêque et de la Marquière. D'importants travaux de réhabilitation sont également prévus sur La Barbacane, la Maison Danjard et la Maison du Plô pour 2,8 millions d'euros.

Dès l'été 2013, beaucoup de manifestations culturelles animeront le château comtal et, en 2014, année de la célébration du 200^e anniversaire de la naissance de Viollet-le-Duc, une exposition consacrée au génial restaurateur de la Cité ne manquera pas d'y attirer du monde entier un public nombreux. Dans le même temps, le Centre des monuments nationaux sera partenaire des actions célébrant le huitième centenaire de la naissance du roi saint Louis, fondateur de la bastide de Carcassonne.

Quant à la basilique Saint-Nazaire, gérée par la DRAC, elle aussi a bénéficié d'une importante campagne de restauration de 3 millions d'euros. C'est au niveau régional la première priorité avec la cathédrale de Nîmes pour 2013. Cette restauration fait suite, comme vous le savez, aux travaux sur la cathédrale Saint-Michel de Carcassonne qui a reçu, depuis 2009, près de quatre millions d'euros pour sa restauration financée à 100 % par l'État.

Par ailleurs, l'État vous accompagne dans l'« Opération Grand Site ». Je sais que vous avez déjà eu à ce sujet plusieurs comités de pilotage avec le préfet de l'Aude, le dernier en date du 20 décembre 2012. D'ores et déjà, vous vous êtes constitués en syndicat mixte de travaux, vous avez recruté un chargé de mission dédié et retenu un bureau d'études. Pour ma part, je suivrai avec beaucoup d'intérêt et d'attention les préconisations qui seront faites et, le moment venu, monsieur le député, c'est avec grand plaisir que je me rendrai à Carcassonne pour la présentation du projet.

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

M. Jean-Claude Pérez. Je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

Je la recevrai avec grand plaisir dans notre cité et, puisqu'elle est ministre de la culture, je lui rappelle la très belle chanson de Georges Brassens qui dit qu'il ne faut pas mourir sans avoir vu Carcassonne.

INDEMNISATION DES MINEURS GRÉVISTES DE 1948

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Candelier, pour exposer sa question, n° 94, relative à l'indemnisation des mineurs grévistes de 1948.

M. Jean-Jacques Candelier. C'est une jolie réponse de notre collègue Pérez à Mme la ministre.

Madame la ministre de la culture et de la communication, ma question porte sur l'indemnisation et la réhabilitation des mineurs grévistes de 1948 – nous remontons de soixante-quatre ans en arrière.

Suite à cette grève héroïque, de nombreux mineurs ont été licenciés abusivement par les Houillères du Nord-Pas-de-Calais. Depuis plus de soixante ans d'une vie gâchée, ils se battent, et notamment M. Norbert Gilmez – quatre-vingt-

douze ans aujourd'hui –, avec la CGT et de nombreux élus, pour le rétablissement intégral de leurs droits et pour l'honneur, eux qui ont été victimes d'un véritable terrorisme.

Ces personnes demandent l'application de loi de 1981 portant amnistie, avec la reconstitution de carrière, comme dans tous les secteurs nationalisés, effaçant ainsi les conséquences des sanctions et de la répression de l'État français. Cela inclut la retraite complémentaire et l'indemnisation des droits au chauffage et au logement gratuits – je vous fais grâce des évaluations.

Il faut réparer au plus vite cette injustice qui touche des compatriotes dont le travail et l'engagement ont été précieux. Le Gouvernement a renoncé à réclamer les indemnités des victimes de l'amiante. L'État compte-t-il réclamer, suite à l'arrêt de la Cour de cassation, les indemnités obtenues contre les Charbonnages de France par ces anciens mineurs à la cour d'appel de Versailles? Ce ne serait que justice de stopper l'acharnement du gouvernement précédent.

Par ailleurs, les mineurs ont très mal perçu la réponse du 15 janvier dernier à ma question écrite. On repart en arrière, au temps où l'on entendait que la reconstitution de carrière n'était pas permise dans la loi d'amnistie du 4 août 1981. Or, cette loi permet la reconstitution de carrière, qui a été effectuée dans toutes les industries nationalisées.

Il a fallu que M. Gilmez transmette en 2009 à Mme la ministre de l'économie un imposant dossier prouvant que cette reconstitution de carrière avec réparation financière avait été effectuée au ministère de la défense pour le personnel civil. Je précise que le rétablissement des droits et la reconstitution de carrière ont été obtenus par les généraux félons de l'OAS...

Mme Lagarde fut alors contrainte d'abandonner la position selon laquelle la reconstitution de carrière était impossible. Pouvez-vous, madame la ministre, nous expliquer pourquoi vous soutenez aujourd'hui – ou du moins le Gouvernement – cette position rétrograde ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la culture et de la communication.

Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication. Monsieur Candelier, vous appelez l'attention de M. le Premier ministre sur les conséquences de la grève des mineurs de l'automne 1948, qui ont été licenciés par les Houillères du Bassin du Nord-Pas-de-Calais et qui se battent pour un rétablissement intégral de leurs droits.

Ils demandent notamment la simple application de la loi du 4 août 1981 portant amnistie avec la reconstitution de carrière, comme dans tous les secteurs nationalisés, effaçant ainsi les conséquences des sanctions et des condamnations qui avaient été prononcées à leur rencontre.

La loi du 30 décembre 2004 portant loi de finances pour 2005 a rétabli les mineurs licenciés dans leurs droits aux avantages en nature prévus par le statut du mineur, l'article 107 de cette loi disposant que les mineurs licenciés pour fait de grève, amnistiés en application des dispositions de la loi du 4 août 1981 portant amnistie, ainsi que leurs conjoints survivants, titulaires d'un avantage d'assurance vieillesse du régime de sécurité sociale dans les mines, bénéficient de prestations de chauffage et de logement en espèces.

Au-delà de l'application de la loi d'amnistie, vous souhaitez savoir, monsieur le député, si le Gouvernement compte réclamer, à la suite de la décision de la Cour de cassation, les indemnités obtenues par ces anciens mineurs à la cour d'appel de Versailles contre les Charbonnages de France.

En effet, dix-sept mineurs ou leurs ayants droit ont saisi le conseil de prud'hommes de Nanterre le 11 octobre 2007 pour obtenir la reconnaissance du caractère abusif de leur licenciement, et donc faire condamner les Charbonnages de France au versement de dommages et intérêts.

La cour d'appel de Versailles a, dans un arrêt du 10 mars 2011, fait droit à la demande d'indemnisation des mineurs licenciés et accordé 30 000 euros par salarié. Elle a rejeté la fin de non-recevoir tirée de la prescription trentenaire soulevée par les Charbonnages de France.

Suite à un pourvoi formé par le liquidateur des Charbonnages de France, société dissoute par décret du 21 décembre 2007, la Cour de cassation, par un arrêt rendu le 9 octobre 2012, a toutefois cassé pour l'essentiel l'arrêt de la cour d'appel de Versailles, considérant que le délai de prescription de l'action en contestation d'un licenciement courait à compter de la notification de celui-ci.

Cet état de fait ne peut aujourd'hui être modifié par une éventuelle réforme, celle-ci ne pouvant par hypothèse avoir d'effet rétroactif et donc être applicable à la situation de ces personnes. Mais, dans la mesure où la société des Charbonnages de France a été dissoute, c'est l'État qui vient aux droits de Charbonnage de France, et il s'engage à rechercher une solution auprès du liquidateur aux fins d'une remise gracieuse du remboursement par les parties des indemnités allouées par la juridiction d'appel.

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

M. Jean-Jacques Candelier. Le ministre m'avait donné satisfaction sur certains points.

En revanche, madame la ministre, j'insiste sur la reconstitution des carrières. On ne peut pas passer outre: il faut leur donner satisfaction. Il y a deux poids deux mesures; c'est ce que je constate au regard de l'indemnité donnée à Bernard Tapie! Il est possible de reconstituer la carrière de ces dix-sept mineurs qui ont travaillé dans l'intérêt du pays.

Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse, mais je vous demande de revoir le dossier.

AVENIR DU CENTRE HOSPITALIER ALBERTVILLE-MOÛTIERS

M. le président. La parole est à M. Hervé Gaymard, pour exposer sa question, n° 96, relative à l'avenir du centre hospitalier Albertville-Moûtiers.

M. Hervé Gaymard. Ma question s'adresse à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé, et porte sur l'avenir du centre hospitalier Albertville-Moûtiers.

En 2006, à la demande de l'État, une étude a été commanditée qui concluait à la nécessité de créer un nouvel hôpital avec une offre médicale supplémentaire et situé à mi-chemin des hôpitaux actuels d'Albertville et de Moûtiers.

Pour des raisons de localisation, le projet a pris un certain retard. Il n'empêche que, l'année dernière, en 2012, le ministre de la santé a déclaré l'inscription du centre hospitalier d'Albertville-Moûtiers au plan Hôpital 2012.

Le 17 octobre dernier, nous avons été reçus par un collaborateur de Mme Marisol Touraine, qui nous a écoutés et nous a dit qu'aucune décision ne serait prise avant un long travail de concertation. Nous avons donc été très étonnés, le 14 novembre 2012, quand le directeur de l'Agence régionale de santé est venu passer une demi-heure au conseil de surveil-

lance du centre hospitalier pour dire que le projet était abandonné. C'est dire la désinvolture de l'annonce de cet abandon!

Cela étant, il ne faut pas regarder en arrière. Aussi, madame la ministre, je vais vous poser un certain nombre de questions concernant l'avenir de ce centre hospitalier.

Première question : pouvez-vous nous assurer que les deux sites d'Albertville et de Moûtiers seront maintenus avec, notamment, le maintien des urgences et des opérations chirurgicales au centre hospitalier de Moûtiers?

Deuxième question : l'offre médicale sera-t-elle enrichie? En effet, dans le projet médical adopté à l'unanimité par la CME – la commission médicale d'établissement –, il était prévu que l'urologie et l'oncologie, qui ne sont actuellement traitées ni à Albertville ni à Moûtiers, le soient sur le site du nouvel hôpital. Nous craignons que cette nouvelle offre de soins ne soit pas assurée, contrairement au projet initial.

Troisième question : comme partout en France, l'arrondissement d'Albertville manque de médecins, tant généralistes que spécialistes. Quelles sont les mesures envisagées, dans un lien entre l'hôpital et la médecine d'exercice libéral, pour garantir la permanence des soins?

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la culture et de la communication.

Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication. Monsieur Gaymard, vous avez souhaité appeler l'attention de la ministre des affaires sociales et de la santé – que je vous prie de bien vouloir excuser – sur la situation de la vallée de la Tarentaise, après avoir été reçu le 17 octobre 2012 par son cabinet et par le directeur général de l'Agence régionale de santé.

L'accès aux soins hospitaliers dans cette vallée est marqué par de fortes variations de population du fait de son caractère touristique, et par l'inquiétude des élus quant à son attractivité vis-à-vis des professionnels de santé.

Le projet de reconstruction de l'hôpital d'Albertville-Moûtiers dont vous faites état est estimé à environ 100 millions d'euros. Il ne pouvait se réaliser sans un soutien financier majeur de l'État, vu la situation financière très dégradée du centre hospitalier d'Albertville. Cependant il n'a jamais été inscrit par l'ancienne majorité au plan national Hôpital 2012, malgré les promesses dont vous faites état.

La ministre des affaires sociales et de la santé vous a indiqué, dans un courrier du 19 novembre dernier, que les paramètres d'une amélioration durable et globale de l'offre de soins en Tarentaise n'ont pas été tous pris en compte dans ce projet. Elle vous invite d'ailleurs à prendre connaissance du récent rapport de la chambre régionale des comptes consacré à la gestion de cet établissement, qui est très critique sur ce projet.

Aussi, comme cela vous a été écrit, ce projet ne peut pas être retenu parmi les projets d'investissement hospitalier à aider. Le maire d'Albertville a confirmé cette décision au conseil de surveillance de l'établissement le 14 novembre dernier.

Nous nous accordons sur l'impérieuse nécessité d'une coordination optimale du centre hospitalier d'Albertville-Moûtiers avec le centre hospitalier de Bourg-Saint-Maurice et celui de Chambéry, en cours de modernisation, pour répondre aux besoins de santé de la population et attirer les meilleurs médecins sur votre territoire. Il faut aussi améliorer l'articulation entre les acteurs hospitaliers et les médecins généralistes de premiers recours de la vallée, et des cabinets de montagne assurant des prises en charge d'urgence.

Comme elle vous l'a indiqué, la ministre des affaires sociales et de la santé a demandé au directeur général de l'ARS de définir un projet global de modernisation de l'offre de soins pour la vallée de la Tarentaise.

À l'issue de ces travaux avec le comité de pilotage territorial, associant les élus qui représentent les établissements de santé et les représentants des professionnels de santé de la Tarentaise, le directeur général de l'ARS proposera au centre hospitalier d'Albertville-Moûtiers un contrat de modernisation fondé sur ce projet de santé territorial, avec un soutien financier pour la modernisation de son immobilier.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES MÉDECINS

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour exposer sa question, n° 97, relative à la répartition géographique des médecins.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la ministre de la culture et de la communication, j'associe à ma question mon collègue Jean-Pierre Door, député du Loiret.

Engagé depuis quelques années, le processus de désertification médicale est en train de s'aggraver, notamment en milieu rural. De nombreux élus locaux appellent au secours depuis plusieurs mois. En effet, le maillage territorial des professions de santé souffre terriblement en zone rurale du désintérêt des jeunes praticiens qui ne s'y fixent pas.

Dans mon département de la Haute-Loire, par exemple, il n'est pas rare de devoir effectuer plus de vingt-cinq kilomètres entre médecin et pharmacien de garde. Dans l'ouest de ce département, si des solutions à très court terme ne sont pas trouvées, ce sont, dans les cinq ans à venir, plus de quinze postes de médecin qui vont disparaître.

Face à cela, la précédente majorité avait pris des mesures pour endiguer ce processus. Je pense notamment à l'augmentation du *numerus clausus*, à la possibilité pour les médecins de travailler jusqu'à soixante-sept ans, au financement de maisons de santé.

Vous avez récemment présenté un plan global de lutte contre les déserts médicaux, comprenant une liste détaillée de douze mesures destinées à inciter les jeunes médecins à s'installer dans ces zones. Ce plan va, me semble-t-il, dans le bon sens. Mais sera-t-il suffisant? Car il y a urgence. Ces mesures structurelles auront un effet positif mais à long terme, compte tenu des dix ou quinze années d'études et de formation des médecins.

Madame la ministre, comment comptez-vous instaurer, sur chaque bassin de vie, des pôles territoriaux de santé assurant le regroupement logique et la complémentarité entre toutes les professions de santé et les hôpitaux de proximité? Ne peut-on mettre en place un fléchage pour inciter les jeunes médecins à se diriger vers les territoires dépourvus de praticiens sans pour autant en faire des médecins salariés?

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

Mme Aurélie Filippetti, ministre. Monsieur le président, monsieur le député Vigier, le Gouvernement, vous le savez, est très sensible à un sujet qui intéresse nos concitoyens en zone rurale comme en zone urbaine. La ministre des affaires sociales et de la santé a annoncé en décembre dernier plusieurs mesures réunies dans le pacte territoire santé. Ce pacte ne réussira qu'avec l'engagement résolu de tous. La ministre des affaires sociales et de la santé, attachée à une mise en œuvre rapide, a rencontré les directeurs généraux des agences régionales de santé le 13 décembre pour les mobiliser. Elle réunira

prochainement les 26 « référents installation » des agences régionales de santé, qui auront pour mission d'accompagner les futurs jeunes médecins.

Le Gouvernement est convaincu de l'utilité des mesures incitatives pragmatiques pour changer la situation des déserts médicaux. La formation médicale doit permettre la découverte au plus tôt de la médecine générale, notamment en parvenant à ce que 100 % des étudiants aient suivi un stage en cabinet, afin d'attirer plus d'internes vers cette spécialité majeure pour notre système de soins. Le moment de l'installation est bien sûr stratégique. Il ne s'agit plus de multiplier les dispositifs d'aide, très nombreux. Il est temps maintenant de les faire connaître et de sécuriser les jeunes médecins en les accompagnant dans leur installation. Il faut aussi transformer en profondeur l'exercice des soins de proximité par la constitution d'équipes pluridisciplinaires, par des transferts de compétences et par la télé-médecine.

C'est avec ces nouvelles organisations que nous parviendrons à attirer les jeunes. Enfin, certains territoires isolés doivent faire l'objet d'un suivi tout particulier : les médecins salariés, les hôpitaux de proximité et les centres de santé doivent pouvoir leur venir en appui. Ces mesures ne seront couronnées de succès que si les territoires s'en emparent. C'est pourquoi un travail de concertation régionale, menée par les directeurs généraux d'ARS, permettra d'assurer la réussite de ce pacte.

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

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la ministre, je vous remercie. Ce sujet, pour un territoire rural comme le mien, est capital. Il sera en effet très difficile d'installer de nouvelles familles s'il n'y a plus de professionnels de santé. Nous représentons 20 % de la population, vivant sur 80 % du territoire français, où il nous faut impérativement maintenir de la vie.

CONDUITE DE LA POLITIQUE DE SANTÉ À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

M. le président. La parole est à Mme Annick Girardin, pour exposer sa question, n° 100, relative à la conduite de la politique de santé à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Mme Annick Girardin. Merci monsieur le président. Ma question s'adresse à madame la ministre des affaires sociales et de la santé et concerne les défaillances actuelles de la politique de santé dans l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La loi a attribué à l'administration territoriale de santé l'ensemble des compétences qu'ont les agences régionales de santé partout ailleurs en France, mais sans lui donner les moyens de les exercer en pratique. Les instances de décision installées aux côtés de l'ATS n'ont d'ailleurs pas davantage de moyens. En témoigne notamment l'absence de médecin inspecteur de santé publique, dont le rôle est pourtant fondamental dans la conduite des missions de gestion et de contrôle de la politique de santé. Comment peut-on envisager la mise en œuvre d'un projet territorial de santé, pourtant essentiel, sans l'appui et l'intervention d'un médecin au sein de l'ATS ? Comment peut-on répondre aux défaillances en matière d'offre de soins, de sécurité et de veille sanitaires, ou encore de prévention, qui résultent directement de cette situation ? L'attribution à l'ATS d'un poste de médecin inspecteur de santé publique à plein temps constitue désormais une urgence sociale qui ne peut attendre une quelconque mission. Nous venons certes d'apprendre que nos interventions répétées ont permis la reconduction du poste essentiel de chargé de mission, mais pour une année seulement.

Sans pilotage et sans tutelle, la politique de santé souffre localement d'un désordre visible. La cacophonie qui règne dans la gestion du centre hospitalier François Dunan et de sa maison de retraite en est un exemple criant. Elle provoque le mécontentement du personnel et l'inquiétude explicite du corps médical. En conséquence directe de tout cela, la santé dans notre bout de France décroche, comme l'indique l'indice de développement humain qui, en matière de santé, nous place à un rang bien inférieur à celui de la métropole, voire à celui d'autres départements d'outre-mer. On peut certes contester la pertinence des bases de calcul de l'IDH, mais c'est un instrument qui a le mérite d'exister et qui est surtout le seul dont nous disposons à l'heure actuelle.

Je lance aujourd'hui, madame la ministre, un véritable appel au nom des professionnels de santé et de l'ensemble de la population de Saint-Pierre-et-Miquelon. Je fais confiance au Gouvernement pour en tirer toutes les conséquences et apporter en urgence les réponses qui s'imposent.

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

Mme Aurélie Filippetti, ministre. Madame la députée Annick Girardin, la ministre des affaires sociales et de la santé, Marisol Touraine, est très sensible à la question de l'organisation des soins en outre-mer et notamment à Saint-Pierre et Miquelon. Son cabinet a d'ailleurs récemment reçu la sénatrice Claireaux afin de faire le point sur les dossiers de cet archipel en matière de santé.

À Saint-Pierre et Miquelon, un service déconcentré du ministère des affaires sociales et de la santé, l'administration territoriale de santé, ou ATS, est chargée d'exercer les missions dévolues aux agences régionales de santé. L'ATS est fortement investie dans le pilotage de la politique de santé. Plusieurs avancées significatives en témoignent. Nous pouvons prendre pour exemples la réorganisation du dispositif d'accueil des urgences, du centre 15, de la permanence des soins et des évacuations sanitaires urgentes, désormais assurées par l'hôpital, ainsi que l'installation des instances de décision et de concertation et l'engagement des travaux d'élaboration du projet territorial de santé.

Marisol Touraine est en revanche bien consciente du fait que l'organisation institutionnelle et les moyens de cette administration restent à améliorer. Afin de l'aider à mieux remplir ses missions, plusieurs adaptations sont nécessaires : l'adaptation des emplois métiers, celle du cadre juridique de l'organisation de l'ATS et la définition des modalités de relations avec l'administration centrale. Récemment, une mesure importante a été mise en œuvre : la ministre a décidé la reconduction d'un poste de chargé de projet pour l'année 2013, afin de réaliser le projet territorial de santé.

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

Mme Annick Girardin. Merci de votre réponse, madame la ministre. Nous constatons en effet certaines avancées, que j'ai rappelées et dont il faut se féliciter. En revanche, nous sommes tous intervenus – le préfet de Saint-Pierre, le directeur général de l'ATS, la sénatrice maire – pour faire remonter un certain nombre de données.

La population de Saint-Pierre-et-Miquelon et moi-même sommes vraiment las de voir se succéder des missions qui se répètent sans jamais apporter de solution ni faire avancer d'un iota aucun dossier. Nous attendons vraiment la nomination rapide d'un médecin inspecteur à Saint-Pierre-et-Miquelon. C'est l'urgence et je reste à la disposition du ministère pour en discuter et obtenir une réponse prompte.

SCOLARISATION DES ENFANTS
HANDICAPÉS DANS LES PAYS DE LA LOIRE

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Tolmont, pour exposer sa question, n° 104, relative à la scolarisation des enfants handicapés dans les Pays de la Loire.

Mme Sylvie Tolmont. Merci, monsieur le président. Ma question porte sur l'intégration scolaire des enfants en situation de handicap et sur le manque de places dans les structures accompagnant cette scolarisation dans la Sarthe. L'école est une des priorités du Gouvernement, ce qui constitue une étape capitale au service de la scolarisation de tous les enfants, en particulier ceux en situation de handicap. Initié par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le courageux combat pour l'insertion en milieu scolaire des enfants handicapés est aujourd'hui relancé. Si les associations qui portent cette lutte depuis des années se réjouissent de cet engagement, elles sont indignées des sérieuses difficultés rencontrées dans la mise en application de la loi depuis bientôt dix ans.

Dans le département de la Sarthe, l'ADAPEI, association parentale prenant en charge les familles des enfants en situation de handicap et favorisant leur intégration scolaire, en témoigne. En effet, l'association déplore que 169 enfants n'aient pas pu être pris en charge par la MDPH de la Sarthe lors de la dernière rentrée, et regrette que pour plus de 400 enfants l'avis d'accueil scolaire donné par la MDPH n'ait pu être suivi, faute de moyens et de personnel suffisants. Par conséquent, bon nombre d'enfants handicapés de la Sarthe sont aujourd'hui sans accueil scolaire ou dans un schéma d'accueil inadapté à leur situation.

Les bienfaits de l'intégration scolaire pour les enfants en situation de handicap sont pourtant extrêmement précieux. La proximité avec les autres enfants contribue à l'acquisition des connaissances. La confrontation au groupe favorise la construction des liens sociaux. Les interactions sociales générées en classe aident l'enfant handicapé à progresser et à évoluer en société. Outre ces avantages, l'intégration scolaire représente aussi l'un des meilleurs outils d'éducation du citoyen à l'acceptation du handicap. Pour toutes ces raisons, il est aujourd'hui clair que l'isolement en structure spécialisée n'est pas la solution.

Pour autant, dans les faits, une rentrée pour un enfant handicapé n'est jamais acquise. Tributaire de personnel encadrant suffisant – AVS, éducateurs, psychologues –, de matériels adaptés et de structures complémentaires, la scolarisation d'un enfant handicapé n'est possible qu'au prix d'une énergie folle déployée par la famille et d'une forte mobilisation du personnel de l'école. La répartition des accueils et l'ouverture de places dans ces structures sans lesquelles l'inclusion scolaire est impossible sont confiées aux agences régionales de santé.

Dans les Pays de la Loire, l'ARS a largement privilégié le département de la Loire-Atlantique auquel elle a octroyé la quasi-totalité des récentes attributions, mettant le département de la Sarthe dans une situation très difficile, voire critique. Le caractère obligatoire de l'école est un principe cher à la République. Il n'est pourtant pas respecté dans le cas des enfants handicapés. Au nom de l'égalité des chances et par souci de justice, il devient urgent d'agir pour accueillir en milieu scolaire ordinaire tous les enfants en situation de handicap.

Dans le respect de cet engagement, les questions qui se posent sont les suivantes : comment développer les moyens pratiques et humains nécessaires à cet accueil dans les établissements scolaires ? Comment veiller à répartir équitablement sur l'ensemble de la région les ouvertures de places en structure d'accompagnement ? Ces questions sont d'autant plus prégnantes pour le département de la Sarthe, cruellement défavorisé sur ce point.

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

Mme Aurélie Filippetti, ministre. Madame la députée Sylvie Tolmont, vous appelez l'attention de la ministre déléguée en charge des personnes handicapées sur l'inclusion scolaire des enfants handicapés, dans les Pays de la Loire et dans la Sarthe en particulier. La scolarisation de tous les enfants, quel que soit leur handicap, est un objectif national depuis la loi du 11 février 2005, et une priorité du Gouvernement qui a, dans ce but, recruté 1 500 auxiliaires de vie scolaire individuels pour la rentrée de septembre 2012.

Vous interrogez le Gouvernement sur la répartition territoriale des moyens nouveaux affectés, dans le secteur médico-social, aux élèves handicapés. Cette répartition est effectuée par l'ARS en fonction des besoins identifiés sur l'ensemble de la région. Le taux d'équipement régional en Pays de la Loire pour les enfants en situation de handicap est proche de la moyenne nationale. La région compte 8 433 places en établissements et services médico-sociaux, ce qui représente un taux d'équipement de 9,4 places pour 1 000 personnes de moins de 20 ans. L'offre régionale se caractérise par une part importante des services d'éducation spécialisée et de soins à domicile, les SESSAD. Ces services permettent d'accompagner les enfants dans leur scolarisation en milieu ordinaire. L'offre en SESSAD dans la région a ainsi progressé de 34 % par rapport à 2007.

Cependant, la région est confrontée à des enjeux d'adaptation de l'offre. Une enquête réalisée en novembre 2010 recensait 421 jeunes âgés de plus de 20 ans accueillis dans des établissements pour enfants handicapés de la région. Les listes d'attente en IME seraient résorbées si les jeunes relevant de l'amendement Creton pouvaient être accueillis par le secteur adulte. Par conséquent, l'offre de solutions pour les enfants passe également par le développement de l'offre sur le secteur adulte, de manière à fluidifier la filière d'accompagnement. Un appel à projet régional a été lancé en 2011 par l'ARS afin d'offrir un accompagnement adapté aux jeunes relevant de l'amendement Creton et libérer des places pour les enfants dans les IME.

Après une montée en charge progressive, les dispositifs expérimentaux autorisés accompagnent en 2012 148 jeunes dont 41 en Loire-Atlantique, 38 en Maine-et-Loire, 34 dans la Sarthe et 35 en Vendée. Ils ont pu entrer dans un projet spécifique, libérant autant de places en IME). Malgré des efforts de rééquilibrage interdépartementaux dans la région, des inégalités subsistent entre les départements. En termes d'équipement, la Vendée et la Loire-Atlantique présentent les plus faibles taux de la région en SESSAD.

Par conséquent, l'effort déployé par l'ARS en faveur de la Loire-Atlantique consistait à rattraper un déséquilibre dans la répartition des moyens médico-sociaux entre les différents départements des Pays de la Loire.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Tolmont.

Mme Sylvie Tolmont. Je vous remercie, madame la ministre. Je me ferai un plaisir de vous inviter, ainsi que Mme Carlotti, dans la Sarthe.

HARMONISATION DES NORMES
SANITAIRES APPLICABLES AUX
MÉDICAMENTS DÉRIVÉS DU SANG

M. le président. La parole est à M. Jacques Lamblin, pour exposer sa question, n° 116, relative à l'harmonisation des normes sanitaires applicables aux médicaments dérivés du sang.

M. Jacques Lamblin. Madame la ministre de la culture et de la communication, je prends le pari que vous accueillerez ma question avec soulagement et empathie – soulagement parce que ma question est la dernière, empathie parce que, comme vous, je suis lorrain. (*Sourires.*)

Je souhaite attirer l'attention de Mme la ministre des affaires sociales et de la santé sur les problèmes induits par le niveau de sécurité appliqué aux médicaments dérivés du sang, dits MDS, fabriqués par le Laboratoire français du fractionnement et des biotechnologies – le LFB. Relevant du champ du médicament, les MDS sont soumis à la concurrence. Dès lors, bien que détenant le monopole légal de leur fabrication, le LFB doit se soumettre à la procédure d'appel d'offres s'appliquant aux passations de marchés effectuées par les hôpitaux français.

Du fait de l'ouverture aux laboratoires étrangers du marché de l'approvisionnement en médicaments des hôpitaux français, plus de 50 % des médicaments dérivés du sang utilisés dans nos hôpitaux proviennent désormais de multinationales étrangères, qui les vendent moins cher. La moindre compétitivité des MDS français résulte uniquement des critères de sécurité draconiens auxquels ils sont soumis en France, critères qui ne sont pas appliqués aux produits similaires importés. Il en est ainsi, notamment, des mesures de prévention instituées en matière de transmission de la maladie de Creutzfeldt-Jakob, qui impliquent qu'un lot de médicaments susceptible de contenir du plasma d'un donneur suspecté d'être porteur de cette maladie soit retiré en totalité et détruit.

Madame la ministre, pourriez-vous m'éclairer sur les mesures envisagées pour corriger cette distorsion sanitaire et économique, et imposer aux laboratoires étrangers commercialisant en France des médicaments dérivés du sang des critères sanitaires de même niveau que ceux exigés vis-à-vis du LFB ?

M. le président. La parole est à Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication.

Mme Aurélie Filippetti, *ministre de la culture et de la communication.* Monsieur le député, le LFB est une société détenue à 100 % par l'État, à laquelle le législateur a confié la mission de fractionner le plasma collecté par l'Établissement français du sang et d'approvisionner prioritairement le marché français en médicaments qui en sont issus.

Son objectif premier est d'assurer la suffisance sur le territoire national en médicaments dérivés du sang issus de plasma éthique français. L'État ne perçoit aucun dividende en raison du caractère bénévole du don de plasma. Le LFB réinvestit la totalité de ses bénéfices, maintenant ainsi la cohérence éthique du système français.

Il faut aussi rappeler que la mise sur le marché des MDS est encadrée par des directives européennes et que, dans ce cadre, les MDS fabriqués à l'étranger, s'ils disposent d'une autorisa-

tion européenne, sont commercialisés en France. Les hôpitaux sont soumis au code des marchés publics et doivent sélectionner leurs fournisseurs en fonction de critères qualitatifs et du critère de prix.

En outre, aujourd'hui, les situations de l'EFS et du LFB sont affectées par la politique de retrait de lots menée en France en cas de suspicion, chez un donneur de plasma, de maladie de Creutzfeldt-Jakob sporadique, politique qui est actuellement l'une des plus strictes au monde. Sur ce point, l'ANSM et le HCSP ont été récemment saisis. Dès réception de leurs avis, Mme la ministre des affaires sociales et de la santé prendra les mesures appropriées dans le respect de la sécurité des patients utilisant ces médicaments.

Enfin, afin de répondre à la fragilisation, dans un contexte concurrentiel tendu, de certains acteurs de la filière plasma en France, une réflexion d'ensemble va être engagée. Celle-ci a pour but de renforcer la qualité et la sécurité de cette filière et de pérenniser ses activités autour des grands principes qui constituent le socle de notre système de transfusion sanguine, à savoir la séparation de la collecte, de la transformation et du contrôle des produits sanguins, ainsi que le don éthique et l'autosuffisance.

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

M. Jacques Lamblin. Il est important de préciser qu'on peut introduire des critères de qualité dans les appels d'offres, afin que les fournisseurs étrangers soient soumis aux mêmes règles que les fournisseurs français. La maladie de Creutzfeldt-Jakob, maladie à prion constituant une variante de la maladie de la vache folle, a causé le décès de plusieurs personnes il y a quelques années, ce qui a eu un impact considérable sur l'élevage français. On ne peut donc pas se permettre, dès lors qu'il est question de prion, de prendre des risques inutiles. Je le répète, il faut absolument appliquer des critères de qualité aux produits dérivés du sang qui seront légalement importés en France : tel est le message que je vous remercie de bien vouloir transmettre à votre collègue, madame la ministre.

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

3

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 ;

Discussion du projet de loi ouvrant le mariage aux couples de personnes de même sexe.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures cinquante.*)

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

NICOLAS VÉRON