

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XIV<sup>e</sup> Législature**

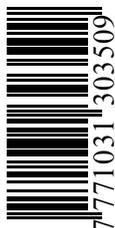
SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Séances du jeudi 21 mars 2013

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	3139
2 <sup>e</sup> séance .....	3171
3 <sup>e</sup> séance .....	3209

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013**

184<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 21 mars 2013**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. MARC LE FUR

### 1. Questions orales sans débat (p. 3142)

EFFETS DE L'INAPPLICABILITÉ DU CRÉDIT D'IMPÔT POUR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'EMPLOI DANS LA COLLECTIVITÉ DE SAINT-MARTIN (p. 3142)

M. Daniel Gibbes, M. Victorin Lurel, ministre des outre-mer.

CONSÉQUENCES DE LA RÉALISATION DE LA LVG SUD EUROPE-ATLANTIQUE SUR LES DROITS À PAIEMENT UNIQUE (p. 3143)

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

RÉFORME DES NORMES ENVIRONNEMENTALES DANS L'ÉLEVAGE (p. 3143)

M. Philippe Le Ray, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

PÉRENNISATION DES EMPLOIS DE VIE SCOLAIRE (p. 3144)

M. François de Rugy, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.

OFFRE ÉDUCATIVE DANS LES ZONES DE MONTAGNE (p. 3145)

Mme Marie-Christine Dalloz, M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, Mme Marie-Christine Dalloz.

CONCERTATION PRÉALABLE À LA MODIFICATION DES CONVENTIONS FISCALES FRANCO-SUISSES (p. 3146)

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

SÉCURISATION DE LA RN 12 (p. 3147)

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

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-FERRAND-LYON (p. 3148)

Mme Christine Pires Beaune, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Mme Christine Pires Beaune.

CONTOURNEMENT ROUTIER D'AX-LES-THERMES (p. 3149)

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

ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN VENDÉE (p. 3149)

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

AMÉNAGEMENT DE LA RN 25 (p. 3150)

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

AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE ROUTES NATIONALES DANS LE ROANNAIS (p. 3151)

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

DESSERTE FERROVIAIRE DES HAUTES-ALPES (p. 3152)

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

COUVERTURE NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE (p. 3153)

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

EFFECTIFS DE PERSONNEL DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE BONNEVILLE (p. 3154)

M. Martial Saddier, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication, M. Martial Saddier.

RÉDUCTION DES CRÉDITS ALLOUÉS À LA MISSION "CULTURE" (p. 3155)

M. François de Mazières, Mme Aurélie Filippetti, ministre de la culture et de la communication.

CONSÉQUENCES DE L'ACCORD DE COMPÉTITIVITÉ POUR LES FILIALES DE RENAULT (p. 3156)

Mme Pascale Crozon, M. Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif, Mme Pascale Crozon.

RÉFORME DE LA CARTE JUDICIAIRE DANS LE NORD DE L'ISÈRE (p. 3157)

Mme Joëlle Huillier, M. Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif, Mme Joëlle Huillier.

AVENIR DE L'HÔPITAL ARMAND-TROUSSEAU (p. 3158)

Mme Sandrine Mazetier, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, Mme Sandrine Mazetier.

## RÉSEAU DE SOINS EN HAUTE-GARONNE (p. 3159)

Mme Émilienne Poumirol, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, Mme Émilienne Poumirol.

RECONSTRUCTION DE LA MATERNITÉ DE ROUBAIX  
(p. 3159)

M. Dominique Baert, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, M. Dominique Baert.

## PRÉSENCE MÉDICALE DANS LA DRÔME (p. 3160)

M. Hervé Mariton, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, M. Hervé Mariton.

## AVENIR DE L'HÔPITAL SUD-FRANCIEN (p. 3161)

Mme Jacqueline Fraysse, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, Mme Jacqueline Fraysse.

DISTRIBUTION DU COURRIER À ASNIÈRES-SUR-SEINE  
(p. 3162)

M. Sébastien Pietrasanta, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille, M. Sébastien Pietrasanta.

## ÉLABORATION DU PPRT À DONGES (p. 3163)

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

ÉLIMINATION DES PNEUMATIQUES DES CYCLES ET  
CYCLOMOTEURS (p. 3164)

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

ÉTUDE D'IMPACT SUR LES INSTALLATIONS  
INDUSTRIELLES DU PORT DE BONNEUIL-SUR-MARNE  
(p. 3165)

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

REMISE EN SERVICE DU CHEMIN DE FER DE LA MURE  
(p. 3166)

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

POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS DANS LES AÉROPORTS  
DE MIDI-PYRÉNÉES (p. 3167)

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

EXTENSION DE LA ZONE DE SÉCURITÉ PRIORITAIRE DE  
ROUBAIX-TOURCOING-WATTRELOS (p. 3168)

M. Francis Vercamer, M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur, M. Francis Vercamer.

AVENIR DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE NOGENT-LE-  
ROTROU (p. 3168)

Mme Laure de La Raudière, M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur, Mme Laure de La Raudière.

FICHIERS DE TRAITEMENT DES INFRACTIONS ET DES  
ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES (p. 3169)

M. Daniel Goldberg, M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur, M. Daniel Goldberg.

**2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 3170)**

# 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

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

### INAPPLICABILITÉ DU CRÉDIT D'IMPÔT POUR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'EMPLOI DANS LA COLLECTIVITÉ DE SAINT-MARTIN

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Gibbes, pour exposer sa question, n° 242, relative aux effets de l'inapplicabilité du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi dans la collectivité de Saint-Martin.

**M. Daniel Gibbes.** Monsieur le ministre des outre-mer, le Parlement a récemment voté un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, dit CICE. Comme l'indique le site officiel du Gouvernement, cet avantage fiscal équivaut à une baisse des cotisations sociales et a principalement pour objet de réduire le coût du travail. Or compte tenu de la compétence fiscale dont est dotée la collectivité de Saint-Martin et conformément aux dispositions de la convention fiscale signée avec l'État, le CICE n'a pas vocation à s'appliquer aux entreprises ayant leur siège de direction effective sur le territoire de la collectivité ou y exerçant une activité *via* un établissement stable. En d'autres termes, ces entreprises se trouvent exclues du champ d'application de cette réforme sans précédent. À l'inverse, des entreprises guadeloupéennes et martiniquaises venant, par exemple, réaliser un chantier de courte durée à Saint-Martin bénéficieront automatiquement d'un avantage concurrentiel significatif grâce au CICE.

La compétence fiscale dont jouit la collectivité de Saint-Martin la prive donc inéluctablement du bénéfice des politiques publiques financées au moyen de dépenses fiscales plutôt qu'au moyen de dépenses budgétaires. Je pense particulièrement au secteur du bâtiment et des travaux publics, un des secteurs d'activités les plus marqués par la crise économique, qui à ce jour ne peut malheureusement pas profiter de cet avantage fiscal du CICE sur le territoire de Saint-Martin.

Monsieur le ministre, au-delà de ce secteur d'activités, je n'ai pas besoin de vous rappeler combien la situation économique générale de l'île est catastrophique. Mais je prends la liberté de vous demander de me confirmer que l'État est prêt à s'engager à tenir compte de la situation particulière de Saint-

Martin dont les entreprises sont confrontées non seulement à la concurrence des entrepreneurs de Guadeloupe et de Martinique, mais aussi à celle des entreprises de la partie néerlandaise de l'île. C'est pourquoi je me permets de vous suggérer une solution simple, facile à mettre en place, mais susceptible de donner un véritable élan à l'activité économique de la collectivité de Saint-Martin en perte de vitesse alarmante. Cette solution consisterait, pour l'État, à octroyer directement aux entreprises saint-martinoises une aide forfaitaire à l'emploi proportionnelle à leur masse salariale et à effet équivalent au CICE. Par analogie, le Gouvernement pourrait reprendre le dispositif mis en place pour les employeurs de personnel du secteur des hôtels, des cafés et des restaurants, selon l'article 10, modifié, de la loi n° 2004-804 du 9 août 2004.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des outre-mer.

**M. Victorin Lurel, ministre des outre-mer.** Monsieur le député Daniel Gibbes, la question que vous venez de poser – qui est plus complète que celle qui m'a été communiquée! – comporte une proposition qui pourrait être à l'occasion étudiée et évaluée.

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi instauré par l'article 66 de la loi de finances rectificative pour 2012 a pour objet le financement de l'amélioration de la compétitivité des entreprises. Il vise à renforcer la compétitivité des entreprises en diminuant le coût du travail.

Pour être éligibles au crédit d'impôt, les rémunérations qui en constituent l'assiette doivent être des dépenses retenues pour la détermination du résultat imposable à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu dans les conditions de droit commun. Dès lors, seules les entreprises qui sont soumises aux impositions d'État peuvent bénéficier de ce dispositif. Or la loi organique du 21 février 2007 a érigé Saint-Martin en collectivité d'outre-mer régie par l'article 74 de la Constitution et doté la collectivité d'une compétence fiscale. Ainsi, l'article L.O. 6314-3 du code général des collectivités territoriales dispose que la collectivité fixe les règles applicables en matière « d'impôts, droits et taxes ». Dans ces conditions, les entreprises domiciliées fiscalement dans la collectivité de Saint-Martin ne peuvent pas bénéficier du dispositif du CICE puisqu'elles ne sont pas soumises aux impôts d'État – impôt sur les sociétés et impôt sur le revenu – qui y ouvrent.

La question peut se poser d'introduire un dispositif comparable au crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi dans le code général des impôts de la collectivité de Saint-Martin. D'un point de vue technique et juridique, rien ne s'y oppose : les dispositifs d'impôt sur le revenu et d'impôt sur les sociétés instaurés par la collectivité territoriale sont similaires à ceux mis en place en métropole et sont de sa compétence. Mais, je l'avoue, cela risquerait aussi de compromettre la réalisation des engagements prévus par le protocole d'accompagnement financier signé le 12 décembre dernier avec l'État et dont l'objectif est de conduire au redressement financier de la collectivité dont les finances sont, vous le savez, très dégradées. Aux termes de ce protocole, en effet, la collectivité s'engage, à prendre un ensemble de mesures visant à accroître ses recettes

fiscales. La mise en place d'un dispositif de type CICE financé par la collectivité irait donc, en première analyse, à l'encontre de cet engagement.

Vous avez proposé une aide en pourcentage aux entreprises.

**M. le président.** Il va falloir conclure, monsieur le ministre, conformément aux règles qui nous sont désormais imposées en la matière.

**M. Victorin Lurel, ministre.** Monsieur le président, je vous demande une demi-seconde!

**M. le président.** Si c'est une demi-seconde... (*Sourires.*)

**M. Victorin Lurel, ministre.** Un texte portera sur le financement des économies d'outre-mer. Vous venez, pour votre part, monsieur le député, d'évoquer le CICE exploitation portant sur les salaires. Il existe un CICE investissements. La BPI aura une déclinaison spécifique aux outre-mer et nous verrons alors en quoi elle pourra adapter sa stratégie à Saint-Martin.

#### CONSÉQUENCES DE LA RÉALISATION DE LA LVG SUD EUROPE-ATLANTIQUE SUR LES DROITS À PAIEMENT UNIQUE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Clément, pour exposer sa question, n° 226, relative aux conséquences de la réalisation de la LVG Sud Europe-Atlantique sur les droits à paiement unique.

**M. Jean-Michel Clément.** Monsieur le ministre de l'agriculture, je souhaite vous interroger sur un point particulier qui concerne les conséquences du projet de ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique sur les exploitations agricoles de ma circonscription au regard de l'application des règles de la PAC. En effet, les aménagements fonciers sont en cours et certains agriculteurs n'ont pu activer les DPU sur les terres prises par le tracé de la LGV, terres qu'ils ont dû quitter avant même de retrouver de nouvelles parcelles au terme de la procédure d'aménagement foncier avec inclusion d'emprise.

Comment se pose le problème? Lors de la création des droits à paiement unique, un programme « grands travaux » a été mis en place afin de gérer les inactivations de DPU en cas d'occupations temporaires de terrains par le maître d'ouvrage. Ce programme permet la cession volontaire par l'exploitant de DPU à la réserve nationale et leur rétrocession à la fin de l'occupation temporaire. Cependant, en cas d'aménagement foncier avec inclusion d'emprise, l'exploitant retrouvera des parcelles différentes de celles occupées par le maître d'ouvrage, déduction faite d'un prélèvement maximum de 5 % en application de l'article R. 123-34 du code rural et ne pourra, de fait, se voir attribuer des DPU par la réserve nationale. La circulaire du 3 avril 2012, précise, dans son article 2-2, que la réattribution de DPU ne peut avoir lieu, que si les parcelles sur lesquelles il y a eu emprise temporaire sont effectivement rétrocédées à celui qui a fait une demande de participation au programme « grands travaux ». Toutefois, il s'avère qu'un délai de deux ans va s'écouler entre la cession des parcelles au maître d'ouvrage et la rétrocession par l'aménagement foncier de nouvelles parcelles aux exploitants. En conséquence, ils ne pourront ni réactiver les DPU correspondants aux surfaces sous l'emprise ni récupérer des DPU auprès de la réserve nationale, puisque le programme « grands travaux » ne s'applique pas aux aménagements fonciers.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir corriger cette injustice par le biais de l'une ou l'autre de ces suggestions: soit appliquer le programme « grands travaux », dans le cas d'aménagements fonciers

avec inclusion d'emprise pour les exploitants impactés par la LGV; soit prolonger, à titre exceptionnel, le délai de conservation des DPU non activés avant renvoi vers la réserve nationale.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette question. Je me permets d'insister parce que nous sommes manifestement face à un vide juridique. De nombreux exploitants sont impactés par ce tracé. J'ai, en effet, parlé de ceux de mon département, mais j'imagine qu'il y en a d'autres dans les départements suivants.

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

**M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.** Monsieur le député, il y en a non seulement dans les départements suivants, mais également dans celui de la Sarthe! Je suis en effet confronté comme vous à la mise en service d'une ligne à grande vitesse qui reliera Rennes et Le Mans. Nous rencontrons ainsi dans la Sarthe et la Mayenne ces problèmes de réaffectation de DPU, liés aux emprises nécessaires pour effectuer les travaux. Vous l'avez précisé, il y a une incompatibilité entre les règles européennes, qui stipulent qu'au bout de deux ans les DPU sont perdus, et le temps nécessaire à leur réactivation en cas d'inclusion d'emprise. C'est une vraie difficulté.

Sur cette question extrêmement technique, vous en conviendrez, un groupe de travail a été, à ma demande, mis en place au niveau de la DGPAAT. Je veillerai à vous tenir informé sur le sort réservé aux deux hypothèses que vous avez proposées ou sur les hypothèses différentes qui pourraient être envisagées. Nous devons, en tout cas, essayer ensemble de trouver une solution puisque au-delà de deux ans ces DPU sont perdues tandis qu'en deçà on ne peut les réactiver. J'ai bien noté cette incompatibilité – j'y ai été moi-même confronté pour d'autres sujets. Vous le savez, des exploitations temporaires de terres expropriées ont pu faire l'objet de DPU et les agriculteurs souhaitent pouvoir, après les travaux, activer leurs DPU sur la base de l'ensemble de leurs droits.

Les problèmes spécifiques liés à ces aides à l'hectare de type DPU sont nombreux. C'est d'autant plus vrai qu'avec la réforme de la politique agricole commune, les DPU seront remplacés par les DPB. Nous allons donc devoir nous pencher assez sérieusement sur ce sujet. Donnons-nous entre quinze jours et trois semaines pour faire une proposition.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Clément.

**M. Jean-Michel Clément.** Cette réponse éclairera de nombreux exploitants qui sont dans l'expectative. Or nous n'avons pas de réponse à leur donner puisque nous nous trouvons face à un vide juridique. Ils sont indirectement victimes d'une décision d'intérêt général, à savoir le tracé d'une LGV. Il convient en conséquence de rétablir une justice au moyen d'un dispositif qui prenne en compte non seulement l'impact des LGV, mais également les travaux qui y seront associés.

#### RÉFORME DES NORMES ENVIRONNEMENTALES DANS L'ÉLEVAGE

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Le Ray, pour exposer sa question, n° 241, relative à la réforme des normes environnementales dans l'élevage.

**M. Philippe Le Ray.** Monsieur le ministre de l'agriculture, tout le monde connaît la situation de l'élevage en France et particulièrement en Bretagne. Les revenus des éleveurs sont catastrophiques. La ferme bretonne recule en volume, l'indus-

trie agroalimentaire est en souffrance. Nous allons dans le mur. C'est le couloir de la mort – je l'affirme – de l'élevage. L'heure n'est plus aux discours et aux déclarations de bonnes intentions. Des mesures draconiennes sont à prendre en urgence.

Je connais parfaitement le milieu de l'élevage et ses attentes. C'est pourquoi je vous demande avec force et conviction de prendre les mesures suivantes non coûteuses pour l'État et qui s'appuieraient sur deux leviers.

Premièrement, il conviendrait d'améliorer le prix de vente en imposant évidemment à la distribution une traçabilité sur les prix et en exigeant une répercussion des coûts des matières premières et environnementaux. Il vous faut, aussi, renégocier les aides européennes à l'exportation.

Deuxièmement, et c'est pour moi le plus important, il paraît vital d'établir un « plan survie » s'appuyant sur la baisse des coûts pour l'élevage. À cet effet, je vous propose d'élaborer un plan national de production de protéines végétales à destination de la production animale en réorientant massivement les aides PAC vers cette ressource première.

Je vous suggère d'étudier à nouveau les normes environnementales sur le bâtiment et de renégocier un report pour se mettre aux normes de la directive européenne relative au bien-être animal.

Par ailleurs, vous devez accepter la libre circulation de l'azote organique issu des élevages, en respectant bien sûr mais en modifiant la directive « Nitrates » concernant les zones ZES et ZAC.

Enfin, vous devez modifier les procédures des installations classées et intervenir pour alléger des contrôles trop souvent humiliants pour des hommes et des femmes à bout de souffle.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'accepter ces solutions. De tels choix politiques ne coûtent rien à l'État, je le répète, mais sont indispensables pour sauver l'élevage. Je vous prie de redonner confiance aux éleveurs. Je suis prêt à vous aider.

**M. le président.** Merci pour cette excellente question, mon cher collègue.

**M. François de Rugy.** Le président sort de sa neutralité! (*Sourires.*)

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

**M. Stéphane Le Foll,** *ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.* Monsieur le président, vous avez noté avec raison l'intérêt de cette question!

Monsieur le député, vous évoquez la situation de l'élevage. Je partage vos préoccupations et je me rendrai d'ailleurs, dès la fin de mes réponses ce matin, devant les éleveurs laitiers à Nantes.

Plusieurs sujets sont sur la table, le premier étant celui des relations contractuelles et commerciales. Si la loi de modernisation de l'économie, la LME, s'est saisie des rapports entre grande distribution, transformation et production, nous avons des efforts à faire pour que soit pris en compte dans les discussions le coût de la production, lequel – c'est ce qui doit changer – doit être intégré.

Vous avez également évoqué la question très intéressante des protéines végétales, avec la possibilité d'offrir aux exploitations une meilleure autonomie alimentaire, ce qui, par définition, les rendrait moins dépendantes du marché européen et mondial. C'est un enjeu majeur et des proposi-

tions en ce sens seront présentées dans les prochains jours. Dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune, nous essayons d'ailleurs, en travaillant sur les surfaces et sur une possibilité d'aide couplée supplémentaire pour les protéagineux, de disposer d'un élément stratégique pour nous donner les moyens d'aller vers cette plus grande autonomie fourragère que vous souhaitez – je suis parfaitement d'accord avec vous.

Vous avez par ailleurs évoqué la question tout aussi intéressante de l'azote organique. La gestion par zones d'excédent, si elle tend à réduire ce dernier, oublie malheureusement l'azote minéral, qui, en Bretagne, vient s'ajouter à l'azote organique. Nous allons donc essayer de changer de stratégie et de considérer la question de l'azote dans son ensemble. Ainsi, si j'ai de l'azote organique en excédent, je dois pouvoir l'utiliser à due concurrence de ce que je vais économiser en azote minéral. L'azote organique mesuré en excédent pourrait alors être utilisé, à la condition, je le répète, de prendre en compte l'azote total et donc de diminuer en conséquence le recours à l'azote minéral. C'est une question qu'il conviendra de coupler avec celle de la méthanisation puisque, en faisant de l'énergie avec de l'azote organique, on pourra alors, si le digestat est considéré comme un fertilisant – c'est tout le débat – avoir une gestion spécifique qui réduirait d'ailleurs les pollutions.

Vous avez enfin évoqué un sujet beaucoup plus difficile, la directive relative au bien-être animal. Cette directive a été négociée il y a trois ans et s'applique. Il n'est pas possible aujourd'hui pour le ministre que je suis de la renégocier, mais nous devons essayer de trouver l'accompagnement nécessaire pour permettre à nos éleveurs de s'adapter.

#### PÉRENNISATION DES EMPLOIS DE VIE SCOLAIRE

**M. le président.** La parole est à M. François de Rugy, pour exposer sa question, n° 222, relative à la pérennisation des emplois de vie scolaire.

**M. François de Rugy.** Lorsque, au début du quinquennat, le ministre de l'éducation nationale est arrivé aux responsabilités, l'une de ses premières initiatives, monsieur le ministre de l'agriculture, a été de renouveler les contrats aidés.

Dans le cadre de ce dispositif, les personnes bénéficiant d'un emploi vie scolaire, ou EVS, assurent des missions fondamentales qui vont de l'assistance administrative à l'accompagnement d'élèves handicapés en passant par l'encadrement des sorties scolaires et des activités culturelles.

S'agissant de l'aide aux élèves en situation de handicap, de nombreuses mesures ont déjà été engagées par le ministère de l'éducation, ce dont nous nous félicitons.

En revanche, plusieurs questions sont restées en suspens quant à la situation des assistants administratifs. Elles concernent le manque de formation, la précarité des contrats ou encore l'absence de validation des acquis par certification.

Comme d'autres députés sans doute, j'ai été confronté dans plusieurs écoles, à Nantes mais aussi à Orvault, à plusieurs cas de non-reconduction de contrat, et ce sont souvent les parents d'élèves qui sont d'ailleurs les plus mobilisés. Ils sont conscients de l'utilité des réformes en cours et du fait qu'il y a des opportunités de réorganisation, mais ils voudraient en savoir plus et avoir des réponses concernant l'avenir de ces EVS.

En juillet dernier, il avait été annoncé qu'un cahier des charges avait été transmis aux recteurs pour mettre en place de véritables actions de formation et de pérennisation de ces

emplois. Où en sommes-nous? Comment le Gouvernement compte-t-il assurer la professionnalisation de ces personnels, la pérennisation de leurs emplois et la reconnaissance de leurs compétences?

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

**M. Stéphane Le Foll, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt.** Monsieur le député, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence de Vincent Peillon qui, en raison du drame ayant conduit au décès d'un jeune dans un lycée professionnel de Blaye, m'a demandé de répondre à cette question qui ne relève pas directement de ma compétence.

L'enjeu des EVS, c'est bien l'ensemble de l'accompagnement. Il fallait corriger au plus vite ce qui avait été fait précédemment puisque le nombre de contrats uniques d'insertion au second semestre de 2012 avait été réduit, mettant en difficulté les écoles et établissements scolaires qui disposent de tels emplois.

Pour enrayer une dégradation de la situation, le Gouvernement a mobilisé dès la rentrée 2012 des moyens nouveaux : 12 000 contrats uniques d'insertion ont été créés pour faire face à la majorité des besoins de reconduction pour l'assistance administrative aux directeurs d'école et à la vie scolaire dans les collèges et lycées et pour compléter le dispositif pour l'accompagnement des élèves en situation de handicap – le ministre a lui-même apporté hier cette précision. À cet égard, soixante postes d'assistants de vie scolaire ont également été créés dans l'enseignement agricole, pour l'accompagnement des élèves en situation de handicap notamment.

Cet effort doit s'accompagner d'une amélioration de la formation de ces personnels, comme d'une résorption de leur précarité.

S'agissant de la professionnalisation des accompagnants qui prennent en charge des élèves en situation de handicap, 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 le 16 octobre dernier un groupe de travail sur cette question pour favoriser la réussite scolaire, préciser les contours de cette profession, la reconnaître et la pérenniser, en définissant un référentiel de compétences et d'activités. Ce groupe de travail rendra ses conclusions dans un rapport aux ministres au cours du mois d'avril prochain.

S'agissant de l'assistance administrative, Vincent Peillon a souhaité que cette mission, essentielle pour les écoles, soit abordée dans le cadre plus global d'un groupe de travail sur l'évolution du métier de directeur d'école mis en place par la direction générale de l'enseignement scolaire.

Ce groupe de travail a pour tâche d'élaborer des perspectives sur les conditions d'exercice du métier de directeur et la reconnaissance essentielle de leur mission. Les conclusions de ce groupe et les pistes proposées seront particulièrement utiles lors des échanges à venir avec l'ensemble des organisations syndicales.

#### OFFRE ÉDUCATIVE DANS LES ZONES DE MONTAGNE

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour exposer sa question, n° 246, relative à l'offre éducative dans les zones de montagne.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Monsieur le ministre de l'agriculture, ma question s'adressait au ministre de l'éducation nationale.

Je voudrais connaître la volonté du Gouvernement de pérenniser une offre éducative de qualité sur les territoires ruraux. En effet, alors que votre majorité a fait de l'éducation une cause prioritaire, qu'elle a supprimé la règle du non remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite et annoncé la création de 6 770 postes d'enseignants pour la rentrée 2013, l'offre scolaire en milieu rural ne cesse de déperir. Pourtant, les articles L. 113-1 et L. 212-2 du code de l'éducation rendent obligatoire l'appréhension spécifique des SIVOS installés en milieu rural et de montagne.

Une circulaire en date du 30 décembre 2011 rappelle le cadre réglementaire issu de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985. Elle indique notamment : « L'identité et les spécificités de la montagne sont reconnues par la nation et prises en compte par l'État, les établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements dans les actions qu'ils conduisent [...] Il convient de garantir l'égalité des chances aux enfants scolarisés dans ces écoles ou réseaux d'écoles et de promouvoir, en tenant compte de leur situation, un développement équilibré de l'offre scolaire dans ces territoires [...] Il convient de combiner le classement en zone de montagne avec le caractère rural de la commune, sa démographie scolaire, son isolement et ses conditions d'accès par les transports scolaires ». J'insiste sur ce dernier point en pensant notamment aux conditions de circulation hivernales.

Jamais le précédent gouvernement n'a impacté aussi durement et avec une telle injustice l'offre éducative en milieu rural. Pour garantir un avenir du service public de l'école, serait-il possible de reprendre les éléments de la circulaire dans un décret afin que les particularités de la montagne au niveau scolaire fassent l'objet d'une véritable dérogation, applicable par tous les inspecteurs académiques sur le territoire national?

**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.** Madame la députée, l'éducation, vous l'avez souligné, est une priorité pour le Gouvernement. Il a ainsi, après de nombreuses suppressions de postes, autour de 80 000, choisi d'en créer 60 000 dans l'éducation nationale. Un plan d'urgence ciblera de manière plus particulière encore, avec 48 000 postes, le premier et le second degré.

Surtout, ce plan d'urgence, mis en place dès la rentrée de 2012, avec près de 1 000 postes supplémentaires, a davantage été tourné vers les territoires ruraux que vers les zones urbaines, qui sont pourtant également déficitaires. Ainsi, l'académie de Besançon, qui a perdu soixante et onze postes dans le premier degré à la rentrée de 2011 et 125 à la rentrée de 2012, bénéficiera pour la prochaine rentrée de dix postes supplémentaires. Un rattrapage est nécessaire après les nombreuses suppressions qui auraient dû vous mobiliser bien plus tôt!

Tous ces éléments ne prennent pas en compte les postes d'enseignants et d'assistants d'éducation créés dans l'enseignement agricole public et privé dès la rentrée dernière – j'avais moi-même veillé à faire en sorte que cet enseignement bénéficie de ces créations de postes –, à savoir cinquante postes d'enseignants et soixante postes d'assistants, effort qui continuera dès 2013 avec la création de 200 postes d'enseignants et de trente postes d'assistants. L'enseignement agricole, qui est directement lié aux territoires ruraux, en particulier à la montagne, continuera bien entendu à faire l'objet de toute mon attention.

Vous invoquez une circulaire pour prouver l'attention portée aux territoires ruraux et montagneux par la précédente majorité. Je vous rappelle au nom du ministre de l'éducation nationale qu'il est inscrit dans le projet de loi sur la refondation de l'école qu'une attention particulière sera également portée aux territoires ruraux et de montagne.

Lors de l'élaboration de la carte scolaire, les autorités académiques auront un devoir d'information et de concertation avec les exécutifs locaux des collectivités territoriales concernées. Les enfants de moins de trois ans devront être comptabilisés dans les effectifs des écoles situées dans un environnement social défavorisé. Et cette priorité est inscrite non pas dans une circulaire, mais dans une loi.

La création d'un grand service public du numérique dans le cadre du projet de loi de refondation doit aussi permettre un meilleur accès à un enseignement de qualité sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, et je vous le dis en tant que ministre de l'agriculture, l'enseignement agricole fera l'objet lui aussi d'un volet spécifique de la loi d'avenir pour l'agriculture. Nous sommes en train d'y travailler. Je lancerai d'ailleurs la semaine prochaine avec Vincent Peillon la concertation sur le sujet.

Le Gouvernement est donc mobilisé pour l'éducation, qu'elle soit en zone urbaine ou en zone rurale, voire en zone de montagne.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Monsieur le ministre, vous évoquez moins soixante et onze postes en 2011, moins cent vingt-cinq en 2012 et plus dix en 2013 sur l'académie, mais ma circonscription, cette année, perd douze postes, pour des territoires ruraux. Dans les petits SIVOS des territoires de montagne, de deux, trois ou quatre classes, lorsqu'il existe un différentiel de deux ou trois élèves par rapport aux normes que vous avez établies, on ferme une classe : on déséquilibre ainsi totalement l'offre éducative en milieu rural. C'est cet impact sur les territoires ruraux qui me pose problème. Je voudrais être entendue sur ce point, et je ne suis pas sûre que la clause intégrée à la refondation de l'école répondra aux problèmes que nous rencontrons dans ces territoires.

#### CONCERTATION PRÉALABLE À LA MODIFICATION DES CONVENTIONS FISCALES FRANCO-SUISSES

**M. le président.** La parole est à Mme Claudine Schmid, pour exposer sa question, n° 244, relative à la concertation préalable à la modification des conventions fiscales franco-suisse.

**Mme Claudine Schmid.** Monsieur le ministre de l'agriculture, monsieur le ministre chargé des transports – je ne sais lequel d'entre vous répondra à ma question –,...

**M. le président.** Le Gouvernement, ma chère collègue, est un, et décide qui répond.

**Mme Claudine Schmid.** Bien, monsieur le président.

...je souhaiterais connaître la raison pour laquelle la députée que je suis est délibérément écartée de toutes les dispositions qui engagent la communauté française qui m'a élue. En ma qualité de députée élue par les Français de Suisse, je suis très attentive au devenir de la convention entre la République française et la Confédération suisse en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur les successions,

signée à Paris le 31 décembre 1953 et en cours de modification. C'est pourquoi j'aurais souhaité être informée des termes et de la date de signature de cet accord, mais surtout entretenir le ministre de l'économie des conséquences qu'une rédaction impopulaire localement pourrait avoir pour notre pays.

Le nombre de Français à l'étranger augmentant, il a semblé aller de soi, lors de la révision constitutionnelle de 2008, de leur donner une représentation à l'Assemblée nationale. Ainsi, grâce à leurs élus, ils devraient être entendus et leur spécificité prise en considération dans la rédaction des textes. Or je constate qu'il n'en est rien pour les Français de Suisse. Est-il convenable pour un représentant de la nation d'apprendre par voie de presse des informations capitales pour les concitoyens de sa circonscription, alors qu'il vous les avait demandées au préalable ? Est-ce la pratique qui aura cours durant toute la législature ? Dois-je comprendre que mes dix collègues élus par les Français de l'étranger et moi-même serons systématiquement tenus éloignés des enjeux qui se jouent dans nos circonscriptions ? Je ne peux croire que vous estimiez inutile le dialogue avec les élus, ni que le ministre ne m'a pas reçue parce que le sujet concerne la Suisse et que celle-ci aurait une connotation sulfureuse en matière de fiscalité.

C'est en ce sens que je lui ai écrit, dans l'espoir de recevoir des informations et pour qu'il m'accorde un rendez-vous afin que je lui explique la position de nos compatriotes et que je lui soumette une proposition. Le Gouvernement acceptera-t-il de recevoir un député des Français de l'étranger, comme sont reçus les députés confrontés à une difficulté dans leur circonscription ?

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Très bien !

**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.* Madame la députée, je comprends bien que votre question s'adresse au ministre de l'économie, mais celui-ci est retenu au Sénat pour l'examen du projet de loi relatif à la séparation des activités bancaires – et si l'on parle de banque au Sénat, on y parle peut-être un peu aussi de Suisse...

La France et la Suisse sont liées par une convention fiscale en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur les successions, signée en décembre 1953. Négociée il y a près de soixante ans, elle n'est plus adaptée à la législation interne sur l'imposition du patrimoine ni aux pratiques internationales. Elle comporte de ce fait des lacunes, et force est de constater qu'elle permet des comportements d'optimisation contraires à la justice fiscale et dommageables pour les recettes publiques.

En conséquence, elle a fait l'objet de discussions entre les administrations française et suisse, qui ont commencé en 2011, afin d'en moderniser la teneur et d'en adapter les stipulations à la législation fiscale respective de chacun des deux États.

Début juillet 2012, les administrations française et suisse ont élaboré un accord technique sur un projet de révision de l'actuelle convention qui, après signature, viendra se substituer à la convention existante. Toutefois, à la demande des autorités suisses, des possibilités d'amender le texte à la marge sont encore en discussion. Le texte ainsi négocié devra en tout état de cause permettre de traiter équitablement l'ensemble des successions, qu'elles interviennent dans un contexte purement français ou dans un contexte transfrontalier. La question transfrontalière doit être en effet précisée.

Je tiens à vous assurer que le ministère de l'économie informe et continuera d'informer en toute transparence les membres de la commission des finances et des affaires économiques de l'Assemblée des Français de l'étranger des principaux points d'actualité en matière fiscale lors de rencontres régulières, et qu'il prend en compte leurs préoccupations. Dans ce cadre, les négociations entre les administrations fiscales française et suisse sont continues ; à titre d'exemple, l'accord a fait l'objet d'échanges le 4 mars dernier.

**M. le président.** La parole est à Mme Claudine Schmid.

**Mme Claudine Schmid.** Je suis consciente, monsieur le ministre, du besoin d'actualiser cette convention, mais vous savez que la refonte est très impopulaire et que cela peut avoir des conséquences, notamment sur le blocage des fonds frontaliers. J'ai une proposition à faire, mais je comprends de la réponse que vous a transmise le ministre de l'économie que je ne serai pas reçue. Il faudra donc, et j'en suis navrée, que je fasse cette proposition par voie de presse. Je la lui ferai suivre par porteur dès ce matin ; il lui appartiendra de décider s'il l'accepte ou non, mais je pense que nous aurions pu en parler en tête à tête plutôt que par voie de presse.

#### SÉCURISATION DE LA RN 12

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvie Pichot, pour exposer sa question, n° 231, relative à la sécurisation de la RN 12.

**Mme Sylvie Pichot.** J'associe à ma question M. Joachim Pueyo, député de l'Orne.

Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, je souhaite appeler votre attention sur la nécessité de moderniser et sécuriser la route nationale 12 dans sa traversée du département de la Mayenne, sur environ 120 kilomètres, entre Alençon et Fougères, plus particulièrement sur le contournement de la commune de Pré-en-Pail, située sur ma circonscription.

Le Gouvernement affiche une ambition forte en matière de sécurité des usagers des routes nationales, et je l'en remercie. Monsieur le ministre, vous connaissez bien la Mayenne : vous savez que la RN 12 y traverse de nombreuses communes, à commencer par celle de Pré-en-Pail. Chaque jour, cette commune est traversée par des milliers de véhicules, dont 4 000 camions et quarante convois exceptionnels, qui créent des conditions de circulation particulièrement dangereuses – un accident mortel nous l'a encore rappelé au mois de janvier – et de multiples nuisances et désagréments pour les riverains. La population et les entreprises souffrent de cette situation.

La RN 12 est vitale pour la partie nord de notre département rural. Elle contribue au désenclavement des territoires qu'elle irrigue, un bassin de vie de près de 100 000 personnes.

Ce dossier de la RN 12 n'est pas nouveau. Les élus et habitants du Nord-Mayenne tout comme ceux de l'Orne attendent depuis de longues années des avancées concrètes en la matière. Monsieur le ministre, la RN 12 a besoin de vous. Les Mayennais ont besoin de vous. Aussi, en cette période de forte contrainte budgétaire, et en attendant que les conditions de mise à deux fois deux voies de la RN 12 soient réunies, je vous demande de bien vouloir nous assurer que l'État poursuivra la modernisation et la sécurisation de cet axe par la réalisation d'aménagements intermédiaires sur les lieux les plus sensibles de ce tronçon.

Les dernières études d'aménagement ont ainsi permis d'identifier le contournement de Pré-en-Pail comme faisant partie de ces travaux intermédiaires à réaliser. Je souhaiterais

donc savoir si des garanties peuvent être apportées sur l'inscription du financement des travaux de contournement de Pré-en-Pail dans le cadre du prochain programme de modernisation des itinéraires routiers des Pays-de-la-Loire, qui prendra effet à partir de 2015, et si le préfet de région peut être mandaté en ce sens.

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Madame la députée, nous échangeons régulièrement, avec M. le député Pueyo et vous-même, sur les besoins de la RN 12 en termes d'aménagement, et vous avez raison d'en souligner le caractère impératif. Vous le savez, j'y suis particulièrement attentif, non seulement parce que la Mayenne a besoin de moi – j'ai également besoin de la Mayenne ! – mais aussi et surtout parce que la RN 12 a un fort caractère accidentogène. Nous travaillons donc à des solutions qui rendent réalisables ce qui n'était à mon arrivée que des projets.

À titre d'exemple, en région Basse-Normandie, 38,3 millions d'euros, dont 30 millions de l'État, ont été inscrits pour la déviation de Mortagne-Tourouvre et pour celle de Sainte-Anne-Saint-Maurice, dont les déclarations d'utilité publique sont attendues fin 2014 ou début 2015. Par ailleurs, l'achèvement des travaux de mise à deux fois deux voies de la partie ouest de la déviation d'Alençon est prévu pour le deuxième trimestre 2013.

La réalisation de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon n'a pas été retenue dans le PDMI actuel par le précédent gouvernement, bien qu'ayant été déclarée d'utilité publique, car elle soulevait d'importantes difficultés environnementales et ne pouvait s'envisager sans modifications substantielles. J'ai donc décidé une reprise des études pour permettre une meilleure insertion environnementale et le maintien du coût dans une enveloppe compatible avec les contraintes budgétaires. Ce sont 200 000 euros de crédits qui ont été débloqués à cette fin en 2012, afin de pouvoir réaliser ces travaux dans le cadre de la prochaine génération de PDMI.

En ce qui concerne le 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 en Mayenne. Les marchés de travaux ont été notifiés à la fin de l'année.

Au-delà, une étude est aujourd'hui engagée pour préciser le parti d'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères. La première phase de cette étude, consistant à réaliser un diagnostic du territoire et de l'infrastructure existante, est achevée. Sur cette base, plusieurs scénarios d'aménagement ont été élaborés et font l'objet d'une analyse comparative. Ils invitent à s'écarter d'un aménagement complet direct à deux fois deux voies de la RN 12 et recommandent une solution mixte avec des mesures de requalification environnementale s'accompagnant d'aménagements sur place. Les élus locaux sont étroitement associés au déroulement de cette étude et ont fait émerger le caractère prioritaire de certaines déviations, celle de l'agglomération d'Ernée mais aussi celle de Pré-en-Pail.

Le financement des opérations de modernisation de la RN 12 qui seront jugées prioritaires à l'issue de cette étude devra être recherché dans le cadre de l'élaboration de la prochaine génération de PDMI. À cet égard, j'ai demandé aux préfets, à la fin de l'année dernière, d'élaborer une liste hiérarchisée des opérations de modernisation à l'horizon sur la période 2015-2019.

Certains pressent le Gouvernement de faire ce pour quoi ils n'ont pas eu suffisamment d'influence et d'obtenir la décision publique de l'État. Sachez que nous serons attentifs au caractère prioritaire de l'aménagement de la RN 12.

**M. le président.** Madame Pichot, le temps global de six minutes arrêté par la Conférence des présidents pour chaque question étant écoulé – je ne peux couper la parole au ministre –, je ne peux, comme vous le souhaiteriez, vous redonner la parole.

#### PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour exposer sa question, n° 232, relative au Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

**Mme Christine Pires Beaune.** J'associe à ma question mes collègues Jean-Paul Bacquet, Odile Saugues et Danielle Auroi.

Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, ligne dite LGV POCL. Ce projet ferroviaire est inscrit à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Une telle préoccupation répond à l'intérêt national et à l'aménagement équilibré du territoire. Cette future LGV constitue un enjeu crucial pour le développement des territoires du centre de la France et du Massif Central. Elle ne concerne pas moins de cinq régions et quinze départements, et va permettre d'en finir avec les zones non desservies par la grande vitesse. Je pense notamment à la métropole de Clermont-Ferrand et à son aire urbaine de 470 000 habitants, qui ne sont toujours pas desservies par le TGV, ce qui pèse sur leur développement. Il est plus rapide aujourd'hui de faire Paris-Marseille en TGV que Paris-Clermont en Téo.

Au moment où le redressement productif du pays passe assurément par la production de moyen-haut de gamme, de nombreuses entreprises implantées en Auvergne et leaders mondiaux dans leurs secteurs ne peuvent envisager leur développement sans des infrastructures de transport performantes.

Par exemple, le groupe Michelin – seule entreprise du CAC 40 dont le siège soit en province – attend avec hâte ce projet qui représente un enjeu majeur pour son efficacité opérationnelle et son attractivité ; il en va de même pour la Société des eaux de Volvic, les aciéries Aubert et Duval ou Limagrain.

La ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon est la ligne la plus fréquentée d'Europe. Elle est aujourd'hui proche de la saturation aux heures de pointe. Son exploitation deviendra critique à l'horizon 2025 ; or 2025 c'est demain.

La LGV POCL constituera un itinéraire alternatif vers le sud et soulagera l'actuelle ligne Paris-Lyon, plus à l'est. La commission « Mobilité 21 » que vous avez mise en place, monsieur le ministre, est chargée de réviser le schéma national des infrastructures de transport et d'en hiérarchiser les grands projets. Ce projet doit faire partie de vos priorités : il en va du développement et de l'aménagement d'un cinquième de notre territoire.

Le débat public a fortement mobilisé, et plus de cent cahiers d'acteurs ont été rédigés pendant la concertation. L'attente locale est très forte. Aussi me fais-je la porte-parole des élus locaux de droite comme de gauche et des forces économiques, parce qu'il est indispensable que cette LGV POCL soit inscrite parmi les prochains projets prioritaires.

Pouvez-vous nous confier les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

**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.** Le débat public relatif au projet de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dite POCL, qui s'est déroulé d'octobre 2011 à janvier 2012, a laissé une grande place aux enjeux d'aménagement du territoire. Il a permis de confirmer les principaux intérêts du projet ainsi que ses grands objectifs et ses principales fonctionnalités : la desserte ferroviaire par la grande vitesse du grand centre de la France, mais également la recherche d'une alternative économiquement pertinente à la future saturation de la LGV Paris-Lyon.

Par la suite, le 7 juin 2012, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a décidé de mener une nouvelle phase d'études pour apporter les éclairages nécessaires au choix définitif d'un scénario.

À cette fin, j'ai désigné en août dernier le préfet de la région Auvergne comme coordonnateur du projet et je lui ai confié la présidence d'un comité de pilotage associant l'État, RFF et les cinq conseils régionaux participant au financement des études. Celles-ci doivent permettre d'examiner les conditions de poursuite du projet sur la base des scénarios ouest ou médian, intégrant leur variante Roanne. Parmi les objectifs assignés à cette étape d'étude figure notamment celui d'approfondir l'évaluation du coût du projet, de ses avantages et de ses bénéficiaires.

Selon les enseignements du débat public, notamment en matière d'aménagement du territoire, ces études prendront aussi en compte les objectifs complémentaires retenus, comme celui d'améliorer la desserte entre l'Auvergne et la région Rhône-Alpes. Par conséquent, les procédures préalables à la réalisation de la LGV POCL avancent.

Vous avez cité la commission « Mobilité 21 », sous la présidence du député Philippe Duron. Compte tenu de l'enjeu des 145 milliards d'euros d'infrastructures décidées dans ce schéma national, il importe en effet d'étudier la pertinence économique de ces projets, leur actualité et leur degré d'importance et de faire en sorte que nous puissions également accompagner cette grande mission que constitue la rénovation des réseaux existants.

C'est dans ce cadre que sera examiné le projet de LGV POCL, dont vous êtes l'une des avocates. Le président Duron a déclaré que la commission « Mobilité 21 » structurerait sa réflexion autour de l'inégalité territoriale ainsi que des performances écologiques, socio-économiques et sociétales. Nul doute que votre projet, que nous soutenons, saura s'inscrire dans ces perspectives.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

**Mme Christine Pires Beaune.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos propos encourageants. Néanmoins, je me permets d'insister de nouveau, alors que vous avez évoqué la question de la pertinence économique ainsi que l'évaluation des avantages et des inconvénients de chaque projet. Certes nous avons découvert que 245 milliards d'euros de projet ne sont pas financés, mais je tiens à rappeler l'inégalité dont nos territoires sont victimes : le Massif Central attend depuis plus de trente ans son désenclavement.

## CONTOURNEMENT ROUTIER D'AX-LES-THERMES

**M. le président.** La parole est à M. Alain Fauré, pour exposer sa question, n° 234, relative au contournement routier d'Ax-les-Thermes.

**M. Alain Fauré.** J'associe Frédérique Massat à ma question.

Monsieur le ministre chargé des transports, la création de l'E9, liaison Paris-Barcelone qui traverse l'Ariège et les Pyrénées, représente un enjeu important de développement et de désenclavement pour l'Europe, pour la communauté d'agglomérations du grand Toulouse et le département de l'Ariège.

Par ailleurs, l'E9 permettrait de créer un troisième axe routier vers l'Espagne, en passant par l'Ariège et les Pyrénées, ce qui désengorgerait le trop fameux tunnel de Fourvière et celui du Perthus.

Aujourd'hui, l'autoroute arrive aux portes de Pamiers puis se poursuit en deux fois deux voies jusqu'à Tarascon ; ensuite, plus rien. Pourtant ce sont 12 000 à 13 000 véhicules qui doivent circuler chaque jour sur une route nationale, sinueuse, étroite et accidentogène. Or l'Ariège ne mérite ni l'oubli ni le mépris : elle a pendant longtemps fourni des hommes et du fer à notre pays ; elle est un réservoir d'eau et produit de façon exemplaire de l'électricité propre ; son activité industrielle est encore assez soutenue pour un département rural qui souffre de l'enclavement ; elle abrite également des sites historiques remarquables qui doivent être visités.

Seul le chantier de la déviation d'Ax-les-Thermes a été entrepris depuis 2002. Il y a d'abord eu des études avant que commencent les travaux en 2003 pour stopper très rapidement.

L'Ariège, trop « rose » au goût de certains, n'a pu bénéficier de l'attention de l'État, sauf en 2009, lorsque le conseil général a été sollicité afin de participer à hauteur de 6 millions d'euros à la fin des travaux. Or cela est impossible pour notre département qui, essentiellement rural, doit entretenir en priorité 2 600 kilomètres de routes dont la plupart se trouvent en zones montagneuses et dont l'entretien des ouvrages d'art est particulièrement compliqué et onéreux.

Depuis le 27 mai 2011, faute de financements, le chantier d'Ax-les-Thermes est arrêté. L'État a reformulé une demande de participation au financement à la fin de l'année 2011.

Monsieur le ministre, quelles sont les mesures que vous comptez mettre en œuvre afin de terminer l'aménagement de la RN 20 et le contournement d'Ax-les-Thermes ?

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

**M. Frédéric Cu villier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Monsieur le député, les enjeux de la modernisation de la RN 20 entre Tarascon et Ax-les-Thermes sont majeurs en termes de contribution au désenclavement de la haute vallée de l'Ariège, d'irrigation des territoires traversés et, au-delà, d'amélioration des accès à Andorre et à l'Espagne. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de vous rencontrer ainsi que les principaux élus de l'Ariège pour entendre les requêtes, parfaitement légitimes.

Si la RN 20 est aujourd'hui aménagée en deux fois deux voies sur 27 kilomètres entre Pamiers et Tarascon-sur-Ariège, il est prévu que cet aménagement se poursuive afin d'améliorer le service rendu aux usagers concernés, en rédui-

sant les temps de parcours, en augmentant la sécurité routière, particulièrement problématique sur cet axe, ainsi qu'en réduisant les nuisances perçues par les riverains.

Notre priorité est à l'achèvement des travaux de la déviation d'Ax-les-Thermes. Les travaux, engagés en mars 2003, devaient s'achever dans le cadre de l'actuel PDMI pour une enveloppe de 22 millions d'euros.

Toutefois, comme vous l'avez souligné, les travaux ont dû être arrêtés en mai 2011 faute de trouver un accord sur le financement avec le conseil général de l'Ariège.

Dès notre arrivée aux responsabilités, des discussions ont été engagées pour trouver une solution à cette situation préjudiciable et permettre, dans l'intérêt de tous et en premier lieu des populations locales, l'achèvement rapide d'une opération pour laquelle l'État s'implique fortement.

Plus de 32 millions d'euros ont déjà été investis, sachant que 6,7 millions d'euros ont été versés sans attendre le bouclage du plan de financement afin d'achever la réalisation du viaduc de Najar et de repousser l'arrêt des travaux.

C'est dans le contexte actuel de lutte contre les déficits et de redressement des comptes publics et au regard de l'intérêt que représente ce projet pour les déplacements locaux que chacun doit apporter sa quote-part à un enjeu commun.

Aussi ai-je proposé, compte tenu de la difficulté financière que rencontre le conseil général de l'Ariège, que sa part de 6 millions d'euros pour un projet dont le coût s'élève à 70 millions d'euros, puisse se voir réduite d'un tiers, hors surcoûts éventuels liés à l'arrêt du chantier.

En outre, la contribution du département pourrait être mobilisée à la fin de la période de travaux afin de permettre de lisser la charge financière que représente ce financement et de pouvoir relancer, suite à une discussion, le processus.

Enfin, j'ai confirmé que le coût de l'opération intégrerait entre 700 000 euros et 1 million d'euros pour la requalification de la RN 20 dans sa traversée d'Ax-les-Thermes, dans le cadre de son futur transfert dans la voirie départementale.

Comme vous, je tiens à ce que l'Ariège renoue avec des projets nécessaires pour la population et le territoire. Le dialogue et le retour de la confiance entre les collectivités locales et l'État permettront de répondre aux attentes légitimes de nos concitoyens.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Fauré.

**M. Alain Fauré.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse et j'espère que nous pourrions de fait avancer sur ce dossier. Il faut retenir certes l'intérêt de l'Ariège, mais également celui plus général de cet axe routier de Paris à Barcelone, qui présente un tracé plus court et plus pratique pour les échanges touristiques et économiques, qui sauront profiter à notre département et au grand Toulouse.

ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES  
FERROVIAIRES EN VENDÉE

**M. le président.** La parole est à M. Alain Leboeuf, pour exposer sa question, n° 243, relative à l'entretien des infrastructures ferroviaires en Vendée.

**M. Alain Leboeuf.** Transportons-nous maintenant sur la côte ouest et l'Atlantique, en Vendée, où les voies ferrées rencontrent nombre de problèmes.

La voie qui relie Nantes, Challans et Saint-Gilles-Croix-de-Vie a été en partie rénovée jusqu'à Sainte-Pazanne, avec notamment un renouvellement voie et ballast (RVB) et une rénovation de la signalétique, de Challans à Saint-Gilles, permettant ainsi une augmentation du trafic, qui est passé de 7 à 9. Toutefois, cette voie, qui est une voie centenaire, est particulièrement vétuste et elle se dégrade à une très grande vitesse.

Cela pose de vrais problèmes pour les usagers qui n'arrivent jamais à l'heure, que ce soit à Nantes ou, dans l'autre sens, à Challans et Saint-Gilles. Nous attendons beaucoup de la rénovation de la partie entre Sainte-Pazanne et Saint-Gilles, ainsi qu'entre Sainte-Pazanne et La Baule. Vendredi dernier, nous étions en réunion avec RFF. Tous les partenaires sont prêts à cofinancer cette rénovation : ne manque donc plus que le feu vert de l'État.

Les sommes dont nous avons besoin sont sans commune mesure avec celles dont vous parliez précédemment. Ce qu'il nous faut plutôt, c'est un accord de l'État pour que les travaux puissent commencer conformément à notre programme, soit au mois de septembre 2014 : telle est la demande insistante que vous fait notre région.

Nous aurions pu évoquer également la voie entre La Roche-sur-Yon, Luçon et La Rochelle sur laquelle certains trains ne roulent pas à plus de 40 kilomètres/heure.

**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.** Une première phase de travaux sur la ligne Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie, portant sur la modernisation de la signalisation, a été réalisée pour un montant de 51 millions d'euros dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 de la région Pays de la Loire. Elle a été mise en service en mai 2011 et le programme des travaux de cette première phase a également permis de moderniser la voie sur le tronçon central entre Nantes et Sainte-Pazanne.

L'approbation des études d'avant-projet de la deuxième phase des travaux, qui consiste principalement à renouveler les voies entre Sainte-Pazanne et Pornic ainsi qu'entre Sainte-Pazanne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, sera soumise à la délibération d'un prochain conseil d'administration de RFF. Le coût de cette opération est estimé à 109 millions d'euros.

Cependant, son financement n'a pas été prévu dans l'actuel contrat de projets 2007-2013 décidé par l'ancien gouvernement. Les études de projets qui restent à réaliser permettront de finaliser le programme de l'opération et ses conditions de réalisation. Les discussions sur le plan de financement de la phase des travaux pourront dès lors s'engager sur des bases claires. Elles devront en tout état de cause s'inscrire dans la perspective plus large des opérations nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité, à l'échelle de la région, et prendre en compte l'obligation de responsabilité budgétaire qui s'impose aujourd'hui tant à l'État qu'aux collectivités territoriales.

Quant à la ligne Nantes-Bordeaux, elle est en bon état sur la plus grande part de sa longueur ou est en passe d'être rénovée grâce à des travaux de modernisation. Ceux-ci restent nécessaires sur une centaine de kilomètres entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle pour assurer la pérennité de la section en fin de vie technique, parcourue seulement en moyenne par sept trains par jour. Le comité de pilotage de cet axe ferroviaire, qui associe l'État, RFF et l'ensemble des collectivités concernées a décidé, en décembre dernier, d'engager un programme

d'études sur cette section qui sera conduit en 2013. Il permettra de préciser le potentiel de développement de la demande de transport en fonction des catégories de déplacements et des différents scénarios d'infrastructure et d'offre de services. Les éléments seront alors réunis pour que puissent être rapidement prises les décisions sur l'évolution de cette ligne en tenant compte des financements à mobiliser par l'ensemble des parties concernées, ligne qui me semble importante, comme à vous, en termes d'aménagement du territoire.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Leboeuf.

**M. Alain Leboeuf.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. S'agissant de la liaison La-Roche-sur-Yon-Bordeaux, je sais que les études vont encore être longues, mais nous avons vraiment besoin de savoir quand on peut espérer une réponse définitive de l'État concernant la ligne Nantes-Challans-Saint-Gilles, si possible avant la mise en place du contrat de projets. Pouvez-vous me donner une date ? Ce contrat sera-t-il finalisé d'ici peu ou pas ?

#### AMÉNAGEMENT DE LA RN 25

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gest, pour exposer sa question, n° 251, relative à l'aménagement de la RN 25.

**M. Alain Gest.** Monsieur le ministre chargé des transports, je souhaite appeler votre attention sur un axe routier que vous connaissez nécessairement en raison de votre proximité géographique, à savoir la route nationale 25 et sur son inadéquation. Le trafic routier qui s'y déploie présente de nombreuses difficultés. Cet axe routier de soixante-quatre kilomètres est de la compétence de l'État et relie Amiens à Arras. Il est structurant et vital pour de nombreux territoires de la Somme et du Pas-de-Calais : la RN 25 traverse neuf agglomérations et vingt-trois communes sont en contact direct avec elle. Le flux de circulation y est dense ; par exemple, près de 10 000 voitures par jour traversent la ville de Doullens, située pratiquement à égale distance d'Amiens et d'Arras. De plus, de nombreux camions de transport routier empruntent cette voie. Au regard de l'absence de doubles voies et des nombreuses traversées de villages, cet axe est devenu particulièrement dangereux et les nuisances pour les riverains sont nombreuses.

L'autoroute A 24 – initialement appelée A 1 *bis* –, envisagée il y a une vingtaine d'années par les pouvoirs publics, apparaissait comme une réponse adaptée aux problématiques engendrées par l'état de la RN 25. Cependant, ce projet a dans un premier temps été bloqué en raison de la position prise par la présidence de la région Nord-Pas-de-Calais, puis écarté par le Schéma national des infrastructures de transports au nom du principe qu'il fallait limiter la création de nouvelles voies autoroutières.

Les aménagements inscrits au programme de la modernisation des itinéraires routiers tardent à être réalisés, et se montrent de toute façon insuffisants au regard des enjeux en termes de sécurité et de développement des territoires.

Je souhaite donc connaître, monsieur le ministre, les actions envisagées par le Gouvernement pour remédier à cette situation, notamment connaître votre avis sur l'opportunité d'un nouveau projet autoroutier. Seul, de mon point de vue, un tel projet répondrait à la problématique du doublement de l'A 1. Je précise que je disais la même chose il y a deux voire dix ans. Par ailleurs, je vous demande de me communiquer la nature des travaux d'aménagement qui vont être réalisés ainsi que leur calendrier.

**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*. Cher député Alain Gest, vous avez rappelé tout l'intérêt que je porte à cet axe routier, mais j'ai de l'intérêt pour l'ensemble des infrastructures nationales. Je connais particulièrement bien la RN 25 qui relie Amiens à Arras via Doullens, permettant de joindre la capitale picarde à Lille.

Le projet d'autoroute A 24, vous l'avez évoqué, est d'autant plus historique qu'il n'est même plus aujourd'hui compris dans le schéma national des infrastructures de transport. Aucun élément nouveau n'est apparu qui pourrait le remettre sur le devant de la scène. Votre remarque sera certes prise en compte, mais vous connaissez ce à quoi nous devons faire face : les 245 milliards de travaux à réaliser qui nous ont été légués par le précédent gouvernement.

Je suis très sensible à l'importance de la desserte de la RN 25 pour le territoire. Je sais qu'il y a des nuisances et des portions accidentogènes dans certaines localités traversées. C'est dans ce contexte que le parti d'aménagement visé pour cet axe consiste dans un premier temps, de façon pragmatique, à maintenir la RN 25 à deux voies tout en améliorant le niveau de sécurité et les temps de parcours. Il s'agit notamment de procéder à la création de créneaux de dépassement, à l'aménagement de carrefours et de réduire les nuisances qu'elle occasionne par la réalisation de déviations d'agglomération. Les travaux et les actions correspondantes s'engagent progressivement. L'aménagement du créneau de dépassement au sud de La Vicogne devrait être engagé cette année, sous réserve toutefois d'un accord avec la commune puisqu'il y a un problème concernant la conception du carrefour d'entrée d'agglomération.

Au titre du PDMI en cours, les études préalables à la DUP du créneau de dépassement au sud de Beauval, dont le coût est estimé à 2 millions d'euros, sont en cours, et la première phase des travaux du diffuseur RN 25/RD 1, estimée à 1,3 million, est aujourd'hui finalisée. L'engagement de la seconde phase, qui permettra l'achèvement des travaux, est prévu dès l'été 2013 – puisque vous souhaitiez des dates, je vous les donne.

Entre Talmas et Beauval, une étude a été entreprise pour identifier des itinéraires de substitution, notamment pour les engins agricoles, ceux-ci posant problème puisque nous souhaitons éviter leur circulation sur la route nationale. J'ai rencontré le président du conseil général de la Somme il y a quelques jours pour évoquer avec lui l'ensemble de l'itinéraire puisqu'il faut regarder la globalité de la RN 25. Je rappelle d'ailleurs qu'un comité de pilotage a été créé en novembre 2011 à ce sujet, réunissant des représentants des EPCI, des régions, des conseils généraux et bien sûr de l'État. Une prochaine réunion aura lieu en avril, et c'est alors que nous pourrons poursuivre ces aménagements pour la sécurité et la mobilité.

**M. le président**. La parole est à M. Alain Gest.

**M. Alain Gest**. Monsieur le ministre, je comprends trop bien les problématiques financières : vous avez rappelé, elles se posent pour nombre de projets. Mais j'appelle votre attention sur le fait que si le projet autoroutier à l'origine s'appelait A 1 *bis*, c'est bien parce qu'il prévoyait un doublement de l'A 1, ce qui aurait été bien utile la semaine dernière face aux problèmes posés par la neige que nous avons eue : cela aurait peut-être évité aux personnes de passer trente-six heures dans leur voiture sur l'autoroute A 1 bloquée.

## AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE ROUTES NATIONALES DANS LE ROANNAIS

**M. le président**. La parole est à M. Yves Nicolin, pour exposer sa question, n° 252, relative à l'aménagement du réseau de routes nationales dans le Roannais.

**M. Yves Nicolin**. Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur les routes nationales dans l'arrondissement de Roanne. La route nationale numéro 7, qui fut chantée jadis par Charles Trenet, y revêt, vous le savez, une importance particulière.

Je souhaiterais connaître le calendrier des travaux de la déviation de la RN 7, sachant que depuis 1989 un programme spécifique, lancé par Pierre Bérégoz, tente de rattraper les retards d'infrastructure. Cette mise à deux fois deux voies, à hauteur des Tuileries sur la commune de Mably, a été intégrée dans les programmes de financement mis en place par le précédent gouvernement, tant au niveau du PDMI que du plan de relance annonçant que cette portion serait aménagée en deux fois deux voies d'ici 2014. Malheureusement, il ne semble pas que cela puisse aboutir dans les délais. Je souhaiterais donc avoir confirmation de l'échéance.

Sur la même route nationale, des travaux ont été entrepris dans le département de l'Allier. Ils ont été suspendus à hauteur de Saint-Prix. Ils viennent de reprendre ; aussi, nous attendons désormais le calendrier de réalisation de ce chantier.

Les axes routiers dans notre région demandent encore des aménagements et même si nous avons pu, avec satisfaction, inaugurer ensemble, il y a quelques semaines, le tronçon manquant de l'A 89 qui relie mon département à Lyon, il reste encore du chemin à parcourir. Je pense en particulier à la RN 82 qui permettra à l'agglomération roannaise d'être reliée directement avec l'A 89. Vous savez qu'il y a un chaînon manquant pour lequel les élus attendent des travaux.

Vos prédécesseurs avaient ainsi confirmé que même dans ce contexte très difficile, 238 millions d'euros étaient prévus au PDMI des régions Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes pour l'aménagement de l'axe RN 7-RN 82. Ce montant intégrait les financements nécessaires à la mise à deux fois deux voies de la section Neulise-Balbigny. Les financements avaient été rendus possibles par redéploiement au sein du PDMI de Rhône-Alpes. Nous avons d'ailleurs obtenu il y a un an le déblocage de 12 millions pour débiter le chantier. Pouvez-vous me confirmer l'inscription des crédits et me donner les délais de réalisation de cette portion ?

**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, l'État a pleinement conscience des enjeux qui s'attachent à la modernisation de l'itinéraire RN 7-RN 82 entre Nevers et Balbigny. Vous l'avez rappelé : 238 millions d'euros, dont 208 millions apportés par l'État, ont été retenus aux actuels PDMI des régions Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes pour l'aménagement de cet axe. Il s'agit là, je le souligne, d'un effort important. Au titre de la seule programmation 2013, il est prévu de mobiliser pour la modernisation de cet itinéraire 32 millions d'euros, dont 27,2 millions apportés par l'État, et ce dans un contexte budgétaire, vous en conviendrez, particulièrement contraint. Sur les 171 kilomètres qui séparent Nevers de Balbigny, environ soixante kilomètres resteront à aménager après la mise en service des sections

dont les travaux sont aujourd'hui engagés, mais l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à l'aménagement de l'axe dans son ensemble a déjà été réalisé.

Pour l'aménagement de la section Neulise-Balbigny, sur laquelle vous appelez mon attention, 50 millions d'euros sont inscrits à l'actuel PDMI de la région Rhône-Alpes. Je vous confirme que 17 millions d'euros ont été retenus pour cette opération dans le cadre de la programmation 2013 afin de pouvoir lancer la procédure du marché principal de travaux. Notre ambition est le démarrage effectif du chantier à l'automne 2013. Les dernières étapes en matière de procédures prévues par le code de l'environnement préalablement au lancement des travaux sont en voie d'achèvement ; l'enquête publique préalable à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau a été menée l'été dernier et l'arrêté préfectoral correspondant pris le 6 novembre. Par ailleurs, la procédure de dérogation pour destruction d'habitats et déplacement d'espèces protégées est bien engagée. Le dossier a été transmis en avril dernier au Conseil national de la protection de la nature, qui a émis un avis globalement favorable il y a quatre mois. L'arrêté préfectoral devrait dorénavant être pris rapidement. Sur ces bases, le calendrier prévisionnel de l'opération permet d'envisager une mise en service de l'aménagement complet de la RN 82 entre Neulise et Balbigny pour la fin de l'année 2016. Pour rappel, la mise en service du giratoire d'extrémité de l'opération au niveau du diffuseur de Balbigny est intervenue, elle, cet automne dans le cadre d'une réalisation sous maîtrise d'ouvrage de la société autoroutière ASF.

Concernant l'aménagement de la section comprise entre Saint-Prix et le département de la Loire sur la RN 7, les travaux de chaussées ont effectivement repris et la mise en service, sauf incident, est programmée pour la fin de l'année – 5 millions d'euros ont été inscrits à cette fin pour l'année 2013.

Enfin, s'agissant du projet de déviation des Tuileries et des Baraques au nord de Roanne, dont je me suis entretenu avec la maire de cette ville, il est estimé à environ 40 millions d'euros. Il ne figure pas à l'actuel PDMI de la région Rhône-Alpes décidé par le précédent gouvernement. Son financement devra donc être recherché dans le cadre du prochain PDMI. Nous y travaillons avec beaucoup d'attention.

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

**M. Yves Nicolin.** Monsieur le ministre, vous avez écrit à Mme la maire de Roanne, et vos conclusions nous inquiètent quelque peu puisque vous semblez indiquer que pour la suite des événements concernant la RN 7, il faudrait rechercher des partenariats financiers avec les collectivités locales. Or cela ne me paraît malheureusement pas possible dans le contexte actuel, d'autant plus qu'il s'agit d'une route nationale totalement prise en charge par l'État. Sachez que Mme la maire de Roanne s'inquiète de votre réponse et que je suis solidaire avec elle.

#### DESSERTE FERROVIAIRE DES HAUTES-ALPES

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, pour exposer sa question, n° 224, relative à la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes.

**M. Joël Giraud.** Monsieur le ministre chargé des transports, l'accès aux Alpes du sud par le train subit depuis plusieurs années une dégradation constante. Devant la difficulté d'accès aux points de correspondance TGV, le trafic s'effectuait entre Paris et Briançon, jusqu'à il y a dix ans, par des trains de nuit

– jusqu'à vingt circulations certains samedis d'hiver –, mais aussi depuis Bruxelles, Metz, Quimper, Rennes, et ce tous les week-ends. L'arrivée du TGV à Valence a paradoxalement isolé encore plus cette région car ne peuvent assurer les correspondances à la gare de Valence-TGV que des TER de très faible capacité. L'essentiel des correspondances est donc assuré à la gare de Valence-Ville, ce qui limite le nombre de trains et ne permet pas d'accéder aux TGV pour d'autres destinations que Paris.

Pour mémoire, un accès existe aussi par Grenoble, mais la capacité de la ligne est limitée par l'établissement public de sécurité ferroviaire.

En dix ans, alors que les Alpes du sud connaissent un accroissement considérable de leur capacité touristique – plus 60 % – sous l'effet des mesures de défiscalisation en zone de revitalisation rurale, la part du rail dans les déplacements est passée de 20 % à 2 % en 2010. Ce pourcentage est remonté à 5 % en raison de l'ouverture, pour la saison 2011-2012, des TGV Paris-Milan, la gare italienne d'Oulx étant à vingt-cinq kilomètres de Briançon.

Comme on le voit, plusieurs opérateurs interviennent sur cette desserte : TGV Europe *via* la gare italienne d'Oulx mais dont l'accès à Briançon est quasi confidentiel malgré le potentiel considérable, les horaires des correspondances routières n'étant pas diffusés par SNCF ; l'État au travers du train d'équilibre du territoire de nuit Paris-Briançon ; les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur avec une forte contradiction entre intérêt de l'accès touristique et déplacements locaux.

Il convient donc d'organiser, sous l'autorité des deux préfets, de Rhône-Alpes et de PACA, et des deux autorités organisatrices des transports, les régions PACA et Rhône-Alpes, un vrai Grenelle de la desserte des Alpes du sud en présence de Guillaume Pepy, président de la SNCF. Ce sera ma première demande.

En attendant ce Grenelle que j'appelle de mes vœux, le seul lien reliant Briançon au reste du monde demeure le train de nuit, le train d'équilibre du territoire Paris-Briançon. Les réservations plus d'une semaine à l'avance ne sont possibles que depuis cette saison hivernale, étant précisé que, même deux mois à l'avance, dans une région qui vend des séjours, ce n'est pas suffisant.

Votre politique de rapprochement entre SNCF et Réseau ferré de France est donc absolument indispensable. La demande du territoire porte donc sur le renouvellement de la convention relative au TET Paris-Briançon et sa mise en réservation hâtive afin de pouvoir être vendue en même temps que les séjours touristiques.

Mais l'avenir demeure toutefois sombre pour l'accès aux TGV à Valence. Ainsi que l'a précisé le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le CGEDD, de janvier 2012, la ligne de Valence qui connaît de nombreux désordres géologiques et n'a jamais bénéficié des effets d'un contrat de plan entre l'État et la région Rhône-Alpes se dégrade rapidement : ralentissements permanents, entretien minimal. Cette ligne risque à terme de devenir « à exploitation restreinte » et donc de priver définitivement de tout accès les Alpes du sud.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'actuel contrat de projets État-région entre l'État et la région PACA, s'achève l'étude en vue du débat public pour la mise en place d'une connexion ferroviaire entre Briançon et Oulx.

En 2005, la direction régionale de l'équipement de PACA avait mené une étude qui démontrait qu'un potentiel de 1,5 million de voyageurs existait sur cet axe. Cette ligne fait partie des cinq lignes inscrites au schéma national des infrastructures de transport au titre des liaisons transfrontalières.

À présent, on attend que l'État s'engage à lancer le débat public à l'issue de cette étude, d'autant que des financements existent au niveau transfrontalier et que le potentiel en matière de voyageurs démontre la faisabilité des scénarios les plus modestes qui ont l'avantage d'être totalement complémentaires du Lyon-Turin et de lui apporter du trafic de voyageurs sans soulever au contraire du Lyon-Turin d'opposition en Italie.

Ce territoire ne peut rester à ce point sans perspectives d'accès au TGV. Nous comptons donc sur votre engagement.

**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 Joël Giraud, la desserte en transports collectifs de la ville de Briançon est l'un des points abordés par le rapport qui a été élaboré en 2012 par le CGEDD sur la desserte ferroviaire des villes alpines.

Le Conseil recommande notamment de pérenniser le train de nuit Paris-Briançon en améliorant le niveau de service offert à l'occasion de l'élaboration de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Nous nous inspirerons de ces recommandations.

Tenant compte des conclusions de ce rapport, je vous confirme que le périmètre de la convention TET, dont la prolongation pour une durée d'un an est en cours de définition, continuera d'intégrer le train de nuit Paris-Briançon. De même, comme vous le proposez et comme le recommande le CGEDD, je partage l'idée que nous pouvons mieux coordonner les offres ferroviaires sur le territoire, qu'elles soient organisées par l'État, la SNCF, la région PACA ou la région Rhône-Alpes, en vue de mieux desservir ce territoire. Si les deux autorités organisatrices en agréent, je proposerai qu'un travail commun soit mené avec l'État et la SNCF au niveau local, afin d'examiner les modalités d'une meilleure articulation des services existants.

Quant à la ligne Valence-Veynes, qui relie les Hautes-Alpes au réseau principal et permet en particulier d'accéder aux services TGV, elle connaît effectivement des désordres importants à l'origine des incidents que vous rapportez régulièrement. L'état de cette ligne, utilisée aujourd'hui par huit trains par jour et dont plusieurs sections de voie et des ouvrages d'art sont en mauvais état, ne permet pas en effet d'y offrir une qualité de service satisfaisante. Pour éviter que celle-ci soit encore dégradée par des limitations de vitesse imposées et pour garantir la sécurité des voyageurs, des travaux de rénovation de la voie ont été programmés à hauteur de 11 millions d'euros. Ils seront financés par RFF et réalisés en 2013 et 2014.

Vous évoquez enfin le projet de nouvelle liaison ferroviaire du Montgenèvre, entre Briançon, en France, et Oulx, en Italie. C'est un dossier qui a fait l'objet d'échanges récents avec les autorités italiennes, notamment lors de sommets franco-italiens. Elles nous ont confirmé, lors de la dernière réunion du groupe de travail ferroviaire de la commission intergouvernementale des Alpes du sud, en janvier 2013, la priorité qu'attache le gouvernement italien à la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. Ce projet de nouvelle liaison ferroviaire sous le Montgenèvre ne figure aujourd'hui en Italie dans aucun document de programma-

tion. Je ne suis pas persuadé, compte tenu du nouveau paysage politique italien, que nous aurons des précisions ou des éclairages complémentaires, mais nous pourrions relayer votre demande.

Les études menées par la région PACA sur ce projet concernant le Montgenèvre permettront, tout en tenant compte des contraintes budgétaires qui s'imposent tant à l'État qu'aux collectivités territoriales, d'éclairer les acteurs sur son efficacité, sa rentabilité écologique et socio-économique. Plusieurs scénarios de raccordement, pour un coût compris entre 800 millions d'euros et 8,7 milliards d'euros, ont été proposés. C'est dire s'il est important que nous nous imprégnions des études menées pour avoir une vision un peu plus claire.

Sur cette base, l'État, la SNCF et RFF pourront apporter une réponse à votre combat de longue date en faveur d'une meilleure desserte de votre territoire par les liaisons ferroviaires.

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

**M. Joël Giraud.** Monsieur le ministre, je vous remercie de cette réponse très favorable à la desserte de notre territoire. C'est un type de réponse que nous n'avions pas eu depuis fort longtemps.

Je me permets simplement de préciser qu'il existe un échange de lettres entre le président de la région du Piémont et le président de la région PACA, en faveur du percement d'une liaison ferroviaire entre Briançon et l'Italie, justement pour ces questions d'apport de trafic supplémentaire au Lyon-Turin, ces dossiers étant intimement liés.

#### COUVERTURE NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Yves Goasdoué, pour exposer sa question, n° 225, relative à la couverture numérique du territoire.

**M. Yves Goasdoué.** Ma question s'adressait à Mme la ministre chargée de l'innovation et de l'économie numérique, mais tous les réseaux sont de la compétence du ministre des transports... (*Sourires.*)

Le Gouvernement, suite au séminaire gouvernemental du 28 février dernier, a pris certains engagements sur lesquels je ne reviens pas mais que je soutiens sans réserve. Cela étant, ces engagements ne peuvent prendre corps que si chaque Français, sur l'ensemble du territoire national, dispose d'un même droit d'accès avec un débit satisfaisant. C'est sur ce point que je souhaite interroger le Gouvernement.

Confrontant les projets les uns avec les autres, je crois comprendre que le Gouvernement désignera, sur le plan opérationnel, le département comme chef de file en matière d'aménagement numérique.

D'ici 2022, les opérateurs doivent investir six milliards d'euros dans les zones les plus denses, puis six autres milliards d'euros pour équiper les zones rurales et périurbaines au titre de l'utilisation des réseaux qui seront mis en place par collectivités territoriales. Enfin, lesdites collectivités territoriales seront aidées par l'État à hauteur de trois milliards d'euros sur dix ans et elles pourront bénéficier de prêts à long terme à taux faible.

Enfin, il ressort des travaux de ce séminaire que la couverture très haut débit sera assurée par de la fibre optique et accessoirement par de la 4G pour les territoires d'accès difficile.

Comment les échelons locaux seront-ils coordonnés ?

Pouvez-vous préciser la manière dont l'État entend, tout en contrôlant l'implication des opérateurs privés, techniquement aider le financement des investissements des collectivités territoriales ? Nous manquons, monsieur le ministre, cruellement de mode d'emploi.

En qualité de président d'une communauté d'agglomération, je ne sais si je dois me fier au schéma régional bas normand, au schéma départemental ornais ou à ma propre intuition, ce qui fait peu de chose surtout sur un sujet de ce type.

À l'heure actuelle, des zones blanches ou grises subsistent tant pour l'internet que la téléphonie mobile. Ces situations, qui ne touchent pas seulement des zones rurales mais aussi des zones périurbaines, sont génératrices d'injustices flagrantes, de perte de chance pour l'enfant, pour le demandeur d'emploi et pour le simple administré auquel on demande très tranquillement de satisfaire à ses obligations en ligne comme s'il pouvait le faire à tout coup. Ces situations sont aussi sources de dévaluation immobilière et d'accélération du vieillissement de la population en campagne.

J'aimerais que vous puissiez m'éclairer sur les voies et moyens permettant, dans un délai raisonnable, de faire bénéficier ces familles, actuellement pénalisées, d'un débit domestique minimal, entre 2 et 4 méga-octets en attendant le très haut débit.

**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, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Fleur Pellerin. Vous auriez certainement souhaité – et je vous comprends – qu'elle vous livre sa réponse en personne, mais elle est en déplacement à Laval aux côtés de Guillaume Garot. Elle m'a donc demandé de vous communiquer sa réponse.

Le Président de la République et le Premier ministre ont présenté fin février « France très haut débit », la stratégie du Gouvernement pour la couverture du territoire en très haut débit en seulement dix ans.

Cette stratégie, c'est d'abord un choix technologique clair : nous donnons la priorité au déploiement de la fibre optique, car c'est le choix d'un investissement pérenne. Mais c'est aussi une volonté politique affirmée au plus au niveau de l'État d'apporter le plus rapidement possible des solutions concrètes à nos concitoyens, tout simplement parce que la fracture numérique est insupportable. Vous y faisiez référence, illustrations à l'appui.

Pour être efficace et tenir l'objectif à dix ans, nous avons fait le choix d'un schéma de déploiement reposant sur la complémentarité entre les opérateurs privés et les collectivités territoriales.

Mais votre question porte plus précisément sur le plan de financement de « France très haut débit ». Vous avez raison car c'est bien le sérieux de ce plan de financement qui constitue le vrai changement avec le précédent gouvernement.

La couverture du territoire en très haut débit d'ici dix ans représente un investissement de 20 milliards d'euros. C'est un choix budgétaire très important qu'a annoncé le Président de la République, le 20 février dernier à Clermont-Ferrand.

Les opérateurs en apporteront les deux tiers : 6 milliards d'euros d'investissements directs dans les zones les plus denses et, progressivement, six autres milliards d'euros dans les zones

les moins denses, rurales et périurbaines, par le biais des redevances versées aux collectivités locales pour l'utilisation de leurs réseaux.

Les pouvoirs publics apporteront le dernier tiers sous la forme de subventions. Trois milliards d'euros d'aides sur dix ans seront mobilisés par l'État au profit du déploiement des réseaux dans les zones peu denses et d'une péréquation entre les territoires. Trois autres milliards seront apportés par les collectivités territoriales porteuses de projets de déploiement dans ces zones. L'État accordera aussi des prêts à long terme et à taux faible afin d'étaler dans le temps la charge financière pour les collectivités.

Les prêts aux collectivités seront financés par des fonds issus du doublement du plafond du livret A. Leur maturité est longue, entre vingt et quarante ans, et leurs taux faibles, adaptés à l'importance des chantiers.

Dans le contexte budgétaire actuel, la réponse du Gouvernement n'est pas l'austérité mais la définition de priorités, pour continuer à investir dans l'avenir. Au total, 15 000 à 20 000 emplois directs devraient être créés, notamment dans le génie civil et l'équipement des logements.

Vous avez été précis sur l'organisation des compétences entre l'État, les collectivités territoriales et les schémas d'aménagement. Je m'en ferai l'écho auprès de Fleur Pellerin qui ne manquera pas de vous apporter tous les éclaircissements nécessaires.

#### EFFECTIFS DE PERSONNEL DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE BONNEVILLE

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier, pour exposer sa question, n° 245, relative aux effectifs de personnel du tribunal de grande instance de Bonneville.

**M. Martial Saddier.** Monsieur le président, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement, notamment de Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, sur les conditions de fonctionnement du tribunal de grande instance de Bonneville, au regard de l'effectif en personnels. Je me permets de rappeler au Gouvernement et à la représentation nationale que c'est le tribunal qui a organisé le procès de la catastrophe du tunnel sous le Mont-Blanc, et cette organisation a été saluée par tous.

Le ressort de ce tribunal est entièrement situé en zone de montagne, puisque c'est celui du massif du Mont-Blanc. C'est un territoire d'agriculture de montagne mais également un territoire industriel : nous sommes un pôle de compétitivité depuis une dizaine d'années et le Gouvernement vient de reconnaître cette vallée dans le nouveau dispositif des plateformes d'accompagnement à la reconversion pour l'emploi, qui sont au nombre de treize en France. La vallée de l'Arves fait partie de ce dispositif.

C'est par ailleurs un ressort frontalier avec l'Italie et à quelques pas de la Suisse, et enfin une énorme concentration urbaine qui connaît une forte croissance démographique, la deuxième de France après Montpellier.

Le tribunal de grande instance de Bonneville connaît ainsi une activité élevée et souffre depuis de nombreuses années d'une sérieuse insuffisance en moyens humains. Au 31 décembre 2012, 1 052 mesures tant en milieu ouvert que fermé étaient en cours. Le temps ainsi consacré par le juge d'application des peines à sa seule fonction d'application des peines s'établit à 0,60 équivalent temps plein travaillé. Rapportée à un emploi à temps plein, sa charge de travail est de 1 753 mesures, ce qui est, vous en conviendrez, considé-

nable. Cette situation n'est pas sans poser problème quand on sait que, selon le ministère de la justice, le nombre de dossiers à traiter pour un juge d'application des peines est de 1 100.

Mais ce ratio risque encore d'augmenter fortement en 2013. En effet, le TGI de Bonneville est la seule juridiction de Haute-Savoie à disposer dans son arrondissement d'une maison d'arrêt départementale, qui vient d'être agrandie et qui doit l'être encore. Le nombre de détenus va passer dès le mois de mai de 90 à 189, voire 260 après la réalisation des travaux d'agrandissement. Cette maison d'arrêt départementale a des quartiers pour hommes, pour mineurs et pour femmes.

En l'état actuel de ses effectifs, le tribunal de grande instance de Bonneville ne sera pas en capacité de faire face à la forte augmentation du contentieux lié à l'application des peines, laquelle constitue une priorité de la politique pénale actuelle. Il a besoin d'un second poste de juge d'application des peines et d'un greffier supplémentaire.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire les mesures concrètes que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour renforcer les effectifs de cette juridiction, et ainsi lui permettre de fonctionner de manière optimale dans la vallée de l'Arve, le pays du Mont-Blanc et la vallée du Giffre ?

**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 le député, je vous prie d'excuser l'absence de la garde des sceaux, que je vais m'efforcer de suppléer.

Vous avez appelé son attention sur la situation du service de l'application des peines du tribunal de grande instance de Bonneville et sur la nécessité d'y créer un second poste de juge d'application des peines.

La ministre de la justice a fait de l'application des peines une de ses priorités, et cela dès le budget de cette année. Sont ainsi créés dans la loi de finances pour 2013 55 emplois pour renforcer l'aménagement des peines : 30 postes de juge d'application des peines et 25 de magistrats du parquet.

Actuellement, un poste de vice-président chargé de l'application des peines existe au tribunal de grande instance de Bonneville. Ce poste est pourvu.

La localisation des emplois pour l'année 2013 est en cours de finalisation. La garde des sceaux tient compte, dans son élaboration, de la prévision d'augmentation de la capacité d'accueil de la maison d'arrêt locale après la réalisation des travaux d'agrandissement, des données d'activité du TGI de Bonneville telles que communiquées par les chefs de cour et des possibilités budgétaires évoquées ci-dessus.

Un poste de juge de l'application des peines sera créé et localisé dès 2013 au tribunal de grande instance de Bonneville, de même qu'un poste de substitut du procureur.

Ainsi, dans les créations d'emplois prévues pour 2013, deux postes dédiés à l'aménagement des peines sont créés à Bonneville. J'espère, monsieur le député, que vous en êtes satisfait.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Je vous remercie, madame la ministre, pour ces confirmations qui tiennent compte de l'évolution de la population et de l'activité du ressort du tribunal de grande instance de Bonneville, et je vous demande de transmettre mes remerciements à Mme la garde des sceaux.

## RÉDUCTION DES CRÉDITS ALLOUÉS À LA MISSION "CULTURE"

**M. le président.** La parole est à M. François de Mazières, pour exposer sa question, n° 248, relative à la réduction des crédits alloués à la mission "Culture" – aura-t-il une réponse aussi favorable ? (*Sourires.*)

**M. François de Mazières.** J'espère ! Mais peut-être sera-ce un peu plus difficile !

Quoi qu'il en soit, madame la ministre, je vous remercie d'être présente pour me répondre. Le contexte de ce matin permet d'aborder ce sujet fondamental dans un climat peut-être un peu moins bruyant que lors des questions d'actualité.

Aux termes de la loi de finances pour 2013, le budget de la mission « Culture » s'établit à 2,63 milliards d'euros, soit 90 millions de moins qu'en 2012 – une baisse de 3,3 %. À cet important effort devrait s'ajouter en cours d'année une économie supplémentaire, demandée par le Premier ministre, de 67 millions. Votre cabinet a indiqué que ce surgel épargnerait les axes stratégiques que vous avez définis, à savoir les crédits pour l'éducation artistique, ceux des petits établissements, les crédits déconcentrés du ministère en région et ceux du spectacle vivant.

Je souhaiterais donc, et beaucoup de mes collègues avec moi, que vous nous indiquiez les crédits qui seront concernés par ces économies supplémentaires ainsi que la nature des dépenses impactées : fonctionnement ou investissement ?

J'appelle tout particulièrement votre attention sur les crédits du patrimoine, déjà lourdement pénalisés dans la loi de finances pour 2013. Les crédits de paiement diminuent de près de 10 %, pour revenir à 776 millions d'euros et les autorisations d'engagement, en baisse de 5,5 %, sont ramenées à 760 millions. De nouvelles coupes engendreraient le report de certaines opérations de restauration, lequel mettrait en péril de nombreuses entreprises du secteur du patrimoine, un secteur déjà fragilisé, et la sauvegarde de bâtiments.

Dans ce contexte, l'annonce de deux lois, l'une sur la création, l'autre sur le patrimoine, revêt un intérêt tout particulier et pose de nombreuses interrogations. Comme les autres parlementaires qui seront appelés à travailler sur ces textes, je souhaiterais en connaître le calendrier ainsi que les principales orientations.

**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 le député, le budget de la mission « Culture » a effectivement connu une baisse dans la loi de finances initiale pour 2013. Cette baisse résulte majoritairement de la volonté du Gouvernement de rompre avec une politique coûteuse de grands investissements, essentiellement concentrés à Paris et en Île-de-France et dont certains ne semblaient pas prioritaires dans un contexte de crise qui nécessite des efforts de la part de tous les secteurs ministériels. La nécessité de recentrer l'action du ministère en faveur de l'ensemble du territoire a conduit le Gouvernement à proposer un budget néanmoins stable, et même en légère hausse, il convient de le rappeler, pour les interventions en fonctionnement sur l'ensemble de la mission.

Quant à la baisse du programme « Patrimoines », elle provient en partie, il est vrai, de la diminution de l'enveloppe dédiée aux monuments historiques – de 10 % environ. Mais son ampleur est liée au rythme de consommation des crédits de paiement sur les opérations d'entretien et de restauration

des monuments historiques : la capacité d'engagement, elle, a été préservée. Il s'est agi de s'adapter à un ralentissement ponctuel de la consommation des crédits de paiement sur les monuments, lié pour partie au transfert de la maîtrise d'ouvrage aux propriétaires des monuments historiques. Une mission visant à faire le bilan de ce transfert sera d'ailleurs très prochainement lancée, puisque c'est l'un des trois thèmes que j'ai sélectionnés dans le cadre de la démarche de modernisation de l'action publique. Cette mission aura lieu pendant l'année 2013.

En ce qui concerne le surgel, la contribution du programme « Patrimoines » sera limitée à un montant de 13 millions d'euros, sur les 67 millions que l'on nous demande de surgeler. Cela traduit mon souci de préserver la politique patrimoniale.

Dans ces 13 millions, les efforts porteront sur les établissements du ministère qui sont en capacité d'y faire face au regard de la dynamique de leurs ressources propres, ainsi que sur les dépenses liées à des grands projets d'investissement sur lesquels nous pouvons encore faire des économies. L'enveloppe consacrée aux monuments historiques, elle, n'est pas concernée par le surgel.

Permettez-moi d'insister sur le fait que les axes stratégiques que j'ai définis pour la loi de finance initiale ne sont pas non plus concernés par cette mesure de précaution budgétaire. Les crédits pour l'éducation artistique, ceux des petits établissements, les crédits déconcentrés du ministère en région et ceux pour le spectacle vivant et les arts plastiques sont donc préservés.

Mais les données budgétaires ne font évidemment pas à elles seules la politique du ministère de la culture et de la communication. Les enjeux majeurs sont ailleurs, notamment dans la refondation des outils de nos politiques culturelles, à travers l'acte II de l'exception culturelle, la loi sur le patrimoine ou encore la loi sur la création.

La loi sur le patrimoine permettra de simplifier les procédures de création et de gestion des espaces protégés et de promouvoir la qualité et la création architecturales. Dans le domaine des archives, elle proposera des adaptations du droit à la montée en puissance des archives numériques et à la communicabilité des archives.

#### CONSÉQUENCES DE L'ACCORD DE COMPÉTITIVITÉ POUR LES FILIALES DE RENAULT

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Crozon, pour exposer sa question, n° 233, relative aux conséquences de l'accord de compétitivité pour les filiales de Renault.

**Mme Pascale Crozon.** Ma question s'adresse au ministre du redressement productif et concerne les conséquences de l'accord de compétitivité signé récemment entre les partenaires sociaux de Renault sur ses filiales basées en France, notamment sur ACI, à Villeurbanne. Comme ils le craignaient, les salariés d'ACI ont en effet été informés que cet accord s'appliquera dans leur entreprise sans nécessité d'ouvrir de nouvelles négociations. Cela soulève deux questions.

La question du dialogue social tout d'abord, puisque les salariés d'ACI, non représentés au niveau central, verront l'accord de compétitivité se substituer aux accords spécifiques qu'ils avaient négociés, notamment en matière d'annualisation du temps de travail. Interrogée par les délégués syndicaux, l'inspection du travail ne s'est à ce jour pas prononcée sur la légalité du procédé.

Mais c'est surtout la question de l'emploi qui préoccupe les salariés. À l'inverse des huit sites français gérés par la maison mère, l'accord ne prévoit pour les filiales aucune contrepartie sur le maintien de l'activité ni précision sur les modèles qui leur seront confiés.

ACI, qui a connu depuis 2004 une baisse de ses effectifs, qui sont passés de 650 à 300 personnes, et la délocalisation d'une part de ses machines vers la Roumanie, comptera moins de 250 salariés en 2016, ce qui pose nécessairement la question de sa viabilité. En l'état, les salariés craignent de devoir accepter la suppression de 8 jours de RTT, la réduction de 46 à 20 minutes de leurs pauses quotidiennes, déjeuner compris, et le gel de leurs salaires pendant trois ans, sans autre perspective qu'une fermeture du site à l'issue de cette période. Vous comprendrez dans ces conditions que l'ensemble des syndicats, y compris ceux qui sont signataires de l'accord au niveau national, sont aujourd'hui engagés à Villeurbanne dans un mouvement de grève.

Ma question, monsieur le ministre, est donc simple : l'État actionnaire, qui a salué par votre voix un accord préservant l'ensemble des sites industriels de Renault, poursuit-il les mêmes exigences à l'égard des filiales du groupe, et si oui, entend-il obtenir l'ouverture de négociations sociales prenant en compte leurs spécificités ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre du redressement productif.

**M. Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif.** Puis-je vous demander, monsieur le président, le temps dont je dispose pour répondre ?

**M. le président.** Pour chaque question, la règle encadre les interventions dans un temps global de six minutes, l'idéal étant que l'auteur de la question dispose, à la fin, d'un peu de temps pour répondre.

**M. Arnaud Montebourg, ministre.** Je vous remercie, monsieur le président.

Madame la députée Pascale Crozon, vous avez raison d'évoquer le sort des filiales de Renault dans cet accord que l'entreprise a passé avec les organisations syndicales. Elles sont trois sur quatre, CGC, CFDT et Force ouvrière, à avoir signé le 13 mars le « contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement social de Renault en France ». Il s'agit juridiquement d'un accord de groupe branche automobile, dont le champ d'application est Renault SAS et ses filiales industrielles. Celle que vous évoquez, ACI, est détenue à 100 % par Renault depuis 2006.

Cet accord a été marqué par l'intelligence collective des partenaires sociaux. Par l'échange de concessions réciproques, même s'il y avait au départ des négociations des points inconciliables, ils sont parvenus à un compromis qui au total sert la base industrielle de Renault en France.

En effet, dans l'ensemble des concessions qui ont été faites en contrepartie des efforts que les organisations syndicales ont acceptés et que les salariés vont faire, je note qu'il n'y a pas de baisse de salaires. Il s'agit d'un gel de salaire pendant un an – un an, pas trois – avec reprise des négociations dans la limite de l'inflation et partage du retour à meilleure fortune de l'entreprise avec les salariés sous forme de primes.

En revanche, un effort sur le temps de travail est demandé aux salariés, puisque dans certains sites il était inférieur à 35 heures – 32 heures parfois, 34 heures souvent. Ce retour aux 35 heures ne porte donc pas atteinte au cadre légal, je le rappelle pour les détracteurs de cet accord.

Quelles sont les contreparties? Elles sont importantes: aucune fermeture de site, aucun licenciement, seulement des départs à la retraite, aucun plan de départs volontaires – vous savez que les départs volontaires sont, en fait, plutôt des départs forcés.

Mieux, le ministère dont j'ai la charge s'est employé à obtenir que la négociation se focalise sur la relocalisation en France d'activités de production industrielle, d'assemblage et de construction de véhicules. Renault ne fabrique plus en France qu'à peine plus de 500 000 véhicules par an – c'est très peu –, sur cinq sites qui ne fonctionnent qu'à moins de 50 % de leurs capacités.

L'objectif est de parvenir à la fabrication de 820 000 véhicules en 2020. L'engagement d'en fabriquer 710 000 en 2016 est déjà pris. Cela représente 420 millions d'euros d'investissements à Douai, 230 millions à Sandouville, 190 millions à Dieppe, 300 millions à Cléon. Villeurbanne sera donc concernée par cette augmentation globale d'activité sur l'ensemble des sites, puisque c'est un sous-traitant important dans la galaxie Renault.

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

**Mme Pascale Crozon.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui est plutôt de nature à nous rassurer.

J'ai lu dans un article du *Monde* du 19 mars que, selon M. Ghosn, le groupe est confronté non pas à une difficulté conjoncturelle mais à un impératif d'ajustement structurel. La négociation a été extrêmement dure; j'en ai eu des échos et vous venez de nous le confirmer. Cependant, le PDG de Renault s'est engagé à ne pas fermer d'usines en France et à augmenter significativement le plan de charge des sites français.

Nous espérons simplement que, dans cette affaire, les filiales ne seront pas oubliées. Cette question dans nos circonscriptions est extrêmement importante.

#### RÉFORME DE LA CARTE JUDICIAIRE DANS LE NORD DE L'ISÈRE

**M. le président.** La parole est à Mme Joëlle Huillier, pour exposer sa question, n° 229, relative à la réforme de la carte judiciaire dans le nord de l'Isère.

**Mme Joëlle Huillier.** Monsieur le ministre du redressement productif, je souhaite interroger Mme la garde des sceaux sur le projet de regroupement des tribunaux de Bourgoin-Jallieu et de Vienne, prévu pour l'année prochaine; malheureusement, aucun moyen n'a été alloué pour en mener à bien la réalisation concrète. Pourtant, un décret gouvernemental daté du 13 septembre 2010 prévoit officiellement cette fusion, ainsi que la création, le 1<sup>er</sup> juillet 2014, d'une nouvelle cité judiciaire dont le siège serait fixé à Villefontaine.

Les personnels des deux tribunaux en question exercent aujourd'hui, et depuis trop longtemps, dans des conditions indignes d'une justice moderne: le plafond de la salle d'audience de Vienne s'est effondré, les conditions de sécurité à Bourgoin-Jallieu sont mauvaises, l'accessibilité pour les personnes handicapées est très mal assurée. Au final, l'image de la justice en sort profondément dégradée.

Le terrain envisagé à Villefontaine pour l'implantation de la nouvelle cité judiciaire répond aux critères d'accessibilité en transports, car il se situe à proximité d'axes routiers et de gares ferroviaires, mais aussi de cohérence territoriale, car il est proche d'une caserne de gendarmerie et des établissements pénitentiaires de Lyon-Corbas et de Saint-Quentin Fallavier.

L'automne dernier, en vue d'ajuster la carte judiciaire, Mme la garde des sceaux a confié à la mission Daël la tâche de réexaminer la situation de huit des vingt-deux tribunaux de grande instance supprimés par le précédent gouvernement, et elle a eu raison. Les autorités judiciaires, les magistrats et les personnels des tribunaux du Nord-Isère attendent, eux aussi, que le Gouvernement se penche sur ce dossier urgent. Ils attendent des solutions, ils attendent des moyens, ils attendent surtout une décision car le *statu quo* n'est plus possible.

Pouvez-vous nous faire connaître les intentions de Mme la garde des sceaux en ce qui concerne l'application de la réforme de la carte judiciaire dans le Nord-Isère et en vue d'améliorer l'administration de la justice dans ce secteur, au bénéfice des personnels mais aussi de milliers de Nord-Isérois?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre du redressement productif.

**M. Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif.** Madame la députée, vous le savez, la réforme de la carte judiciaire en 2008, conduite sans concertation sérieuse, a laissé beaucoup d'amertume sur le terrain. Une de ses conséquences a été la fusion annoncée, par le décret du 13 septembre 2010, des tribunaux de grande instance de Vienne et de Bourgoin-Jallieu, ainsi que la création d'une cité judiciaire à Villefontaine, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014. Il s'agissait de regrouper les tribunaux de grande instance de Bourgoin-Jallieu et Vienne, le tribunal d'instance et le conseil de prud'hommes de Bourgoin-Jallieu, ainsi que le tribunal de commerce de Vienne.

Ce projet de construction a été suspendu au mois de mai 2011 par le précédent gouvernement. Le coût prévu des travaux était évalué à 26,3 millions d'euros, sans que cette somme ait été inscrite au budget. En raison des contraintes budgétaires que vous connaissez, cette opération immobilière n'a pas été retenue dans le cadre triennal 2013-2015. S'il était confirmé, ce projet ne serait donc pas mené à bien dans les délais prévus.

Il ne s'agit pas seulement d'une situation budgétaire difficile et contrainte. La garde des sceaux a lancé une réflexion d'ensemble sur l'organisation judiciaire de première instance, confiée à un groupe de travail autour de la direction des services judiciaires; c'est un travail de consultation et de terrain. Elle souhaite que la réflexion sur la future carte judiciaire soit menée dans un souci de proximité avec les justiciables et d'accessibilité à la justice.

Les principes que je viens d'énoncer guideront Mme la garde des sceaux lorsque, après avoir relancé la concertation avec les élus locaux et les parlementaires du département – dont vous êtes, madame la députée – sur la situation judiciaire en Isère, elle prendra une décision sur ce projet.

Je veux rappeler, en son nom, que des travaux ont été menés au sein des tribunaux de grande instance de Vienne et de Bourgoin-Jallieu. C'est ainsi qu'une somme de 30 000 euros a déjà été affectée au tribunal de grande instance de Bourgoin-Jallieu pour des travaux d'étanchéité des murs et des sols. Parallèlement, 300 000 euros ont été affectés à la mise aux normes de sécurité du bâtiment du palais de justice de Vienne.

Voilà où nous en sommes: gestion de l'urgence, concertation sur l'avenir, prise de décision en commun avec vous, pour faire en sorte que la justice retrouve sa dignité, pour faire sorte aussi qu'elle soit au service de nos concitoyens, qu'elle soit proche d'eux.

**M. le président.** La parole est à Mme Joëlle Huillier.

**Mme Joëlle Huillier.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces paroles que je qualifierai d'encourageantes.

Si j'ai bien conscience de l'importance des investissements nécessaires, je rappelle simplement que, pour les bâtiments, les réserves foncières sont disponibles et gelées et que les chantiers connexes, tels que les accès routiers ou les parkings, seront réalisés dans le cadre d'un autre projet local d'envergure, le Village de Marques, à Villefontaine, par les entreprises concernées, ce qui allégera d'autant le coût de l'opération pour l'État et les finances publiques.

Par ailleurs, j'invite vivement Mme la garde des sceaux à venir visiter ces deux tribunaux. Je vous assure que cela en vaut la peine : en les visitant, on comprend mieux les difficultés de fonctionnement de ces deux tribunaux de Vienne et de Bourgoin-Jallieu. Je l'appelle à organiser une grande réunion non seulement avec les élus, mais aussi avec les autorités judiciaires et les professionnels concernés.

**M. Arnaud Montebourg, ministre.** Je transmettrai bien volontiers cette invitation.

#### AVENIR DE L'HÔPITAL ARMAND-TROUSSEAU

**M. le président.** La parole est à Mme Sandrine Mazetier, pour exposer sa question, n° 227, relative à l'avenir de l'hôpital Armand-Trousseau.

**Mme Sandrine Mazetier.** Madame la ministre déléguée chargée de la famille, en présentant le 4 mars dernier, le pacte de confiance à l'hôpital, Mme la ministre des affaires sociales et de la santé a évoqué la période difficile que traverse le plus grand CHU de France, l'AP-HP.

De fait, la direction de l'AP-HP a annoncé, au début de l'année, un plan d'économies de 150 millions d'euros pour 2013. Cela représente des efforts particulièrement importants. Leur répartition paraît, en outre, très inégale. Sur douze groupes hospitaliers, le seul groupe de l'Est parisien, qui comprend notamment les hôpitaux Saint-Antoine, Rothschild, Armand-Trousseau, La Roche-Guyon et Tenon – quatre d'entre eux sont situés dans ma circonscription –, doit fournir à lui seul 20 % de l'effort. Cela représente un montant 30 millions d'euros.

J'appelle en particulier l'attention de Mme la ministre des affaires sociales et de la santé sur la situation de l'hôpital Armand-Trousseau. C'est à la fois un pôle pédiatrique et universitaire d'excellence, de renommée internationale, auquel l'AP-HP a d'ailleurs adossé, il y a moins de dix ans, une maternité de niveau 3, et un établissement de proximité ; il dispose, comme l'a souhaité Marisol Touraine, d'un véritable ancrage territorial dans l'Est parisien, qui rayonne bien au-delà du périphérique. L'hôpital Armand-Trousseau a traversé une pénible période de démantèlement larvé. Cette épreuve a été surmontée grâce à la mobilisation d'équipes exceptionnelles, une mobilisation qui a associé la communauté hospitalière dans son ensemble, les élus, naturellement, et aussi les familles des petits patients.

Pour offrir des perspectives d'avenir, conformément d'ailleurs au vœu de Marisol Touraine, pour maintenir l'excellence et l'attractivité universitaire, pour garantir la qualité des soins mais aussi pour saluer la motivation d'équipes imaginatives, qui ont anticipé la transversalité et le décloisonnement des services, l'hôpital Armand-Trousseau mérite un plan pluriannuel d'investissement, d'un montant d'environ quatre millions d'euros. C'est pourquoi je demande à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé de bien vouloir veiller à ce que le nécessaire retour à l'équilibre des comptes de l'AP-HP ne compromette pas, par une trajectoire

trop raide, trop heurtée, et une répartition exagérément injuste, le fonctionnement et le rayonnement du groupe hospitalier de l'Est parisien.

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Madame la députée Sandrine Mazetier, permettez-moi tout d'abord d'excuser Mme la ministre des affaires sociales et de la santé Marisol Touraine, retenue en province par une inauguration.

Vous l'interrogez en particulier sur l'avenir de l'hôpital Armand-Trousseau.

Dans le cadre de la préparation du budget 2013, les efforts d'efficacité demandés aux groupes hospitaliers de l'AP-HP doivent permettre d'assurer le redressement financier de l'institution et ainsi de maintenir sa capacité à investir pour sa modernisation.

L'hôpital Armand-Trousseau, vous avez raison de le dire, occupe une place essentielle dans l'offre de soins pédiatrique de la région. Il est en effet l'un des trois établissements de l'AP-HP sis dans Paris *intra muros* qui développent une activité de pédiatrie spécialisée.

À la suite de la décision de transférer certains services vers l'hôpital Necker, il a été demandé au groupe hospitalier de l'Est parisien, plus particulièrement à la communauté médicale de l'hôpital Armand-Trousseau, de préparer une adaptation du projet médical incluant des activités de pédiatrie spécialisée et des activités de recherche.

Après plusieurs mois de réflexion, ce travail d'adaptation du projet médical qui fonde les décisions d'investissement et en est le préalable a conduit à retenir plusieurs orientations dès la rentrée 2012. J'en citerai trois : premièrement, l'accueil des activités de maternité anciennement assuré par l'hôpital Saint-Antoine, en lien avec la maternité des Bluets et celle de l'hôpital Tenon ; deuxièmement, le développement de l'activité du service d'accueil des urgences et la structuration de son aval ; troisièmement, le développement de la prise en charge ambulatoire.

La mise en œuvre de ces orientations s'est d'ores et déjà traduite par un développement de l'activité. L'hospitalisation complète a ainsi augmenté de plus de 17,5 % entre 2011 et 2012.

En outre, le schéma directeur immobilier déclinant ces axes d'organisation médicale est en voie d'achèvement. Il prévoit la mise aux normes des blocs, opération qui devrait commencer en 2013, ainsi que la densification du bâtiment Chigot.

Il convient de souligner que des investissements ont d'ores et déjà été engagés, récemment, sur ce site. En effet, les travaux nécessaires à l'accueil des activités de la maternité de Saint-Antoine, d'un montant de 2,6 millions d'euros, ont été menés à bien, ceux destinés à la mise aux normes des salles d'échographie, d'un montant de 200 000 euros, et à la sécurité électrique bâtiment Chigot, d'un montant de 3 millions d'euros, sont en cours. Ce nouveau projet doit permettre de conserver à l'hôpital Trousseau, qui a effectivement fourni d'importants efforts de gestion depuis 2007, la place qu'il occupe dans l'offre de soins pédiatrique d'Île-de-France.

**M. le président.** La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

**Mme Sandrine Mazetier.** Madame la ministre, je remercie tout d'abord de votre réponse. Je sais que vous connaissez bien les problématiques de l'AP-HP.

Je la remercie ensuite du signal donné aux équipes. L'hôpital Armand-Trousseau, je le répète, c'est de l'excellence, de la compétence et de la générosité. Les décisions d'investissement que vous venez de confirmer constituent un très bel encouragement, elles seront comprises comme telles tant par les équipes que par les patients et les élus.

#### RÉSEAU DE SOINS EN HAUTE-GARONNE

**M. le président.** La parole est à Mme Émilienne Poumirol, pour exposer sa question, n° 235, relative au réseau de soins en Haute-Garonne.

**Mme Émilienne Poumirol.** Madame la ministre déléguée chargée de la famille, les douze engagements du pacte territoire-santé ont pour objectif d'assurer l'accès à des soins de qualité partout et pour tous. C'est une promesse du Président de la République; pour améliorer cet accès, il est primordial de créer les conditions d'une véritable permanence de soins dans les territoires.

Les mesures coercitives sont à proscrire, car elles seraient à la fois contre-productives et contraires au processus que Mme la ministre des affaires sociales et de la santé a lancé. La lutte contre les déserts médicaux mais aussi la coordination des soins de premiers recours avec les services hospitaliers passent obligatoirement par la concertation. L'État, par l'intermédiaire des préfets et des agences régionales de santé, doit pouvoir organiser avec les professionnels de santé, les hôpitaux, l'université de médecine générale, les élus et les unions régionales, une concertation aboutissant à un projet adapté en fonction des caractéristiques et des spécificités de chaque territoire; pour être efficiente, cette politique doit s'attacher aux bassins de santé et plus précisément, au sein de ces bassins de santé, aux territoires de santé primaires tels que les communes et les quartiers, ou encore les communautés de communes.

Ma circonscription comprend deux bassins de santé. Celui de Villefranche-de-Lauragais, qui représente 150 000 habitants et 700 professionnels de santé, est dépourvu de pôle hospitalier de référence. De ce fait, les urgences et la petite chirurgie sont prises en charge par le centre hospitalier universitaire de Rangueil à Toulouse, qui est déjà surchargé. Il existe pourtant, dans ce bassin de santé, un établissement qui pourrait prendre en charge en partie ces urgences, ou plus précisément les affections qui sont dites telles. Cela permettrait d'éviter l'encombrement des services du CHU, ainsi que les coûts humains et financiers liés au transport des malades, le CHU étant assez éloigné de nombreux services de secours. Cela permettrait en outre de valoriser un véritable accès aux soins de proximité, et enfin de conserver une prise en charge par l'hôpital des véritables urgences, lourdes, qui reste sa mission essentielle.

Or à ce jour, cet établissement médical n'est pas rattaché à notre bassin de santé. Le ministère de la santé envisage-t-il une concertation entre les services déconcentrés de l'État et l'ensemble des acteurs de santé locaux afin d'organiser une véritable permanence de soins, appuyée sur des stratégies de soins validées dans chacun des territoires, qui permette d'évaluer la pertinence des réseaux dans ces territoires?

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Comme vous le savez, madame la députée, le Gouvernement attache la plus haute importance à un égal accès à des soins de qualité pour l'ensemble de nos concitoyens. La mise en œuvre des réformes actuellement menées en ce sens par

Marisol Touraine doit être effectivement accompagnée d'une large concertation afin que l'ensemble des points de vue et des expériences soit pris en compte.

C'est la raison pour laquelle Mme la ministre a souhaité, dans le cadre du pacte territoire santé de lutte contre les déserts médicaux, que des réunions de concertation soient organisées dans chacune des régions. En Midi-Pyrénées, la directrice générale de l'Agence régionale de santé a expliqué le pacte territoire santé dans les huit départements de la région au mois de février dernier. Au cours de ces réunions, les élus, les professionnels de santé et les représentants des établissements étaient invités à défendre leurs points de vue.

En ce qui concerne la clinique que vous évoquez, nous pouvons vous confirmer qu'elle fait bien partie du bassin de santé du Lauragais et qu'elle est considérée de fait comme l'équivalent d'un hôpital de proximité par les professionnels libéraux du premier recours. L'Agence régionale de santé a d'ailleurs retenu le bassin du Lauragais pour une expérimentation en partenariat avec le centre hospitalier universitaire de Toulouse: un groupe de travail pluri-professionnel comprenant les professionnels du premier recours, les établissements médico-sociaux, la clinique et le CHU est d'ores et déjà opérationnel. Cette expérimentation permettra de tester une collaboration tripartite et structurante entre professionnels du premier recours, établissement de proximité et établissement de santé pivot ou de recours tel que le CHU.

Pour conclure, madame la députée, le Gouvernement souhaite vous rassurer: non seulement la concertation est primordiale, mais elle existe. Elle est déjà opérationnelle dans le Lauragais où nous ne doutons pas qu'elle se poursuivra. Le Gouvernement est, tout comme vous, profondément attaché à ce que l'ensemble de nos concitoyens ait accès à des soins de qualité. Nous croyons aux mesures expérimentales innovantes entre offreurs de soins pour atteindre cet objectif.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilienne Poumirol.

**Mme Émilienne Poumirol.** Madame la ministre, je vous remercie d'avoir confirmé que cette concertation est bien en cours. Je pense qu'elle est particulièrement nécessaire. Des expériences sont effectivement menées dans ce bassin de santé, en particulier sur le suivi des patients après leur hospitalisation ou sur l'éducation à la santé, avec des professionnels de santé et des généralistes, en lien avec l'hôpital Rangueil. Ces expérimentations permettront d'assurer à tous un meilleur accès aux soins.

#### RECONSTRUCTION DE LA MATERNITÉ DE ROUBAIX

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Baert, pour exposer sa question, n° 237, relative à la reconstruction de la maternité de Roubaix.

**M. Dominique Baert.** Madame la ministre déléguée chargée de la famille, la reconstruction de la maternité de Roubaix est urgente. Cette urgence tient à des raisons de sécurité liées à la vétusté du bâtiment: la sécurité des personnes, patients ou salariés, est en jeu. Cette reconstruction est nécessaire pour donner un cadre moderne et adapté aux presque 3 000 naissances qui ont lieu chaque année dans cet établissement. Elle est indispensable car la maternité est au cœur de l'organisation de l'offre de soins de l'hôpital de Roubaix. La reconstruction de la maternité améliorerait par surcroît considérablement les conditions de travail des agents hospitaliers, et serait un renfort important pour l'avenir du centre hospitalier lui-même.

Chacun en convient : il faut la faire, cette nouvelle maternité ! Au cours de la législature précédente, les ministres successifs de la santé, Mme Bachelot – qui avait répondu à une question orale que je lui avais posée le 25 février 2010 – puis M. Bertrand et Mme Berra, ont tous convenu de sa nécessité. Cette opération a même été incluse dans le plan Hôpital 2012. Malheureusement, aucun acte administratif en ce sens n'avait réellement été pris à la fin de la précédente législature. Il faut impérativement passer des déclarations d'intention aux actes.

En octobre dernier, le cabinet de Mme Marisol Touraine a longuement reçu, au ministère, le maire de Roubaix ainsi que les députés et sénateurs concernés, pour expliquer les nouvelles procédures à venir. On nous avait alors promis une décision pour mars. Depuis octobre, je ne doute pas que le Gouvernement et l'agence régionale de santé aient travaillé, mais où en est-on ? À Roubaix, nous sommes impatients, cela fait si longtemps que nous attendons ! Roubaix a besoin de cette maternité : l'État va-t-il, oui ou non, nous donner enfin son feu vert, et prendre les décisions administratives et financières nécessaires ?

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Vous avez plusieurs fois rappelé la vétusté de la maternité de Roubaix et la nécessité d'un traitement rapide de ce dossier.

Vous connaissez l'importance particulière qu'attache le Gouvernement à une prise en charge de qualité et à haut niveau de sécurité des parturientes et de leurs enfants. C'est la raison pour laquelle Marisol Touraine suit ce dossier de très près depuis sa prise de fonctions. La maternité de Roubaix, ouverte en 1973, réalise 2 800 accouchements par an. Cette structure vieillissante ne répond effectivement plus aux normes réglementaires en termes de sécurité et de qualité d'accueil. C'est la raison pour laquelle la ministre de la santé a demandé à son cabinet de vous recevoir dès le mois d'octobre dernier, en présence d'autres élus du Nord. Lors de cet entretien il vous avait été annoncé qu'au regard du degré de vétusté de la maternité de Roubaix, ce dossier ferait l'objet d'un examen interministériel courant mars.

Le dossier technique, dans son état actuel, vise à l'élaboration d'un projet global regroupant la maternité, qui doit être reconstruite, et les services de réanimation et de surveillance continue, autour des fonctions existantes, à savoir les urgences et le bloc opératoire. En outre, en favorisant les mutualisations, ce projet doit améliorer l'efficacité globale du centre hospitalier de Roubaix. D'un montant de près de 50 millions d'euros, ce projet s'appuie sur une demande d'aide nationale de 50 %. À ce jour, ce dossier, comme beaucoup d'autres, n'est pas totalement finalisé d'un point de vue technique et financier, notamment en termes de soutenabilité financière sur le long terme.

Il est en effet important que ce projet bénéficie de toutes les garanties de faisabilité. Sa viabilité technique et financière doit être sans faille, afin d'assurer une bonne qualité d'accueil et de sécurité des parturientes et de leurs enfants. C'est la raison pour laquelle Marisol Touraine a demandé au directeur général de l'offre de soins et au directeur général de l'agence régionale de santé de travailler à nouveau sur ce dossier dans les plus brefs délais. Néanmoins, et conformément à ce qui vous avait été annoncé, ce dossier sera bien présenté lors de la séance du mois de mars du comité interministériel de la performance et de la modernisation de l'offre de soins, pour instruction et suivi de son élaboration. Cette première analyse

permettra de faire le point sur l'ensemble des caractéristiques techniques et financières de ce dossier, avant qu'il fasse l'objet d'une contre-expertise indépendante, comme l'exige dorénavant la loi.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Baert.

**M. Dominique Baert.** Madame la ministre, je vous serais reconnaissant de remercier pour moi Mme Touraine pour cette réponse à la fois ouverte et très claire d'un point de vue administratif. Cela dit, permettez-moi de compléter un point : le centre hospitalier sera financièrement plus soutenable, chacun le comprendra, si le soutien de l'État dépasse les 50 % promis. Tel est, au nom de la solidarité nationale, le deuxième volet de la revendication des élus locaux. Chacun conviendra de la nécessité d'aider cette maternité, à plus forte raison lorsque l'on sait le travail de proximité qu'accomplit chaque jour le personnel de cet établissement auprès d'une population en grande difficulté.

#### PRÉSENCE MÉDICALE DANS LA DRÔME

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Mariton, pour exposer sa question, n° 250, relative la présence médicale dans la Drôme.

**M. Hervé Mariton.** Madame la ministre déléguée chargée de la famille, la question de la présence médicale en milieu rural isolé est difficile. Un certain nombre de réponses peuvent néanmoins y être apportées. La première relève de la définition de différentes zones. L'effort doit porter plus particulièrement sur les zones dites fragiles, avec des avantages fiscaux et des dispositifs d'encouragement à la présence, à l'installation et à la transmission des cabinets médicaux.

Dans mon département, certains cantons extrêmement isolés et pour lesquels la question de la présence médicale se pose avec une particulière acuité sont classés en zone dite de vigilance, et non en zone fragile. Je pense tout particulièrement au canton de Séderon. Le médecin qui exerce dans ce canton est pharmacien : c'est dire l'isolement de ce secteur – nous nous sommes d'ailleurs demandé si ce n'était pas là un élément d'explication. Cela reste tout de même assez curieux : pourquoi ce canton n'est-il pas classé en zone fragile ? Il en va de même pour le canton de La Motte-Chalancon.

Un dispositif fonctionne assez bien à l'heure actuelle : le financement des astreintes de nuit, qui joue un rôle important au niveau tant de la présence médicale que des revenus des médecins dans ces secteurs particulièrement isolés. Vous semblez vouloir revenir sur le financement des astreintes de nuit, et envisager des dispositifs pour l'instant mystérieux, qui semblent être en retrait par rapport au système actuel. Les médecins correspondants du SAMU, pourquoi pas ? Mais pour les secteurs de toute façon très éloignés d'un SAMU, ce n'est pas très opérationnel. Quoi qu'il en soit, nous serions très en retrait par rapport à l'actuel dispositif de financement des astreintes, qui assurerait une présence médicale efficace sur le territoire.

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Monsieur le député, je vous renouvelle les excuses de Mme Touraine, retenue par l'inauguration d'un projet d'extension d'hôpital en province.

Le Gouvernement partage votre préoccupation de lutter contre les déserts médicaux : c'est le sens du pacte territoire santé engagé par Marisol Touraine le 13 décembre dernier et au sujet duquel un débat départemental en présence du Conseil général s'est tenu à Valence le 14 mars dernier.

S'agissant du zonage pluri-professionnel, l'ARS, en accord avec l'union régionale des professionnels de santé médecins et l'ordre des médecins, a décidé de ne pas avoir une approche réductrice de la situation. Comme vous l'avez rappelé, deux types de zones ont été déterminés : des zones dites fragiles au sens strict de la réglementation et de la convention nationale et des zones dites de vigilance où le niveau de risque de désertification médicale est moins immédiat. Ce travail d'identification est essentiel pour déterminer les zones qui feront l'objet d'une attention particulière. C'est le cas pour la Drôme, puisque 50 000 habitants résident en zones fragiles et 140 000 habitants en zones de vigilance.

En ce qui concerne la permanence des soins ambulatoires, l'ARS Rhône-Alpes a notamment prévu de supprimer la permanence des soins ambulatoire en nuit profonde – entre minuit et huit heures – dans les secteurs où moins d'un acte en moyenne est réalisé chaque semaine.

Cette réorganisation sera mise en œuvre de façon progressive. Pour l'ensemble de l'année 2011, quatre actes ont été effectués dans le canton de La Motte-Chalancon, et quatre actes également dans le canton de Séderon. La nouvelle organisation n'entrera en vigueur que le 31 mai, afin de pouvoir traiter l'ensemble des conséquences des mesures prises. Par ailleurs, nous estimons qu'il est important de bien distinguer l'évolution de la permanence des soins ambulatoires de la réponse à une autre question, celle de l'accès aux soins urgents, que vous avez évoquée et qui préoccupe l'ensemble de nos concitoyens.

L'ARS travaille à la mise en œuvre de l'engagement du Président de la République d'assurer à l'ensemble de nos concitoyens un accès à des soins urgents de qualité en moins de trente minutes. Dans ce cadre, le dispositif des médecins du SAMU, déjà bien développé en Rhône-Alpes, mais malheureusement très peu dans la Drôme, apparaît comme une solution pertinente. L'ARS, en lien à la fois avec le ministère des affaires sociales et de la santé et les professionnels, travaille à son extension.

Enfin, nous veillons à ce que ces solutions soient prises en concertation avec les professionnels – je viens d'évoquer le débat qui s'est tenu récemment à Valence –, mais aussi avec les élus. Ainsi, le directeur général de l'ARS a rencontré récemment les élus du canton de Séderon et leur a indiqué qu'il allait examiner leurs demandes de classement en zone fragile. Comme vous pouvez le constater, nous suivons avec une attention toute particulière la situation de la réponse sanitaire aux besoins des populations du sud de la Drôme.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Mariton.

**M. Hervé Mariton.** Madame la ministre, vous parlez d'un pacte territoire-santé. Pourquoi pas ? Mais encore faut-il que cela conduise à des solutions concrètes et que cela se résume pas à un habillage de procédures et de bonnes intentions. Vous m'indiquez que le directeur général de l'ARS examine la demande de classement du canton de Séderon en zone fragile – un classement qui paraît aller de soi au regard de la nature géographique et démographique de ce canton. Vous ne m'apportez pas de réponse définitive aujourd'hui, mais j'espère au moins que ce classement sera possible : à mes yeux, c'est absolument indispensable.

Pour ce qui est de la suppression du financement des astreintes en nuit profonde, vous avez répondu sur un point, en insistant sur la faible activité durant les périodes concernées dans des cantons dont la population est souvent inférieure à cinq habitants au kilomètre carré. J'entends votre réponse technique, mais vous n'avez pas répondu sur les conditions de financement de la présence médicale sur ces territoires.

Il y avait des secteurs, notamment ceux que j'évoque, où ces astreintes constituaient à la fois une réponse en termes de présence – peu sollicitée, certes, mais qui a le mérite d'exister –...

**M. le président.** C'est terminé, monsieur Mariton.

**M. Hervé Mariton.** ...et un mode de financement de la présence de médecins. Vous proposez de basculer vers d'autres solutions qui, en l'état actuel, ne sont ni stables ni en voie de stabilisation.

#### AVENIR DE L'HÔPITAL SUD-FRANCILIEN

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse, pour exposer sa question, n° 223, relative à l'avenir de l'hôpital sud-francilien.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Madame la ministre déléguée chargée de la famille, le centre hospitalier sud-francilien est le premier hôpital intégralement issu d'un partenariat public-privé, signé par Xavier Bertrand en 2006 et décroché par Eiffage, propriétaire des murs pendant les trente ans du bail emphytéotique hospitalier.

Dès la livraison de cet hôpital au début de l'année 2012, de très nombreux dysfonctionnements sont apparus, dont certains, préoccupants, perdurent encore aujourd'hui. Malgré ces dysfonctionnements qui ont retardé son ouverture, l'hôpital sud-francilien a versé 38 millions d'euros de loyer à Eiffage en 2011, 49 millions d'euros en 2012 et 52 millions d'euros cette année. Afin d'honorer ce loyer prohibitif pour un établissement qui ne peut dégager qu'une dizaine de millions d'autofinancement par an, l'hôpital sud-francilien doit réduire sa masse salariale de façon drastique et faire appel à l'ARS, qui lui verse une aide exceptionnelle de près de 30 millions d'euros par an.

Malgré cela, le déficit perdure. Outre le fait que l'aide de l'ARS est prise sur les enveloppes MIGAC au détriment des autres hôpitaux franciliens, ce qui n'est pas acceptable, force est de constater que l'ARS, qui dit manquer de moyens financiers, a su en trouver pour verser à Eiffage des sommes exorbitantes, constituant une véritable rente de situation.

La Cour des comptes a calculé qu'à l'expiration du bail emphytéotique de trente ans, l'hôpital aura coûté 1,188 milliard d'euros, alors que le recours à une maîtrise publique financée par l'emprunt aurait coûté 757 millions d'euros. Ce sont donc, sur trente ans, 431 millions qui auront été offerts à cette entreprise privée. Mais ce n'est pas tout : en vertu du partenariat public-privé, le groupe Eiffage gère l'exploitation de l'hôpital, ce qui complique considérablement son fonctionnement quotidien. Ainsi, en cas de panne – des ascenseurs des urgences, par exemple – les personnels doivent s'adresser aux services de réparation d'Eiffage, qui imposent des délais d'intervention incompatibles avec les besoins sanitaires et à des coûts élevés, puisqu'il n'y a pas d'appel d'offre.

Selon la presse, un rapport conjoint de l'inspection générale des affaires sociales et de celle des finances souligne la situation très préoccupante dans laquelle ce PPP place l'hôpital. Il

pointe notamment la responsabilité de l'ARS de l'époque dans cette situation et dénonce les méthodes d'Eiffage. Commandé par le prédécesseur de Mme Touraine et aussitôt enterré, ce rapport n'est toujours pas public...

**M. le président.** Ma chère collègue, si vous voulez que la ministre ait le temps de vous répondre, je vous invite à poser votre question.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Compte tenu de tout ce que je viens de dire, madame la ministre, avez-vous l'intention de négocier la sortie de ce PPP, comme le demande le conseil de surveillance de l'hôpital? Le cas échéant, dans quelles conditions et dans quels délais?

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Madame la députée, vous interrogez la ministre des affaires sociales et de la santé sur l'avenir du centre hospitalier sud-francilien. Depuis sa prise de fonction, Marisol Touraine est très attentive à ce centre hospitalier, qui connaît aujourd'hui une situation particulièrement délicate du point de vue financier, comme vous le rappeliez, avec un déficit annuel de plus de 40 millions d'euros.

Ce déficit provient essentiellement de la situation juridique dans laquelle se trouve le CHSF. En effet, à l'époque de sa réalisation, il a été décidé d'en confier la construction, l'exploitation et la maintenance à une société privée *via* un contrat de partenariat public privé et un bail emphytéotique hospitalier sur trente ans. De droit, le centre hospitalier est donc aujourd'hui locataire de la société privée. Le bâtiment qu'il occupe étant surdimensionné, il génère un déficit structurel d'activités et donc de recettes, alors même que ses échéances en termes de loyer, elles, vont croissant.

Confrontée à cette situation inextricable dès son entrée en fonction, Mme Touraine a souhaité définir une stratégie visant à résoudre ce problème, en lien étroit avec le directeur général de l'agence régionale de santé d'Île-de-France. Une mission d'accompagnement et d'appui a donc été confiée par le ministre de l'économie et des finances et la ministre des affaires sociales et de la santé, au mois de février dernier, aux inspections générales des finances et des affaires sociales. Cette mission vise à apporter à l'équipe dirigeante du CHSF l'aide nécessaire au suivi de ce partenariat public-privé et un appui dans le cadre des négociations en cours depuis la signature, au mois de mars, d'un protocole entre le CHSF et la société privée. Les inspecteurs ont entamé leur mission, et les négociations doivent s'engager prochainement.

Parallèlement, l'ARS d'Île-de-France a engagé, dans le cadre de son projet régional de santé, une réorganisation de l'offre de soins en Essonne. Le Gouvernement souhaite que cette réorganisation permette d'aboutir à une utilisation optimale des infrastructures hospitalières, au profit d'une qualité et d'une sécurité optimales, ainsi que d'un accès aux soins renforcé pour l'ensemble de nos concitoyens.

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Fraysse.

**Mme Jacqueline Fraysse.** Madame la ministre déléguée, je vous remercie pour la réponse importante et intéressante que vous m'avez communiquée. Cependant, vous ne dites pas que Mme la ministre de la santé envisage de sortir du partenariat public-privé, ce que je trouve dommage. Je regrette également de ne pas avoir reçu de réponse au courrier par lequel je demandais communication du rapport conjoint de l'IGAS et de l'IGF qui, pour le moment, n'est pas public – pas

plus que le bail emphytéotique, qui manque au conseil de surveillance pour exercer sa mission de contrôle permanent de la gestion de l'hôpital.

#### DISTRIBUTION DU COURRIER À ASNIÈRES-SUR-SEINE

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Pietrasanta, pour exposer sa question, n° 236, relative aux conditions de distribution du courrier à Asnières-sur-Seine.

**M. Sébastien Pietrasanta.** Ma question s'adresse à Mme la ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique et concerne les dysfonctionnements récurrents dans la distribution et la livraison des lettres et colis par La Poste à Asnières-sur-Seine. Le service universel postal doit permettre à chacun d'accéder à des services de qualité, de bénéficier de tarifs abordables et régulés, d'une collecte et d'une distribution six jours sur sept. Or à Asnières-sur-Seine, ce service est mal assuré, ce qui a des conséquences parfois graves, tant pour les entreprises que pour les particuliers.

Plusieurs entreprises se sont retrouvées en délicatesse avec leurs fournisseurs et leurs clients, quand elles n'ont pas elles-mêmes été impactées par les retards de distribution ou la non-distribution : chèques, lettres de rappel et autres documents et colis essentiels à la bonne marche d'une société ne sont pas remis à leurs destinataires en temps et en heure.

Les particuliers sont eux aussi touchés. Ainsi, certains Asniérois ont reçu leur avis d'imposition après la date limite de paiement, d'autres des convocations à Pôle emploi en retard, ce qui a entraîné leur radiation de l'assurance chômage, d'autres encore des convocations aux examens et concours en retard. Les colis et les lettres recommandées ne sont pas remis en mains propres alors que leurs destinataires sont bien présents à leur domicile, les facteurs se contentant de délivrer un avis de passage dans les boîtes aux lettres.

Il a également été constaté de nombreux retours à l'expéditeur de type « N'habite pas à l'adresse indiquée », non justifiés – il n'est d'ailleurs pas rare qu'une adresse refusée une semaine soit considérée valable la semaine suivante. Pour illustrer la situation, je vous citerai un épisode vécu par une association de ma ville qui, m'ayant adressé un courrier à la mairie, a été très étonnée de le voir revenir avec la mention NPAI!

Alors que nous sommes en ce moment en train de discuter du contrat de service public entre La Poste et l'État, que comptez-vous faire, madame la ministre, pour fluidifier le dialogue social au sein du groupe; mettre en place des mesures compensatoires pour les courriers en retard entraînant des pénalités pour les usagers, notamment pour les avis d'imposition; garantir, enfin, la poursuite de l'amélioration de la qualité de distribution de La Poste à Asnières?

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

**Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.** Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Fleur Pellerin, ministre déléguée aux PME, à l'innovation et à l'économie numérique, actuellement en déplacement à Laval aux côtés de M. Guillaume Garot, ministre délégué en charge de l'agro-alimentaire.

Comme vous le savez, le changement de statut de La Poste en société anonyme par la loi du 9 février 2010 s'est accompagné de la réaffirmation, dans la loi, des quatre missions de service public confiées à La Poste: le service

universel postal, la contribution de La Poste à l'aménagement du territoire, l'accessibilité bancaire, le transport et la diffusion de la presse.

Aujourd'hui, le contrat d'entreprise entre La Poste et l'État, qui fixe les conditions dans lesquelles s'exercent ces missions de service public, est en cours de discussion et devrait faire l'objet d'une signature avant la fin du premier semestre 2013. La question de la bonne exécution des missions de service public de La Poste est donc actuellement à l'étude.

Je veux redire ici l'attachement conjoint de l'État et de La Poste à la préservation de ces missions. Cependant, il faut le rappeler aussi, La Poste évolue dans un environnement en profonde mutation et doit s'adapter pour y faire face. En ce qui concerne le courrier, pour ne citer qu'un seul facteur de mutation, la chute des volumes du courrier est une réalité – une réduction de 5,8 % a été relevée au premier semestre 2012 –, qui impose à La Poste d'adapter son outil de production et de distribution.

L'adaptation du réseau postal constitue une nécessité absolue. Cela passe par la mise en œuvre de partenariats comme les agences postales communales ou les relais-commerçants, qui représentent des formes de présence postale particulièrement adaptées aux besoins et aux attentes des habitants, notamment en termes d'amplitude d'horaire et d'offre de services. Ce cadre de gouvernance donne ainsi toute garantie d'une bonne concertation entre La Poste et les élus, afin de préserver les intérêts des usagers.

Les retards et les défauts importants de distribution et de livraison constatés à Asnières, dont vous me faites part, ne sont pas acceptables. L'État continuera de veiller, à Asnières et sur tout le territoire national, à ce que La Poste respecte l'ensemble des obligations garantissant la mise en œuvre d'un service universel postal de qualité.

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

**M. Sébastien Pietrasanta.** Madame la ministre déléguée, je vous remercie pour cette réponse. Effectivement, la mutation de La Poste et l'évolution de ses métiers ne doivent pas se faire au détriment de la qualité du service public. La chute du nombre de plis postaux ne doit pas non plus être un frein à la bonne qualité de distribution. Vous avez réaffirmé l'importance du service public pour nos quartiers et nos communes, ce dont je me félicite. Nous devons cependant continuer à œuvrer pour que l'amélioration de la qualité du service public se fasse rapidement.

#### ÉLABORATION DU PPRT À DONGES

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou, pour exposer sa question, n° 240, relative à l'élaboration du PPRT à Donges.

**M. Christophe Priou.** Madame la ministre des droits des femmes, ma question ne concerne pas les langues régionales, ce que vous allez sans doute regretter : elle s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et porte sur l'élaboration du plan de prévention des risques technologiques à Donges en Loire-Atlantique.

De nombreux riverains de la raffinerie, qui est l'une des plus grandes de France et qui est, de plus, traversée par une ligne voyageurs SNCF, s'inquiètent du périmètre du PPRT. Leurs échanges avec les services publics sont actuellement très tendus. L'impact moral et financier qu'ils devront subir est important. Lors des réunions d'information, le public a manifesté son mécontentement devant la faible évolution

du périmètre, qui semble soumise aujourd'hui à l'unique appréciation de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Les Dongeois, réclament donc une approche plus humaine du dossier et des réponses précises sur les études de vulnérabilité du bâti et les délais de remise des diagnostics sur les bâtiments. Des centaines d'habitations sont actuellement concernées. Les conséquences psychologiques pour les habitants menacés d'expulsion ou de délaissement sont importantes, car ces derniers laissent souvent avec leur logement l'histoire d'une vie.

Pour toutes ces raisons, madame la ministre, pouvez-vous nous indiquer quelles améliorations peuvent être apportées en matière de concertation et quelles dispositions seront prises afin de réduire le coût des travaux de renforcement pour des riverains qui ne peuvent pas ou ne veulent pas payer pour des risques dont ils ne sont pas responsables ?

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

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député Christophe Priou, je vous prie d'excuser ma collègue Delphine Batho, au nom de laquelle je répondrai à votre question.

Dix ans après l'adoption de la loi du 30 juillet 2003, nous héritons de la situation suivante : sur les 407 plans de prévention des risques technologiques qui devaient être réalisés sur l'ensemble du territoire, seulement 225 ont été aujourd'hui approuvés. L'aboutissement rapide de ces plans est donc une priorité absolue pour le Gouvernement. La ministre de l'écologie, Delphine Batho, a d'ailleurs récemment annoncé un plan de mobilisation pour les faire aboutir rapidement et rattraper le retard qui a été pris.

À Donges, la première étape de réduction du risque à la source a permis une diminution significative des zones d'effets. Près de la moitié des habitations impactées initialement par les risques ont ainsi pu être exclues du périmètre.

Ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur le député, il est important que cette démarche soit comprise et acceptée par les personnes concernées, que les risques soient expliqués et que l'information à la population et la concertation locale soient le plus possible approfondies. C'est précisément la méthode adoptée par le Gouvernement.

Pour le PPRT de Donges, plus d'une quarantaine de réunions ont d'ores et déjà été tenues, dont trois réunions publiques et plusieurs réunions spécifiques avec les collectivités locales, les industriels, les associations, et une information large du public a été favorisée.

S'agissant du financement des travaux de renforcement, plusieurs mesures ont été adoptées par le Gouvernement pour l'assurer. Les crédits de l'État sont passés de 33,6 millions d'euros en 2012 à 44,6 millions d'euros en 2013, ce qui correspond à une augmentation d'un tiers des moyens.

Dans le cadre de la loi de finances pour 2013, le Gouvernement a aussi porté le plafond du crédit d'impôt pour ces dépenses de 30 % à 40 %. Il a proposé par ailleurs de fixer la clé de répartition entre la part de l'État, celle des collectivités locales et celle des industriels. Toutefois, cette seconde disposition a été censurée par le Conseil constitutionnel pour des raisons de forme. Le Gouvernement souhaite donc la reprendre en l'insérant dans le projet de loi sur l'urbanisme qui va être présenté prochainement. Cette mesure devra permettre d'atteindre un taux de financement des travaux

de 90 % du coût des dépenses pour les riverains dans la limite du plafond du crédit d'impôt, soit concrètement 10 000 euros pour une personne seule et 20 000 euros pour un couple.

Le Gouvernement se mobilise aussi pour aider les particuliers, notamment les plus démunis, à financer le reste à charge. Delphine Batho a récemment écrit à la ministre en charge du logement pour identifier les synergies possibles avec d'autres dispositifs d'aide existants et permettre d'atteindre une prise en charge à 100 % pour les populations les plus fragiles.

La ministre de l'écologie a enfin rencontré récemment la directrice de l'Agence nationale de l'habitat afin d'étudier la façon dont nous pourrions mobiliser le programme « Habiter mieux », relatif aux travaux d'isolation, qui relèvent des mêmes techniques que ceux qui sont nécessaires dans les périmètres de protection.

Vous le voyez, monsieur le député, ce dossier est totalement pris en charge par ma collègue.

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

**M. Christophe Priou.** Je vous remercie de votre réponse très détaillée et technique, madame la ministre. Je me chargerai de la transmettre aux populations. Étant tous conscients dans cette assemblée de la difficulté de conjuguer protection des populations et maintien de l'activité économique, nous espérons que la meilleure des solutions, qui doit être juste, sera trouvée rapidement.

#### ÉLIMINATION DES PNEUMATIQUES DES CYCLES ET CYCLOMOTEURS

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Armand Martin, pour exposer sa question, n° 249, relative à l'élimination des pneumatiques des cycles et cyclomoteurs.

**M. Philippe Armand Martin.** Madame la ministre des droits des femmes, ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et porte sur l'élimination des pneumatiques équipant ou ayant équipé les cycles et cyclomoteurs.

Depuis la fin de l'année 2002 et conformément aux dispositions du décret n° 2002-1563 du 24 décembre 2002 relatif à l'élimination des pneumatiques usagés, une procédure de collecte et d'élimination des pneus a bien été instaurée.

Pour utiles et nécessaires que soient ces dispositions, il est regrettable que l'article 1<sup>er</sup> dudit décret ait exclu l'élimination des pneus usagés des cycles et cyclomoteurs.

Alors que l'usage des cycles et des cyclomoteurs se développe, notamment dans les villes, et est promu par la politique de développement durable, il me semble opportun de soulever le problème du traitement de ces déchets. Il convient de souligner que ce problème n'a rien d'anodin, surtout pour les commerçants de cycles et cyclomoteurs qui effectuent les remplacements de ces pneus.

Pour illustrer mes propos, vous me permettez de prendre l'exemple d'un commerçant de ma circonscription qui se retrouve avec un stock de plus de 1 000 pneus et auquel la collectivité n'apporte aucune réponse. Celui-ci a remarqué que les pneus étaient systématiquement laissés par les services de ramassage des ordures ménagères et, en sa qualité de commerçant et donc de professionnel, il ne peut les déposer dans une déchèterie publique, ce qui le contraint à les stocker. Permettez-moi de penser que le souci de respecter l'environnement dont témoigne ce professionnel n'est malheureusement pas partagé par tous ses collègues...

Sachant qu'en France il existe près de 3 000 détaillants de cycles et cyclomoteurs et plus de 2 000 magasins de sport, il est évident, madame la ministre, que ce commerçant n'est pas le seul à être confronté à l'élimination des pneumatiques de cycles et cyclomoteurs de ses clients ; et l'élimination de ces pneus usagés par l'intermédiaire des ordures ménagères ne peut être considérée une réponse écologiquement responsable.

Ainsi, pouvez-vous nous indiquer, madame la ministre, les mesures qui pourraient être mises en œuvre pour l'élimination et le retraitement des pneumatiques usagés des cycles et cyclomoteurs de telle sorte qu'une réponse écologiquement responsable soit apportée aux détaillants de cycles et cyclomoteurs ?

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

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député Philippe Armand Martin, l'idée de valoriser les filières de transformation de nos modes de consommation et de production afin de passer du « tout jetable » au « tout utile » est un des leviers de sortie de crise que le Gouvernement entend privilégier.

La France est aujourd'hui au premier rang des pays européens appliquant le principe de la responsabilité élargie du producteur, qui découle de la règle pollueur-payeur.

Il existe sur notre territoire seize filières différentes qui appliquent ce principe, dont celle que vous évoquez, relative à la gestion des déchets de pneumatiques.

Le périmètre de cette filière englobe aujourd'hui tous les pneumatiques de voiture, mais, comme vous le disiez, n'inclut pas à ce jour les pneumatiques équipant ou ayant équipé les cycles et cyclomoteurs.

Des difficultés techniques et organisationnelles qui avaient été identifiées au moment de la création de la filière expliquent cette situation. Toutefois, depuis lors, la filière a évolué, elle a acquis de la maturité et s'est structurée.

Le Gouvernement cherche donc actuellement à établir des synergies entre les modalités techniques de gestion des pneumatiques de cyclomoteurs et celles des pneumatiques issus d'autres engins motorisés déjà couverts par le dispositif. Une concertation est déjà engagée pour obtenir une révision plus large de l'encadrement réglementaire de cette filière.

L'exclusion des pneumatiques de cyclomoteurs pourrait à cette occasion être levée ; malheureusement, une telle révision pour les déchets de pneumatiques des cycles s'avère plus compliquée. Ceux-ci ont en effet une configuration et une composition relativement différentes de celles des autres types de véhicules couverts par le dispositif, ce qui implique en particulier des modalités de valorisation distinctes. Qui plus est, les pneumatiques de cycles sont distribués et collectés par des circuits spécifiques.

Ces révisions s'inscriraient par conséquent dans le projet plus large de favoriser, au-delà du recyclage, une économie circulaire qui permette de réduire à la source, de réutiliser, de recycler et de valoriser les déchets. Notre objectif est d'intégrer cette approche dans l'éco-conception des matériaux et des produits et dans la valorisation systématique des déchets.

En conclusion, monsieur le député, sachez que nous sommes persuadés que nos déchets sont des gisements importants à la fois de matières premières et d'emplois. C'est dans ce but que le Gouvernement travaille actuellement à un plan stratégique pour l'économie circulaire. Le sujet fait également l'objet d'un groupe d'études à l'Assemblée nationale et sera l'un des thèmes inscrits à l'ordre du jour de la prochaine conférence environnementale de l'automne 2013.

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

**M. Philippe Armand Martin.** Je vous remercie, madame la ministre. J'ai bien compris que le Gouvernement cherchait une solution, mais vous ne m'avez pas donné de réponse concrète, alors qu'il est aujourd'hui inadmissible que des pneus soient laissés dans les ordures ménagères ou brûlés ou que des déchetteries sauvages apparaissent çà et là qui polluent l'environnement.

J'espère que le Gouvernement trouvera une solution rapide pour appliquer à ces pneumatiques le dispositif aujourd'hui retenu pour les pneumatiques des automobiles.

#### ÉTUDE D'IMPACT SUR LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES DU PORT DE BONNEUIL-SUR-MARNE

**M. le président.** La parole est à M. Sylvain Berrios, pour exposer sa question, n° 247, relative à la réalisation d'une étude d'impact sur les installations industrielles du port de Bonneuil-sur-Marne.

**M. Sylvain Berrios.** Madame la ministre des droits des femmes, ma question s'adresse à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et porte sur les activités de la centrale d'enrobage Eiffage, nouvelle installation classée du port de Bonneuil-sur-Marne, sur ses effets sur l'environnement, la sécurité des populations et la santé publique, et sur la nécessité de produire une étude d'impact globale à l'échelle du territoire occupé par le port et ses abords.

La situation géographique du port de Bonneuil-sur-Marne est sensible: le port est constitué de 186 hectares à usage industriel longés par le milieu naturel vulnérable d'une boucle de la Marne et entourés par un tissu urbain dense avec plus de 50 000 habitants à moins d'un kilomètre. En particulier, la ville de Saint-Maur-des-Fossés se trouve dans l'axe des vents dominants, ce qui la rend vulnérable aux rejets atmosphériques.

L'implantation en 2011 de la centrale d'enrobage de la société Eiffage, avec la possibilité notamment d'utiliser le lignite comme source d'énergie, suscite des interrogations et des inquiétudes pour la santé publique et l'environnement, du fait des rejets atmosphériques et des nuisances olfactives persistantes et violentes. À cet égard, le préfet a pris deux arrêtés complémentaires après l'ouverture qui visaient à tenter de réduire ces nuisances réelles dans l'atmosphère.

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air est affiché dans le plan particules établi par l'État: à l'horizon 2015, il faudra une réduction de 30 % des rejets de particules fines. Les ports de Paris se sont engagés en 2007 dans un plan d'action environnementale. Sur le port de Bonneuil-sur-Marne est établi un schéma d'aménagement et de développement durable, mais il reste à réaliser une étude d'impact globale de l'ensemble des industries implantées, notamment des industries classées, dont les rejets atmosphériques ne sont qu'un chapitre parmi d'autres tout aussi importants – les rejets dans la Marne, la faune et la flore, le trafic routier, le bruit, l'impact sur la santé humaine.

La réforme des études d'impact, effective depuis le 1<sup>er</sup> juin 2012, souligne cette nécessité d'évaluer de façon globale l'ensemble des impacts sur une zone industrielle comportant de nombreuses installations classées, de surcroît à proximité immédiate d'une agglomération importante.

Je vous demande donc que soit réalisée une étude d'impact globale et indépendante sur l'ensemble des effets cumulés des diverses activités sur un territoire élargi dans et aux abords du port de Bonneuil-sur-Marne et que, d'ici là, toutes les mesures soient garanties pour préserver la santé des riverains.

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

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député Sylvain Berrios, nous avons conscience des préoccupations des habitants de Saint-Maur-des-Fossés concernant les risques susceptibles d'être générés par les fumées émanant de l'usine Eiffage.

Cette usine est une installation soumise à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. Comme vous le savez, cette législation a notamment pour objet d'encadrer les conditions de fonctionnement des installations susceptibles d'avoir un impact sanitaire ou environnemental.

La mise en place des meilleures technologies disponibles dans l'industrie est aujourd'hui la méthode retenue par les installations classées afin de mettre en place les meilleures performances environnementales à un coût acceptable. Cette démarche est encadrée par des documents européens. C'est aussi la méthode retenue dans le plan particules pour le volet industrie. À cet égard, dans les zones particulièrement concernées par des dépassements de valeurs limites de polluants dans l'air, l'État met en place un plan de protection de l'atmosphère. Toute la région Île-de-France est visée par ce plan: celui-ci, en cours de révision, sera signé le 25 mars prochain.

À travers ces plans, certaines performances environnementales peuvent être rendues plus contraignantes dans les différents secteurs d'activité émetteurs de polluants, dont l'industrie. Il a donc été décidé d'abaisser les valeurs limites d'émissions pour les installations de combustion de petite et moyenne taille.

Dans le cas précis que vous évoquez, sachez que la centrale d'enrobage du port de Bonneuil-sur-Marne est soumise à un ensemble de prescriptions, définies par arrêtés préfectoraux, que l'exploitant doit respecter pour assurer la protection de l'environnement, mais aussi de la santé et de la sécurité publiques.

Lors de la procédure d'autorisation, une enquête publique a été menée et l'arrêté d'autorisation a été signé par le préfet le 27 juin 2011. Comme vous le soulignez, des plaintes ont été déposées par la suite auprès de la direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement. Elles ont conduit le préfet à prescrire à l'exploitant de la centrale Eiffage des mesures très précises pour réduire l'impact olfactif et les rejets atmosphériques liés à son activité. Suite à un investissement important, Eiffage est parvenu à maîtriser ces dégagements.

Avant et après le démarrage de la centrale, plusieurs campagnes de mesure de la qualité de l'air ambiant à proximité du site ont été réalisées par Eiffage, sous le contrôle des services de l'État, de la direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement et de l'agence régionale de santé. Pour l'instant, les résultats n'ont pas mis en évidence de risque sanitaire pour les populations. Sachez toutefois que l'inspection des installations classées restera très vigilante.

**M. le président.** La parole est à M. Sylvain Berrios.

**M. Sylvain Berrios.** Effectivement, la ville de Saint-Maur avait rendu un avis négatif lors de l'enquête publique. Les nuisances olfactives demeurent ; 3 000 Saint-Mauriens se sont manifestés.

Il faut mesurer l'impact global des installations classées de ce site. Le port de Bonneuil-sur-Marne doit pouvoir vivre avec son environnement ; pour cela, il faut impérativement que les populations soient rassurées, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

#### REMISE EN SERVICE DU CHEMIN DE FER DE LA MURE

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour exposer sa question, n° 230, relative à la remise en service du chemin de fer de La Mure.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Madame la ministre des droits des femmes, je souhaite attirer votre attention de Mme la ministre de l'artisanat, du commerce et du tourisme sur la reprise d'activité de la ligne de chemin de fer de La Mure, pilier du patrimoine culturel et industriel du Sud-Isère. Inaugurée en 1888 pour le transport du charbon, la ligne voit circuler dès 1903 le premier train électrifié du monde. Cette ligne spectaculaire, dite du petit train de La Mure, permettait jusqu'à il y a peu aux visiteurs d'évoluer sur trente kilomètres de la corniche de la vallée du Drac jusqu'aux eaux du lac de Monteynard.

Malheureusement, en octobre 2010, un éboulement est venu bouleverser le fonctionnement de ce petit train. Son exploitation a ainsi été interrompue au moment même du renouvellement par le département de la délégation de service public. Cette catastrophe géologique est un frein considérable au développement économique du plateau matheysin. Le conseil général s'est immédiatement saisi de ce dossier. Il a ordonné une expertise et a lancé un appel à projets relatif à la mise à disposition et à la valorisation du chemin de fer de La Mure. Deux candidatures sont actuellement à l'étude.

L'objectif est de reprendre l'activité du site, de faire du chemin de fer un vecteur de développement économique et touristique du Sud-Isère et de relancer une dynamique sur le territoire. Les habitants, les acteurs économiques et les élus locaux sont profondément attachés à cette voie ferrée, considérée comme l'une des plus audacieuses d'Europe.

Le conseil général, qui est en charge de la gestion et de l'exploitation du chemin de fer depuis un décret de 1989, a engagé depuis plusieurs années de lourds investissements pour impulser le développement touristique de ce territoire en réalisant des travaux de sécurisation de la ligne. Aujourd'hui, pour permettre la reprise de l'activité et rendre à ce site la place qu'il mérite, de nouveaux aménagements sont nécessaires. Le coût de ce projet est estimé à 21 millions d'euros.

Si l'investissement est important – je le conçois –, la volonté de faire aboutir ce projet est tout aussi forte. Les quarante-quatre communes de ce territoire très rural, la région et le département se mobilisent et apportent leur part de financement. L'Europe a également été sollicitée – j'étais d'ailleurs hier à Bruxelles où nous avons été écoutés attentivement.

Mais l'État est propriétaire des biens et de la voirie ; nous avons donc, naturellement, sollicité son aide. Tout en ayant conscience du le contexte budgétaire actuel, très contraint, je souhaiterais savoir dans quelle mesure l'État est prêt à s'engager dans ce projet phare, qui est au cœur des préoccupations locales, qui revêt un caractère à la fois touristique et économique et constitue un atout patrimonial et culturel sans égal sur ce territoire rural et de montagne.

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

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Madame la députée, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Sylvia Pinel, qui est ce matin en déplacement avec le Président de la République.

Sur le projet de réouverture à titre touristique du chemin de fer entre Grenoble et La Mure, vous avez raison : l'État est propriétaire des infrastructures de cette ligne, dont la gestion a été confiée au conseil général de l'Isère. Cette ligne a vu son exploitation interrompue en 2010 suite à un éboulement.

Sylvia Pinel a conscience de l'attractivité touristique de ces trains, d'ailleurs nombreux en France, qui satisfont plusieurs millions de passagers chaque année, comme l'ont mis en évidence les récents travaux du conseil national du tourisme. Ma collègue comprend donc l'intérêt et l'attachement que vous portez, comme vos collègues élus locaux, au petit train de La Mure, qui vient rappeler et symboliser le passé minier du plateau de la Matheysine. C'est un excellent exemple de développement d'un tourisme durable. Le Gouvernement ne peut donc que se réjouir de voir la mobilisation des collectivités territoriales pour mener à bien ce projet de remise en service.

Le 5 mars dernier, Sylvia Pinel était en déplacement en Isère. Vous avez insisté à cette occasion sur l'intérêt que présente cette initiative. Ma collègue a donc demandé aux services d'étudier avec une attention particulière les conditions dans lesquelles l'État pourrait apporter sa contribution. Les différentes modalités d'intervention à la disposition des services en charge du tourisme ont été expertisées, à la fois en administration centrale et dans les services déconcentrés, mais il apparaît que, au regard de l'effort de maîtrise budgétaire que nous conduisons et qu'il est de notre devoir de prolonger, il ne sera malheureusement pas possible d'apporter une aide sous forme d'investissements aux porteurs de ce projet.

Cependant, je vous précise qu'au travers de l'opérateur Atout France, d'autres leviers d'intervention pourraient être mobilisés. Je pense en particulier aux ressources en matière d'ingénierie dont dispose l'agence, à son expertise en termes de promotion des destinations. D'une manière plus générale, les services du tourisme et l'ensemble des administrations sont à même d'accompagner ce projet et d'apporter leur soutien et leur expertise, dans le champ de compétences qui est le leur. En tout état de cause, Atout France restera à votre disposition pour vous aider à développer le tourisme sur le plateau de la Matheysine autour du petit train de La Mure, une fois sa remise en service réalisée.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Je vous remercie, madame la ministre, même si vous imaginez bien que j'attendais une réponse un peu plus positive !

J'ai cru comprendre que vous me conseilliez également de me rapprocher des autres ministères, par exemple celui qui est en charge des transports, que j'ai déjà sollicité – je le ferai de nouveau. Je me permets de vous demander de bien vouloir engager une réflexion interministérielle sur ce sujet pour trouver une solution. Je rappelle une fois encore que l'État est lui aussi partenaire ; il serait dommage qu'il soit le seul à ne pas financer le projet.

POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS DANS  
LES AÉROPORTS DE MIDI-PYRÉNÉES

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Folliot, pour exposer sa question, n° 238, relative à la suppression des points de passage frontaliers dans certains aéroports de Midi-Pyrénées.

**M. Philippe Folliot.** Madame la ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la suppression des points de passage frontaliers des aéroports de Castres-Mazamet et d'Albi-Le Séquestre. C'est un sujet particulièrement important – essentiel, allais-je dire – pour notre territoire, notamment sur le plan économique.

Le département du Tarn présente la particularité de ne disposer ni d'autoroute, ni d'aéroport international, ni de gare TGV. Les liaisons – en particulier aériennes – avec les pays situés en dehors de l'espace Schengen restent ponctuelles. J'ai donc adressé un certain nombre de courriers à M. le ministre délégué chargé du budget pour attirer son attention sur cette situation et lui demander un maintien temporaire des points de passage frontaliers.

Il est dommage que l'on n'ait pas su trouver, en concertation avec les différentes instances, notamment au niveau régional, des solutions dérogatoires, tout à la fois peu contraignantes, peu coûteuses et à même de répondre aux exigences des textes européens. Dans le contexte économique compliqué que nous connaissons, nos efforts doivent viser au maintien, voire au développement de l'attractivité de nos territoires.

Or, s'agissant des points de passage, un signe fort nous a été adressé par le biais des services : le directeur des douanes régionales de Midi-Pyrénées a adressé une lettre à Mme la préfète du Tarn dans laquelle il explique qu'« aucune dérogation n'est souhaitée par l'administration des douanes pour permettre au personnel de la société Pierre Fabre d'entrer ou de sortir de l'espace Schengen par l'aéroport de Castres-Mazamet comme de prendre en charge tout autre vol présentant tout autre caractéristique ».

Je tiens à rappeler que M. Pierre Fabre, fondateur de la société en question, a été élevé en 2009 à la dignité de grand-croix de la Légion d'honneur pour services rendus à la nation et que sa fondation a été reconnue d'utilité publique. Je rappelle aussi le rôle essentiel de ce groupe en matière d'aménagement du territoire.

Je vous rappelle également que la cité épiscopale d'Albi vient d'être classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il faut donc permettre aux touristes d'accéder au site, y compris grâce à des vols charters.

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

**Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur le député, le Gouvernement considère comme vous qu'il est nécessaire de concilier, dans la région Midi-Pyrénées comme ailleurs, l'équilibre des territoires avec un service public de qualité.

La décision de fermer les aéroports de Castres et d'Albi au trafic extra-Schengen a été prise en décembre 2011, à l'issue d'une concertation interministérielle conduite en 2010. Elle résulte d'une démarche de rationalisation du réseau des aéroports de métropole, menée par la France en réponse à une évaluation communautaire de l'acquis Schengen ayant fait apparaître certaines imperfections dans le dispositif national de contrôles transfrontaliers.

Afin d'améliorer son organisation et son efficacité, notre pays s'est alors engagé à vérifier que les aéroports ouverts au trafic extra-Schengen correspondaient à un besoin et étaient en mesure de respecter les normes communautaires. Cette démarche s'est appuyée sur des critères d'analyse objectifs telles que l'importance et la nature du trafic extra-Schengen, l'absence d'infrastructures de contrôle adaptées ou encore la proximité d'un point de passage frontalier.

Au regard de ces critères, les aéroports de Castres-Mazamet et d'Albi-Le Séquestre ont été comptés parmi les aéroports qui pouvaient être retirés de la liste des points de passage frontaliers. En effet, ces plateformes ne reçoivent aucune ligne commerciale régulière en provenance ou à destination d'États situés en dehors de l'espace Schengen et le nombre de vols privés d'affaires ou de tourisme y était de fait extrêmement faible ces dernières années, car inférieur à quinze par an. Par ailleurs, la présence à proximité d'Albi ou de Castres des aéroports de Toulouse, Rodez ou Carcassonne permet d'envisager un report du trafic extra-Schengen vers ces aérodromes où les services de contrôle sont présents en permanence du fait de l'importance du trafic. Cela permet enfin d'optimiser l'emploi des moyens de l'État, dans un contexte budgétaire contraint.

La logique d'aménagement du territoire a été spécifiquement étudiée lors de l'examen de la situation de ces deux aéroports, en considérant non pas les limites du département du Tarn, mais la cartographie de l'ensemble des aéroports de la région Midi-Pyrénées et des régions limitrophes, de façon à permettre aux éventuels passagers en provenance ou à destination d'États situés en dehors de l'espace Schengen de rejoindre rapidement un poste de passage frontalier depuis Castres et Albi.

Ces aéroports gardent leur statut d'aéroports internationaux et peuvent continuer à recevoir des vols nationaux et des vols internationaux en provenance ou à destination d'États appartenant à l'espace Schengen. Ainsi, la fermeture au trafic extra-Schengen des aéroports de Castres et d'Albi n'a, près de dix-huit mois après sa mise en œuvre, qu'un impact assez limité sur l'activité de ces aérodromes, sur la compétitivité économique des entreprises et sur le développement du tourisme en Midi-Pyrénées.

Enfin, s'agissant de l'hypothèse d'une fermeture de la division des douanes d'Albi – structure légère à vocation purement interne à l'administration des douanes, chargée du contrôle et de l'animation de l'activité des services –, sachez qu'elle n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucune décision des ministres de l'économie et du budget.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Folliot, pour une brève réponse.

**M. Philippe Folliot.** Madame la ministre, dire que les villes de Castres et Albi sont situées près de Toulouse révèle une méconnaissance de la géographie de la région Midi-Pyrénées...

Nous souhaiterions bénéficier d'un cadre dérogatoire, lequel pourrait être expérimenté par le biais de la gendarmerie. Pourquoi, en effet, celle-ci ne pourrait-elle pas être mise à contribution, à titre exceptionnel, pour assurer les contrôles ? Encore une fois, l'enjeu est important.

**M. le président.** Merci, mon cher collègue. Le ministre de l'intérieur, ici présent, vous a entendu.

**M. Philippe Folliot.** Ce n'est pas parce que le trafic est faible que l'enjeu n'est pas important. Voilà pourquoi j'insiste, madame la ministre, pour que vous transmettiez ce message au ministre concerné.

EXTENSION DE LA ZONE DE SÉCURITÉ  
PRIORITAIRE DE ROUBAIX-TOURCOING-  
WATTRELOS

**M. le président.** La parole est à M. Francis Vercamer, pour exposer sa question, n° 239, relative à l'extension de la zone de sécurité prioritaire de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.

**M. Francis Vercamer.** Monsieur le ministre de l'intérieur, l'agglomération roubaisienne a connu ces derniers mois une recrudescence de faits de délinquance et de violence, à l'instar de ceux déjà enregistrés l'année dernière dans le département du Nord.

Récemment, les transports en commun ont été à plusieurs reprises visés par des actes de violences urbaines, ce qui a provoqué la déviation des lignes de bus et la perturbation du service. Des coups de feu ont même été tirés dans les quartiers.

Le Gouvernement a créé en 2012 une zone de sécurité prioritaire qui s'étend sur les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Cette ZSP concentre moyens et effectifs de police, déjà insuffisants dans l'agglomération, privant les villes contiguës des outils nécessaires pour répondre, avec rapidité et rigueur, à une délinquance qui se moque des limites communales.

Aussi les faits délictueux et les violences urbaines restent-ils nombreux. La population est inquiète et ressent un fort sentiment d'insécurité. L'ambiance urbaine est tendue.

Cette situation porte atteinte aux efforts engagés depuis maintenant plusieurs années pour reconquérir l'espace public dans ces villes de l'agglomération roubaisienne.

Pour preuve, la situation des villes de Hem et de Lys-Lez-Lannoy : près de 200 millions d'euros ont été investis pour la requalification du quartier des Hauts Champs-Longchamp, situé dans la continuité urbaine des quartiers Est de la ville de Roubaix.

La rénovation urbaine, d'ailleurs menée dans le cadre intercommunal de ces trois villes, porte ses fruits en matière de qualité du bâti, de mixité sociale et d'implantation d'activités et services.

Alors que les enjeux de sécurité sont évidemment, et de la même manière, partagés avec la ville de Roubaix, il est incompréhensible que la ZSP ne s'inscrive pas dans la même logique intercommunale.

L'effet de transfert est patent. Alors que la coordination et les moyens des services de police se renforcent sur la ZSP créée, la délinquance et les violences urbaines se déplacent vers le territoire des communes voisines exclues du dispositif. Cela porte ainsi atteinte à l'objectif d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers en renouvellement.

Dans quelle mesure est-il possible d'engager l'extension de cette ZSP sur les quartiers des villes limitrophes présentant les mêmes caractéristiques ? Quels moyens entendez-vous mettre en œuvre pour améliorer la sécurité sur ces territoires ?

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

**M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur.** Monsieur le député, une zone de sécurité prioritaire a été créée le 13 décembre sur un vaste périmètre couvrant une quinzaine de quartiers des communes de Roubaix, Wattrelos et Tourcoing, dans des secteurs subissant des phénomènes de délinquance importants.

Le dispositif monte progressivement en puissance et produit déjà des résultats. L'autorité judiciaire y est particulièrement impliquée. Des effectifs dédiés agissent au quotidien, notamment pour renforcer la présence sur la voie publique, le travail judiciaire, le renseignement opérationnel. La prévention est un autre axe central du travail : elle est menée avec la ville, les bailleurs sociaux et l'éducation nationale.

Le périmètre retenu peut être discuté et évoluer, là comme ailleurs, mais il concerne indiscutablement les principales zones d'insécurité des trois communes. Il n'est pas envisagé à ce stade de l'étendre, cette ZSP étant déjà l'une des plus importantes de France, puisqu'elle couvre 40 % des trois villes concernées, ce qui représente 90 000 habitants.

L'inclusion du quartier des Hauts Champs-Longchamp en particulier serait peu opportune, car elle constituerait une rupture de la continuité géographique de la zone actuelle.

Les premiers résultats ne semblent pas s'accompagner d'un transfert de délinquance dans les quartiers ne relevant pas de la ZSP, puisqu'une baisse globale de la délinquance est constatée dans l'agglomération roubaisienne, notamment à Hem. La situation est plus contrastée dans d'autres secteurs, notamment à Lys-lez-Lannoy.

La comparaison des chiffres de la délinquance des six derniers mois avec ceux de la même période précédente fait apparaître une diminution des atteintes volontaires à l'intégrité physique sur l'ensemble de la division de Roubaix, qui couvre neuf communes. Mais au-delà des statistiques, il y a la réalité, auquel il convient de rester attentif.

S'agissant des effectifs de police, la création de la ZSP de Roubaix ne se traduit pas par un désengagement des forces dans les autres territoires. Par ailleurs, d'autres communes bénéficient aussi du renfort ponctuel de forces mobiles comme de la présence d'effectifs départementaux de la police nationale.

Les premiers résultats sont encourageants, je l'ai constaté à Tourcoing en début de semaine dans le cadre d'une opération conjointe avec les forces de police belges sur la délinquance transfrontalière.

Cette nouvelle méthode d'action, que nous évaluerons de façon permanente, peut être corrigée. J'entends ce que vous dites et je ne suis pas fermé par principe à votre demande. Je souhaite la plus grande efficacité possible dans ce territoire concerné par la délinquance. Je suis prêt à en reparler avec vous et évidemment, avec le préfet et le directeur départemental de la sécurité publique.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Vercamer.

**M. Francis Vercamer.** Monsieur le ministre, vous savez comme moi qu'il faut se méfier des statistiques : le directeur adjoint de la sécurité publique est venu lui-même constater que les habitants du quartier ne voulaient plus déposer de plaintes, puisque aucune suite concrète n'y était apportée et qu'ils s'exposaient de surcroît à des repréailles. Il convient donc de prendre les chiffres avec mesure, monsieur le ministre. Mais vous l'avez fait vous-même dans votre intervention : j'en suis satisfait et j'accepte bien évidemment votre invitation.

AVENIR DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE  
NOGENT-LE-ROTROU

**M. le président.** La parole est à Mme Laure de La Raudière, pour exposer sa question, n° 253, relative à l'avenir de la sous-préfecture de Nogent-le-Rotrou.

**Mme Laure de La Raudière.** Monsieur le ministre de l'intérieur, lors d'une visite à la préfecture de Chartres en juillet, vous avez déclaré : « Il ne faut jamais exclure de réformes. Cela peut passer par la fermeture d'équipements ». Par cette phrase, vous visiez clairement la fermeture de sous-préfectures en Eure-et-Loir.

Le 11 septembre, vous avez confirmé votre projet de réorganisation des préfectures et sous-préfectures sur le territoire français, sans préciser plus avant le calendrier ou les critères qui seront retenus ; c'est pourquoi je tenais à vous interroger sur l'état d'avancement du projet et plus spécialement sur l'avenir de la sous-préfecture de Nogent-le-Rotrou.

La majorité des services publics y sont présents. Je me suis mobilisée en 2008 lors de la fermeture du tribunal d'instance et du conseil des prud'hommes, pour obtenir la création d'une maison de justice et du droit. L'installation d'un greffe multi-compétences s'avère très précieuse pour les habitants, qui peuvent ainsi effectuer localement leurs démarches concernant toutes les procédures juridiques. Nous constatons aujourd'hui que c'est une réussite.

Nogent-le-Rotrou est une sous-préfecture rurale isolée, à une heure de route de la préfecture d'Eure-et-Loir. La présence sur place d'un service d'accueil au public et d'un sous-préfet est nécessaire.

Le rôle joué par le sous-préfet, en tant que représentant local du préfet, doit être souligné : c'est un acteur local essentiel, en ce qu'il prend les décisions qui engagent l'État et qu'il en assure le fonctionnement. Il représente par ailleurs un maillon important pour l'emploi, puisqu'il connaît tous les acteurs économiques locaux et l'ensemble des projets. Cette connaissance du terrain est absolument indispensable pour assurer le lien entre le territoire, les acteurs et les services de l'État, de plus en plus centralisés au niveau régional. Enfin, le sous-préfet peut jouer le rôle de médiateur et de référent pour les élus locaux.

La suppression de cette sous-préfecture apparaît donc contre-productive. Je ne suis pas opposée à des réformes de fonctionnement, mais je suis très attachée à la représentation de l'État par un sous-préfet à Nogent-le-Rotrou. C'est un peu un cri d'alarme face au sentiment d'abandon qu'expriment aujourd'hui tous les territoires ruraux.

Quel est donc, monsieur le ministre, votre projet pour la sous-préfecture de Nogent-le-Rotrou, comme pour d'autres sous-préfectures de territoires ruraux ?

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

**M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur.** Madame la députée, s'il y a un sentiment d'abandon des territoires ruraux, c'est qu'il vient de loin. C'est l'État qui a construit la nation, ou c'est la nation qui s'est construite autour de l'État ; celui-ci doit jouer son rôle protecteur, une mission essentielle. C'est ce qu'attendent nos compatriotes.

Dans le même temps, nous devons trouver des économies et faire un certain nombre de réformes pour atteindre les objectifs d'équilibre des finances publiques – que chacun d'entre nous, au-delà des débats politiques, partagera.

Dans cette perspective, il n'est pas absurde de réfléchir à une réforme de la carte des arrondissements, qui date de 1926. Repenser les missions des sous-préfectures doit être conciliable avec l'exigence de présence de l'État dans nos territoires, qu'ils soient urbains, périurbains, ruraux, littoraux, frontaliers ou montagnards.

J'ai chargé le secrétaire général du ministère d'élaborer une typologie des arrondissements et des tâches assurées par catégorie de sous-préfectures, autour d'un socle commun d'attributions, notamment le développement du territoire, l'emploi et la présence des services publics.

J'attends également les résultats d'une mission confiée à l'inspection générale de l'administration et à la délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale – DATAR – pour procéder à une évaluation et formuler un certain nombre de propositions.

N'anticipons pas le rapport de cette mission. Ma volonté, madame la députée, ne se résume pas, loin de là, à supprimer des sous-préfectures de manière absurde. Je souhaite au contraire que notre pays soit doté d'un réseau moderne et cohérent, qui permette de porter au mieux l'action de l'État dans les territoires, notamment ceux qui sont éloignés des principaux centres urbains ou des préfectures.

C'est dans ce cadre, et à l'issue de cette mission, que sera examinée la situation de la sous-préfecture de Nogent-le-Rotrou, comme celle de toutes les sous-préfectures de France.

**M. le président.** La parole est à Mme Laure de La Raudière.

**Mme Laure de La Raudière.** Monsieur le ministre, je veux vous faire part de la profonde conviction qui est la mienne : nous pouvons assurer la réorganisation des services publics et optimiser les moyens de l'État. Je pense notamment à la numérisation des procédures administratives, les mêmes données étant ressaisies plusieurs fois dans les mairies ou les préfectures. Les nouvelles technologies pourraient ainsi permettre d'améliorer considérablement l'efficacité des services publics sans qu'il soit nécessaire de fermer la représentation de l'État dans nos territoires ruraux.

Le sous-préfet est un peu le commercial de son territoire, en ce qu'il représente et défend ses intérêts vis-à-vis des services de l'État. Son rôle est extrêmement important. L'État en a besoin, les territoires ruraux aussi.

#### FICHIERS DE TRAITEMENT DES INFRACTIONS ET DES ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Goldberg, pour exposer sa question, n° 228, relative à la fiabilité des données contenues dans le STIC et la mise en place du fichier de traitement d'antécédents judiciaires.

**M. Daniel Goldberg.** Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur les problèmes posés par le système de traitement des infractions constatées. Ce fichier de police est consulté par les administrations à l'occasion de nombreuses démarches administratives, comme les naturalisations ou les enquêtes avant embauche, notamment pour la délivrance des autorisations d'accès aux zones aéroportuaires.

Si je ne mets pas en cause l'utilité du STIC, j'ai rencontré de nombreuses personnes victimes de ses imperfections. La Commission nationale de l'informatique et des libertés – CNIL – a ainsi relevé qu'en 2009, seulement 17 % des fiches étaient exactes, faute notamment d'actualisation ou d'effacement des mentions lorsque la personne est mise en hors de cause.

Ces inexactitudes fréquentes ont des conséquences parfois graves pour les personnes concernées. Dans ma circonscription, une femme répondant à tous les critères de naturalisation a vu sa demande ajournée à cause de la trace d'une plainte classée sans suite de son mari violent, dont elle a divorcé depuis. Bien que la justice ait reconnu par deux fois que l'ajournement de sa demande de naturalisation était abusif,

sa titularisation dans la fonction publique est retardée de plusieurs années. De plus, la procédure engagée en justice, provoquée par les défaillances du fichier STIC, a réveillé chez elle de douloureux souvenirs.

Il convient donc de s'assurer de la fiabilité et du bon usage du STIC et de son homologue pour la gendarmerie, le JUDEX, afin qu'ils ne créent aucune injustice. C'est d'ailleurs le sens du nouveau fichier de traitement des antécédents judiciaires – TAJ –, dont la mise en place a commencé. Sa mise en service complète est urgente, vu le nombre de personnes victimes des défaillances du STIC, comme les employés ou les futurs employés demandant une autorisation d'accès aux zones aéroportuaires.

Je souhaiterais donc savoir quand ce nouveau fichier sera pleinement opérationnel et connaître le contenu des informations consultables. L'absence de poursuite ou le simple rappel à la loi entraîneront-ils bien une suppression de la mention de l'antécédent dans le TAJ? L'effacement des infractions mineures sera-t-il bien automatique, et au terme de quel délai interviendra-t-il? Enfin, quelles garanties pouvez-vous apporter quant à la fiabilité des informations des anciens fichiers STIC et JUDEX qui seront reprises dans le TAJ?

Compte tenu des traumatismes causés par les dysfonctionnements du fichier STIC chez un grand nombre de personnes, votre réponse, monsieur le ministre, est très attendue par les habitants de ma circonscription.

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

**M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur.** Monsieur le député, je ne doute pas que ma réponse soit attendue, dans cet hémicycle bondé et au-delà... (*Sourires*) sur une question que je connais bien pour avoir été moi-même un élu d'Île-de-France.

La loi impose l'effacement des données en cas de décision de relaxe ou d'acquiescement. L'exactitude des données du fichier est ainsi tributaire des informations reçues par les services de police et de gendarmerie. Il arrive ainsi que des mentions subsistent dans les fichiers, alors qu'elles devraient être effacées – vous venez de nous en signaler un exemple probant.

La mise en service de TAJ, qui regroupe le STIC et JUDEX est en cours. Elle doit être achevée au premier semestre 2013. Le traitement des antécédents judiciaires sera ainsi relié au traitement Cassiopée du ministère de la justice, qui lui indiquera automatiquement les décisions judiciaires. La mise à jour de la base sera donc immédiate.

De même, les procédures judiciaires qui ont fait l'objet d'un classement sans suite et qui ne donnent pas lieu à effacement ne seront pas consultables dans le cadre des enquêtes administratives préalables à certains recrutements.

Ce nouvel outil doit donc mettre fin à une situation qui portait préjudice à des personnes en recherche d'emploi.

En tout état de cause, je rappelle régulièrement aux préfets et aux forces de l'ordre que la seule mention d'une personne dans un fichier ne saurait justifier une décision défavorable à un agrément ou une autorisation; le discernement nécessaire s'impose. Je veille en permanence à concilier les exigences opérationnelles des services et le respect des droits des personnes. La mise en service de TAJ doit y contribuer grandement.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Goldberg.

**M. Daniel Goldberg.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses précises, sur un sujet dont je sais que vous le maîtrisez parfaitement.

Elles m'amènent cependant à vous poser une question supplémentaire: Un simple rappel à la loi a-t-il vocation à être inscrit dans le futur TAJ?

J'ai été saisi, par exemple, du cas d'un étudiant qui a entrepris de brillantes études de mathématiques et qui voit ses démarches entravées pour une tentative de vol d'un montant de 30 euros commis en 2009, pour lequel la seule poursuite a consisté en un rappel à la loi. Le TGI de Rennes, à qui il s'est adressé, lui indique que cette mention du STIC ne pourra être effacée de son dossier avant vingt ans – vingt ans pour 30 euros et un simple rappel à la loi...

Une erreur de jeunesse de ce type, certes répréhensible, a-t-elle vocation à être effacée automatiquement à partir d'un délai assez court? Ne pensez-vous pas qu'un simple rappel à la loi ne devrait même pas figurer dans le TAJ, s'il n'y a pas eu d'autres poursuites engagées?

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

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Débat sur la traçabilité alimentaire ;

Débat sur la politique de la ville et la rénovation urbaine.

La séance est levée.

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

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

NICOLAS VÉRON