

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du mardi 30 janvier 2018

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	559
2 ^e séance	589
3 ^e séance	609

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

126^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 30 janvier 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

1. Questions orales sans débat (p. 562)

ACCOMPAGNEMENT SCOLAIRE DES ENFANTS HANDICAPÉS (p. 562)

Mme Virginie Duby-Muller

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées

Mme Virginie Duby-Muller

EFFECTIFS DES AUXILIAIRES DE VIE SCOLAIRE (p. 563)

Mme Monique Limon

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées

Mme Monique Limon

SITUATION DES EHPAD DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AIN (p. 564)

M. Charles de la Verpillière

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

M. Charles de la Verpillière

CENTRE HOSPITALIER DE CHÂTEAUDUN (p. 565)

M. Philippe Vigier

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

M. Philippe Vigier

LUTTE CONTRE LA MALADIE DE LYME (p. 566)

M. Christophe Naegelen

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

M. Christophe Naegelen

CENTRE HOSPITALIER DE CAYENNE (p. 566)

M. Gabriel Serville

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

M. Gabriel Serville

FILIÈRE NAUTIQUE DANS LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (p. 567)

M. Jean-Louis Masson

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics

M. Jean-Louis Masson

EMPRUNTS TOXIQUES SOUSCRITS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES (p. 568)

M. Éric Diard

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics

M. Éric Diard

IMPOSITION DES SALARIÉS TRANSFRONTALIERS INTÉRIMAIRES (p. 569)

Mme Hélène Zannier

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics

Mme Hélène Zannier

FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LE BÂTIMENT (p. 569)

M. Bruno Millienne

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics

M. Bruno Millienne

Suspension et reprise de la séance (p. 570)

SITUATION DU PERSONNEL DE DIRECTION DES ÉCOLES PRIMAIRES ET MATERNELLES (p. 570)

M. Lionel Causse

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale

M. Lionel Causse

RETRANSCRIPTION EN FRANCE DES UNIONS ENTRE PERSONNES DE MÊME SEXE CONCLUES AU ROYAUME-UNI (p. 571)

M. Alexandre Holroyd

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale

M. Alexandre Holroyd

RÉFORME DE LA JUSTICE ET MAINTIEN DES TRIBUNAUX (p. 572)

M. Xavier Roseren

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale

M. Xavier Roseren

CRÉATION D'UN CAPES OU D'UNE AGRÉGATION D'INFORMATIQUE (p. 573)

Mme Danièle Héryn

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

Mme Danièle Héryn

FONDS DE CONCOURS DES COMMUNES MEMBRES D'UN
SYNDICAT D'ÉLECTRICITÉ (p. 574)

M. Charles de la Verpillière

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur,
de la recherche et de l'innovation

M. Charles de la Verpillière

LUTTE CONTRE LE TRAFIC ET LA CONSOMMATION DE
CRACK DANS LE MÉTRO (p. 574)

M. Pierre-Yves Bournazel

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Pierre-Yves Bournazel

RÔLE DES ÉLUS DANS LES REDÉCOUPAGES TERRITORIAUX
(p. 575)

Mme Géraldine Bannier

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Géraldine Bannier

COMPTEURS LINKY (p. 576)

M. Loïc Prud'homme

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Loïc Prud'homme

CENTRE INDUSTRIEL DE STOCKAGE GÉOLOGIQUE
CIGEO À BURE (p. 577)

Mme Caroline Fiat

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Caroline Fiat

AVENIR DE LA CENTRALE THERMIQUE DU HAVRE
(p. 578)

M. Jean-Paul Lecoq

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Jean-Paul Lecoq

NUISANCES SONORES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES (p. 579)

Mme Marietta Karamanli

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

PROLIFÉRATION DU SANGLIER DANS LE GARD (p. 580)

M. Olivier Gaillard

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Olivier Gaillard

DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTHANISATION (p. 581)

Mme Huguette Tiegna

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Huguette Tiegna

LIAISON FERROVIAIRE CLERMOND-FERRAND-PARIS
(p. 581)

Mme Laurence Vichnievsky

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Laurence Vichnievsky

DESSERTE DE NEVERS PAR LA SNCF (p. 582)

Mme Perrine Goulet

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Perrine Goulet

DESSERTE DE GISORS PAR LA LIGNE J DE LA SNCF
(p. 583)

Mme Claire O'Petit

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Mme Claire O'Petit

SÉCURITÉ DE LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE
(p. 584)

M. Rémy Rebeyrotte

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Rémy Rebeyrotte

RÉALISATION DU BARREAU FERROVIAIRE ENTRE CREIL ET
ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE (p. 585)

M. Pascal Bois

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Pascal Bois

DYSFONCTIONNEMENTS SUR LE RER A (p. 585)

M. Guillaume Vuilletet

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Guillaume Vuilletet

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES RÉSEAUX
D'INITIATIVE PUBLIQUE POUR LA FIBRE OPTIQUE
(p. 586)

M. Sébastien Leclerc

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

M. Sébastien Leclerc

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 587)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

ACCOMPAGNEMENT SCOLAIRE DES ENFANTS HANDICAPÉS

Mme la présidente. La parole est à Mme Virginie Duby-Muller, pour exposer sa question, n° 104, relative à l'accompagnement scolaire des enfants handicapés.

Mme Virginie Duby-Muller. Ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Ils s'appellent Ezio, Thelma, Livia, Mohamed ou Gabriel et, même s'ils sont atteints de différents handicaps moteurs ou psychologiques, ils ne demandent qu'à aller à l'école et à suivre une scolarité avec leurs camarades. Aujourd'hui, ils subissent pourtant, avec leurs familles, les conséquences de la dégradation très importante de l'accompagnement scolaire des enfants handicapés.

Cinq mois après la rentrée, en effet, en Haute-Savoie comme dans de nombreux autres départements, les auxiliaires de vie scolaire – les AVS – font toujours cruellement défaut. Les conditions dans lesquelles ils exercent leur profession sont extrêmement difficiles : manque de formation, salaires peu valorisants, contrats majoritairement à temps partiel et arrêts maladie fréquents sans remplacement.

Les enfants ne bénéficient donc que partiellement des heures néanmoins notifiées par les maisons départementales des personnes handicapées, les MDPH. Pour des enfants handicapés, ce temps n'est pas seulement précieux : il permet de garantir leur avenir et leur autonomie.

En les privant, totalement ou partiellement, de ce temps complémentaire à la scolarisation, on les prive de leur capital d'avenir. Au terme du parcours du combattant qu'on leur impose, les familles en viennent à déscolariser leurs enfants, ou à traverser la frontière pour les inscrire dans des écoles chez notre voisin suisse, afin de leur assurer une meilleure prise en charge, grâce notamment à la méthode ABA – *applied behavior analysis* –, qui vise à lutter contre les troubles de l'autisme.

Madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, l'accès à l'école adaptée doit être le même pour tous les enfants sur l'ensemble de notre territoire. Vous avez affirmé, il y a quelques mois, votre volonté de faire de la scolarisation des enfants handicapés « une priorité absolue ». Aujourd'hui, pourtant, seules des solutions au rabais sont proposées aux familles et les inégalités scolaires gagnent du terrain.

Dans une Europe en progrès sur la question du handicap, la France fait office de mauvaise élève, tant sur le plan de l'inclusion scolaire que sur celui des prises en charge possibles. Quel est donc votre plan d'action pour résoudre ce problème urgent et selon quel calendrier ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Madame la députée, vous avez raison : garantir le droit à une scolarisation de qualité à tous les élèves en situation de handicap nécessite une transformation profonde tant du système éducatif que de l'offre médico-sociale.

Le Gouvernement s'y est pleinement engagé, et ce de manière interministérielle. La problématique des accompagnants ne peut à elle seule expliquer les difficultés de scolarisation des élèves en situation de handicap, en particulier de ceux présentant un trouble du spectre de l'autisme.

Des unités d'enseignement dédiées, comme de nombreuses autres adaptations, sont tout aussi déterminantes. Aussi le Gouvernement a-t-il, dès la rentrée 2017, sanctuarisé 50 000 emplois aidés et créé 8 086 postes d'accompagnants des élèves en situation de handicap – AESH.

Les dotations en emplois permettent de couvrir les besoins de près de 164 000 élèves ayant reçu une notification. Cela dit, dans certains territoires – notamment en Haute-Savoie, comme vous l'avez noté, madame la députée –, les difficultés de recrutement entraînent effectivement, faute de candidats, des délais d'affectation.

Concernant l'insuffisance du nombre d'heures notifiées, il convient de distinguer deux types d'aides : d'une part, les aides humaines individualisées, qui font en effet l'objet d'une notification sous la forme d'un volume horaire à respecter, et, d'autre part, les aides humaines mutualisées dont le volume horaire n'est pas défini et pour lesquelles l'emploi du temps est à la charge de l'établissement.

Pour résoudre les difficultés récurrentes d'accompagnement, le Gouvernement a annoncé plusieurs mesures visant à permettre à l'école de la République d'être pleinement inclusive, la première d'entre elles consistant à mieux informer, former et accompagner les enseignants grâce à des ressources en ligne : une plateforme dédiée permettra, dès la rentrée prochaine, de trouver les informations nécessaires et suffisantes afin de mieux scolariser et accompagner les enfants handicapés en trois clics.

Le Gouvernement souhaite également multiplier et diversifier les modes de scolarisation et veiller à ce que les élèves sortent de l'école avec un diplôme ou une certification professionnelle, car ce qui nous anime est bien le souhait d'améliorer leur insertion, après leur scolarité, dans la société.

Nous voulons également adosser l'offre médico-sociale aux établissements scolaires : cela doit être l'affaire de tous, car cela revient à mettre en application le décret du 2 avril 2009 relatif à la scolarisation des enfants, des adolescents et des jeunes adultes handicapés et à la coopération entre les établissements médico-sociaux et l'éducation nationale.

Le Gouvernement souhaite, en outre, améliorer le recrutement et l'organisation du dispositif d'accompagnement, ou encore transformer durablement l'accompagnement des élèves en situation de handicap – afin que ceux-ci gagnent en efficacité comme en professionnalisation – et à limiter autant que possible le turn-over, car il leur est véritablement préjudiciable et entraîne des ruptures de parcours.

L'accompagnement ne doit pas être la condition de la scolarité et de la scolarisation des élèves en situation de handicap. Il ne doit pas dispenser les établissements scolaires d'adapter, avec l'appui du secteur médico-social, leurs conditions d'études ainsi que leurs besoins éducatifs particuliers.

Mme la présidente. La parole est à Mme Virginie DUBY-MULLER.

Mme Virginie DUBY-MULLER. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de ces éléments. Je tenais vraiment à appeler votre attention sur la détresse des familles, qui est réelle. Vous avez souligné le problème spécifique rencontré en Haute-Savoie, à savoir la difficulté de recruter, liée à la proximité de la Suisse. Je compte naturellement sur votre vigilance pour suivre la situation de ce territoire frontalier et trouver des solutions adaptées pour accompagner les familles.

Il faut également, comme vous l'avez rappelé, veiller à ce qu'il y ait de la continuité dans le soutien apporté aux enfants. En effet, le turn-over est en soi une source de difficultés supplémentaires : les enfants en situation de handicap ont besoin, pour évoluer, d'un suivi régulier, assuré par des personnes en lesquelles ils ont confiance.

EFFECTIFS DES AUXILIAIRES DE VIE SCOLAIRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique LIMON, pour exposer sa question, n° 117, relative aux effectifs des auxiliaires de vie scolaire.

Mme Monique LIMON. Ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Elle rejoint les propos que vient de tenir Mme DUBY-MULLER.

Madame la secrétaire d'État, vous êtes pleinement consciente, de même que l'ensemble de mes collègues, de l'importance des auxiliaires de vie scolaire pour la scolarisation en milieu ordinaire des élèves en situation de handicap. Par leur présence en classe ainsi que dans l'ensemble des activités scolaires, les auxiliaires de vie scolaire – AVS – apportent à ces élèves un soutien continu, adapté et humain – en un mot, indispensable.

Lors de la rentrée scolaire de septembre dernier, le Gouvernement a, comme vous l'avez rappelé, renforcé les effectifs des AVS pour les porter à plus de 80 000, ce qui représente une augmentation de 11 % par rapport à la rentrée 2016. Cet effort mérite d'être salué et reconnu. Toutefois, l'ensemble des besoins sont loin d'être satisfaits et les situations dont on nous informe localement font état de la grande inquiétude de nombreuses familles.

Dans ma circonscription, par exemple, les parents d'un élève de cours élémentaire deuxième année m'ont contactée car son AVS est en arrêt maladie depuis le 9 octobre et n'a toujours pas été remplacé. En outre, une mutualisation des AVS n'est pas possible dans l'école qu'elle fréquente car les deux autres enfants qui y sont suivis ne sont pas dans la même classe. Cela fait donc quatre mois qu'elle ne peut bénéficier d'une assistance pendant le temps scolaire. La maîtresse elle-même a tiré la sonnette d'alarme, insistant sur le fait que cette jeune enfant a vraiment besoin d'un AVS.

Il ne s'agit pas là d'un cas isolé : dans le nord de l'Isère, dont je suis originaire, cinquante et un enfants ayant reçu de la MDPH une notification d'AVS ne sont toujours pas accompagnés dans les faits. Trente postes sont actuellement vacants. Les services départementaux de l'académie de Grenoble en charge de l'adaptation scolaire et de la scolarisation des élèves handicapés, que j'ai contactés, ont reçu une autorisation de recruter en contrat unique d'insertion – CUI – des AVS, mais seulement pour onze postes sur les trente.

La problématique de recrutement est double, car il faut non seulement trouver des personnes ayant une appétence pour ce métier, mais également que leur statut leur permette de bénéficier des contrats d'accompagnement dans l'emploi, ou CAE.

En Isère, comme partout en France, les familles concernées éprouvent un sentiment d'incompréhension mais aussi, parfois, de colère. Elles ne sont pas les seules à ressentir durement cette situation : c'est également le cas, bien évidemment, du corps enseignant, qui s'efforce, dans la mesure du possible, de pallier ces absences prolongées.

Madame la secrétaire d'État, la société inclusive que nous appelons de nos vœux nous oblige à nous donner les moyens de notre ambition. Aussi, pouvez-vous nous indiquer si des crédits supplémentaires seront accordés ou redéployés afin d'ouvrir plus de postes d'AVS en vue de répondre à des besoins réels et urgents ? Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour pallier le manque de candidats et valoriser le diplôme d'État d'accompagnant éducatif et social, le DEAES ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie CLUZEL, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Oui, madame la députée, l'accompagnement des élèves en situation de handicap pose, depuis plus de quinze ans, des problèmes récurrents : à chaque rentrée scolaire, et tout au long de l'année, des élèves restent en attente d'un accompagnement.

Ces problèmes sont liés à l'augmentation des prescriptions des MDPH – à un rythme de 13 % par an –, qui rend difficile l'ajustement des moyens. Ils proviennent également des contraintes d'éligibilité aux deux statuts d'accompagnant – emplois aidés, accompagnant d'élève en situation de handicap – et à la faible attractivité de ces emplois.

Les mesures prises sous la précédente législature pour professionnaliser les accompagnants n'ont pas permis d'améliorer la situation. Dès la rentrée 2017, le Gouvernement a, comme je l'ai déjà indiqué, sanctuarisé 50 000 emplois aidés et créé 8 086 postes d'AESH pour accompagner 164 000 élèves en situation de handicap. Avec plus de 165 000 élèves ayant reçu une notification à la fin du mois de décembre 2017, les dotations en emplois

permettent de couvrir la demande. Il s'agit donc, comme vous l'avez signalé, madame la députée, d'un problème de recrutement.

Dans quelques académies, comme celle de Grenoble – mais c'est également vrai, nous venons de le voir, en Haute-Savoie –, les difficultés de recrutement entraînent effectivement, faute de candidats, des délais d'affectation inacceptables pour les élèves en situation de handicap comme pour leurs familles.

Pour résoudre cette difficulté récurrente, en liaison avec le ministre de l'éducation nationale, et dans la droite ligne des différentes annonces concernant l'école inclusive, le Gouvernement a pris plusieurs mesures qui entreront en application à partir du mois d'avril 2018 : mission d'inspection visant à évaluer les disparités territoriales du dispositif – qui sont grandes, et assez inexplicables, entre les AVS mutualisés et les aides individuelles – et préconiser des améliorations ; transformation beaucoup plus rapide des emplois aidés en AESH, ce qui représentera – c'est un gage tant de professionnalisation que de pérennisation des personnels travaillant auprès des élèves en situation de handicap – 4 500 emplois ; assouplissement des conditions de recrutement et de transformation des emplois aidés ; enfin, grande campagne de recrutement active dans les zones et territoires en tension, en liaison avec Pôle emploi.

Au-delà de ces mesures de court terme, le Gouvernement envisage de transformer durablement ce dispositif pour en améliorer la qualité et rendre le métier plus attractif, seule manière d'agir contre le turn-over et contre les difficultés récurrentes de recrutement qui, malheureusement, le caractérisent actuellement.

Madame la députée, vous pouvez compter sur notre entière détermination pour travailler sur une réelle qualité des parcours.

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Limon.

Mme Monique Limon. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie beaucoup de votre réponse qui conforte ma volonté d'avancer ensemble sur ce sujet. Effectivement, les filières de formation ont une grande importance dans le domaine de l'aide à la personne au sens large : les débouchés existent, nous le voyons. L'adaptation de nos sociétés à la dépendance est d'ores et déjà un enjeu majeur ; elle passe nécessairement par une information de qualité au moment de l'orientation et nécessite de renforcer le lien – parfois même de le créer – entre le milieu professionnel et les établissements de formation.

SITUATION DES EHPAD DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AIN

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de la Verpillière, pour exposer la question n° 105 de M. Xavier Breton, relative à la situation des EHPAD dans le département de l'Ain.

M. Charles de la Verpillière. Je m'exprime effectivement au nom de mes deux collègues députés de l'Ain, Xavier Breton, qui devait initialement poser cette question mais qui est empêché, et Damien Abad.

Madame la ministre des solidarités et de la santé, en ce jour de mouvement national des personnels des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes – les EHPAD –, nous appelons votre attention sur la situation du département de l'Ain, laquelle est en effet préoccupante : l'augmentation du niveau de dépendance des résidents en

EHPAD alourdit la charge de travail des personnels soignants. Les sous-effectifs pèsent lourdement sur les conditions de travail, et la diminution brutale des contrats aidés, votée par votre majorité lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2018, va contribuer à fragiliser encore plus un grand nombre d'établissements.

Alors que l'Europe affiche un taux moyen de 1 agent par résident, le taux d'encadrement n'est en France que de 0,6. Cette dégradation des conditions de travail dans les EHPAD conduit à l'épuisement des personnels, à une véritable souffrance au travail, et peut se traduire, malgré leur dévouement, par une grave détérioration de la prise en charge de nos personnes âgées dépendantes.

Madame la ministre, les familles sont inquiètes. La solution ne peut venir d'une augmentation des tarifs journaliers, qui représentent déjà une dépense supérieure à 1 800 euros par mois dans l'Ain, montant plus élevé que la plupart des pensions de retraite. Le conseil départemental de l'Ain, quant à lui, a atteint les limites de son effort financier : 42 millions d'euros par an, en additionnant l'allocation personnalisée d'autonomie, l'aide sociale à l'hébergement et les subventions d'investissement aux établissements.

Dans ces conditions, c'est à l'État de prendre ses responsabilités. Madame la ministre, qu'est-ce que le Gouvernement envisage de faire afin de remédier à cette crise grave ?

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

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le député, la question des difficultés rencontrées par les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes prend, à juste titre, une place importante dans le débat public. Elle est une de mes priorités depuis mon arrivée au Gouvernement. Les problèmes que vous soulignez ont été anticipés, puisque beaucoup de mesures ont déjà été adoptées en décembre dernier dans le cadre du projet de loi de financement de la Sécurité sociale.

Concernant le modèle de financement, la réforme en cours, lancée en 2017, est une réforme juste, que l'État accompagnera en augmentant de plus de 400 millions d'euros les crédits alloués aux EHPAD, notamment pour le financement des soins. Je nommerai très prochainement un médiateur chargé de faire toute la lumière sur les chiffres relatifs à cette réforme et de faire le lien entre l'administration et les fédérations.

Je voudrais évoquer plus en détail les mesures contenues dans la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2018, que vous avez adoptée en décembre dernier, car elles sont importantes. Il a été accordé 72 millions d'euros supplémentaires pour recruter du personnel cette année et améliorer la prise en charge ; s'y ajoutent 10 millions d'euros alloués au renforcement de la présence des infirmières la nuit ; 28 millions d'euros supplémentaires ont été prévus pour accompagner les EHPAD en difficulté financière – en pratique, cette enveloppe sera fléchée vers les établissements publics ; enfin, j'ai annoncé le déblocage d'une enveloppe de 50 millions d'euros de crédits, à la main des agences régionales de santé, afin d'appuyer ponctuellement les EHPAD. Au total, il y aura cette année 160 millions d'euros supplémentaires pour mener des actions ciblées sur les EHPAD en difficulté, donc répondre aux inquiétudes relatives à la baisse des financements.

J'ai demandé en parallèle aux agences régionales de santé, en liaison avec les conseils départementaux, d'examiner de façon prioritaire la situation des EHPAD repérés, en vue

notamment de leur apporter un appui exceptionnel. Je rappelle que les effets de la réforme de la tarification dépendent aussi de la manière dont les départements appliquent le texte et financent leur part à travers l'allocation personnalisée d'autonomie, l'APA.

Pour le futur, et à partir de 2019, je souhaite accompagner les efforts de transformation des EHPAD, améliorer la qualité de vie au travail et renforcer les dispositifs de promotion et de contrôle de la qualité et de la bienveillance. Des mesures allant dans ce sens ont été annoncées. Ma volonté est clairement de mettre en place un modèle d'organisation pérenne, qui garantira une offre de qualité sur l'ensemble du territoire, adaptée aux besoins des personnes.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de la Verpillière.

M. Charles de la Verpillière. Merci, madame la ministre, pour votre réponse, même si elle me laisse un peu sur ma faim. Je souhaiterais que les chargés de mission dont vous avez parlé – médiateur, délégation de l'ARS – viennent rencontrer le conseil départemental de l'Ain. Nous serions disposés à répondre à toutes leurs questions.

CENTRE HOSPITALIER DE CHÂTEAUDUN

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier, pour exposer sa question, n°124, relative au centre hospitalier de Châteaudun.

M. Philippe Vigier. Madame la ministre des solidarités et de la santé, je voudrais appeler votre attention sur la situation de l'hôpital de Châteaudun, dans le département de l'Eure-et-Loir.

Il y a quelques semaines, vous avez accompagné le Premier ministre, M. Édouard Philippe, à Châlus. Au cours de ce déplacement, celui-ci a prononcé des phrases importantes : « La République doit garantir un égal accès aux soins à ses citoyens, où qu'ils habitent en France. La situation actuelle constitue [...] une véritable rupture d'égalité pour celles et ceux qui, parce qu'ils ont simplement la malchance de vivre au mauvais endroit, ne peuvent pas accéder rapidement à des soins médicaux ».

Si je cite ces paroles, c'est que, comme vous le savez – nous avons déjà eu l'occasion d'en parler ensemble – le département de l'Eure-et-Loir est, en la matière, l'un des plus sinistrés de France; on y compte 87 médecins pour 100 000 habitants, secteurs privé et public confondus. Notre hôpital, qui est en train d'être intégré dans un groupement hospitalier de territoire comprenant aussi les hôpitaux de Chartres, de Dreux et de Nogent-le-Rotrou, est malheureusement victime d'un démantèlement progressif de ses services : après la cardiologie et une partie de la pneumologie, c'est aujourd'hui la maternité dont on nous annonce la fermeture. Pourtant, on y compte jusqu'à 366 naissances, et on n'y a jamais déploré aucun accident. On vient à cette maternité depuis 142 communes autour de Châteaudun, voire depuis les départements du Loiret et du Loir-et-Cher.

Nous avons donc pris le taureau par les cornes, avec les professionnels de santé de l'hôpital, ceux du secteur privé, les usagers et les élus, afin de bâtir un projet alternatif de territoire. L'hôpital se trouve, madame la ministre, au cœur d'un bassin de vie de 57 000 habitants; il est distant de 50 minutes ou 1 heure en voiture d'Orléans-La Source et de 50 minutes de Chartres. Comment imaginer que l'on n'y dispose pas d'une maternité susceptible d'accueillir les femmes qui souhaiteraient y accoucher? Nous avons par conséquent engagé une démarche active. Nous avons demandé à

l'agence régionale de santé un délai de trois mois, et nous serons prêts à la fin du mois de février ou au début du mois de mars à démontrer qu'un projet alternatif est possible.

Une pétition en ligne montre l'attachement viscéral des habitants du territoire à cette maternité; elle a d'ores et déjà recueilli plus de 15 000 signatures. Je vous demande de nous faire confiance, de nous donner un peu de temps, afin que les paroles prononcées par le Premier ministre prennent toute leur résonance, car il doit y avoir dans les territoires des services de proximité. Bien sûr, il ne s'agit pas de disposer de toutes les spécialités – mais qui peut prétendre que la cardiologie, la pneumologie, les urgences ou la maternité ne sont pas des éléments vitaux d'un hôpital? Si l'hôpital de Châteaudun les perdait, il ne serait plus un hôpital général, il ne serait qu'un hôpital de proximité.

Je vous dis tout cela avec beaucoup de gravité, madame la ministre, en étant conscient que c'est un défi à relever – mais je suis persuadé que nous pouvons le faire ensemble.

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

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le député, le centre hospitalier de Châteaudun est un hôpital de proximité, et il le restera; le terme « proximité » renvoie précisément à l'objectif de répondre de façon concrète aux besoins des populations concernées.

Un établissement comme le centre hospitalier de Châteaudun a toute sa place dans la gradation de l'offre de soins que nous mettons en place dans le cadre des groupements hospitaliers de territoire. Il est donc en train d'être pensé en complémentarité avec des hôpitaux porteurs de plus grands plateaux techniques, et en forte articulation avec les soins de ville.

Concernant la maternité, cette dernière est confrontée depuis longtemps à des problèmes de sécurité, d'organisation et surtout de continuité médicale, avec une baisse d'activité. Or lorsqu'il est question de maternité, la sécurité est, et doit rester, notre priorité absolue. Toutes les études internationales le montrent : la sécurité dans le champ des maternités est étroitement liée au niveau d'activité du service.

J'entends les revendications qui sont exprimées et que vous relayez. La transformation d'une maternité en centre périnatal de proximité ne signifie pas un affaiblissement de l'hôpital ni de l'offre de soins, bien au contraire. L'élaboration d'un projet avec l'ensemble des acteurs est en cours. Cette démarche a reçu, en novembre dernier, l'aval de l'agence régionale de santé, en liaison avec la direction de l'hôpital. Je ne peux que me féliciter de cette volonté de mener une démarche participative avec les acteurs de l'hôpital, dont les propositions viendront enrichir la réflexion globale actuellement menée par la direction de l'établissement en matière de projet médical et de gradation des soins.

Je souhaite, monsieur le député, que les réflexions actuellement menées puissent aboutir au résultat d'offrir à la population du bassin dunois un accès aux soins efficace, durable et sécurisé.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. La transformation de la maternité en centre périnatal entraînera la fermeture du bloc opératoire. Cela fait maintenant un an et demi que l'agence régionale de santé nous promet de la chirurgie ambulatoire. À l'heure où je vous parle, il n'y a toujours rien, bien qu'une étude prospective ait été faite. Pourquoi? Parce que nous n'avons

jamais reçu le moindre soutien de la part du centre hospitalier de Chartres ou du groupement hospitalier de territoire, les médecins refusant de se déplacer jusqu'à chez nous.

Madame la ministre, nous ne nous laisserons pas faire. Nous ne pouvons travailler que dans un climat de confiance ; or, aujourd'hui, c'est la défiance organisée.

Vous avez raison : la sécurité doit être la règle – mais pour cela, il faudrait que lorsqu'un gynécologue souhaite travailler dans cet hôpital, sa demande soit relayée par la direction, ce qui n'est pas le cas, comme vous le savez, puisque j'ai dû prendre contact directement avec votre cabinet.

LUTTE CONTRE LA MALADIE DE LYME

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Naegelen, pour exposer sa question, n° 125, relative à la lutte contre la maladie de Lyme.

M. Christophe Naegelen. Madame la ministre des solidarités et de la santé, la maladie de Lyme touche officiellement 27 000 nouvelles personnes chaque année. Certaines associations estiment même que le chiffre serait en réalité dix fois supérieur.

Les difficultés rencontrées par les patients atteints de la borréliose de Lyme commencent dès le dépistage. Le diagnostic effectué à l'aide de la méthode immuno-enzymatique ELISA – *enzyme-linked immunosorbent assay* –, imposée en France depuis 2006, pose de nombreux problèmes, car le test est peu fiable et s'avère moins efficace que celui qui est utilisé en Allemagne, où dix fois plus de cas sont officiellement recensés. Or la maladie peut devenir chronique si le diagnostic est tardif, voire inexistant, et engendrer des troubles neurologiques, cardiaques, articulaires et dermatologiques.

Une fois la maladie dépistée, la prise en charge des patients n'est pas satisfaisante. Pour certains, les méthodes traditionnellement recommandées ne sont pas efficaces et le parcours de soin n'est pas adapté pour traiter des douleurs parfois insupportables, ce qui les oblige à aller suivre des thérapies en Allemagne, où les résultats sont bien meilleurs.

Enfin, la borréliose de Lyme n'est pas considérée comme une affection de longue durée, ce qui prive les patients d'une prise en charge appropriée et du remboursement intégral des traitements.

Dans ce contexte, pourriez-vous, madame la ministre, faire le point sur la mise en œuvre du plan national de lutte contre la maladie de Lyme, censé avoir été lancé en janvier 2017 ? Pouvez-vous nous confirmer que les résultats des travaux en vue de l'élaboration d'un protocole national de diagnostic et de soins, reportés depuis juillet 2017, seront bien communiqués dans les temps ? Quelle en est la nature ?

Enfin, je souhaite vous soumettre l'idée de reconnaître la maladie de Lyme comme chronique afin de soulager la vie de nombreux patients et de les faire bénéficier d'une prise en charge pour affection de longue durée. Quelle est la position du Gouvernement sur ce point ?

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

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le député, le plan national de lutte contre la maladie de Lyme et les maladies transmissibles par les tiques a été lancé en 2016. Il comprend cinq axes stratégiques et quinze actions. L'enjeu majeur est de mieux diagnostiquer la maladie de Lyme sous ses différentes formes. Les tests

sérologiques actuels sont efficaces dès lors qu'ils sont pratiqués dans la bonne fenêtre de tir. En dehors de ces cas, nous devons probablement développer de nouveaux tests de diagnostic plus innovants. Des projets de recherche sont en cours – mais c'est une question qui dépasse nos frontières.

En France, la situation est très diverse suivant les régions. Des taux d'incidence élevés sont relevés en Alsace : avec 232 cas pour 100 000 habitants, ils sont très proches des valeurs relevées en Allemagne. Ils sont plus faibles dans les autres régions.

La Haute Autorité de santé a été saisie en vue d'élaborer un protocole national de diagnostic et de soins, un PNDS, qui permettra d'optimiser les parcours et d'harmoniser la prise en charge et le suivi de la maladie sur l'ensemble du territoire, afin d'éviter l'errance médicale dont souffrent certains patients. Les travaux seront rendus le 8 mars, après une large concertation des sociétés savantes. Le comité de pilotage se réunira quant à lui à la fin du mois de mars pour présenter la version finale du PNDS. Dès la finalisation de ce dernier, les agences régionales de santé désigneront des centres spécialisés pour la prise en charge des patients dans les régions, afin de permettre un suivi des patients à proximité de leur domicile. D'ores et déjà, des consultations spécialisées se mettent en place, notamment dans l'est, à Nancy et à Strasbourg, ainsi qu'à Nantes.

J'espère, monsieur le député, que l'ensemble de ces informations vous apporteront de quoi rassurer les familles et les personnes victimes de cette maladie.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Naegelen.

M. Christophe Naegelen. Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je tenais à appeler votre attention sur la détresse et le sentiment d'abandon des malades, ainsi que sur le cas particulier des Vosges, qui est l'un des départements de France les plus touchés. Ma circonscription est d'ailleurs limitrophe de l'Alsace, que vous avez citée.

Du fait de la position géographique des Vosges et du grand nombre de malades qui y sont recensés, il serait nécessaire d'y développer un service au plus près des victimes. Vous avez évoqué la création de centres spécialisés ; je vous saurais gré de tenir compte de la situation particulière des Vosges dans le plan régional de santé.

CENTRE HOSPITALIER DE CAYENNE

Mme la présidente. La parole est à M. Gabriel Serville, pour exposer sa question, n° 100, relative au centre hospitalier de Cayenne.

M. Gabriel Serville. « À l'hôpital de Cayenne, des murs sont maculés de taches noires. Les eaux usées des toilettes de l'orthopédie coulent dans les chambres de réanimation. Dans certains couloirs, la moisissure prend le dessus. De petites plantes ressemblant à des fougères sortent désormais de conduits. Des fientes d'oiseau parsèment certaines coursives à l'air libre. Parfois, les détritrus s'amoncellent. » Ainsi commence, madame la ministre des solidarités et de la santé, un article publié par le journal *Le Point* en avril dernier, alors que la Guyane traversait la plus grave crise sociale de son histoire. Cette crise s'est poursuivie jusqu'en juin 2017 par une grève, elle aussi historique, du personnel de cet hôpital. Ce mouvement n'aura pas été vain, puisqu'il a abouti à la signature, sous votre autorité, d'un protocole d'accord qui devait poser les bases d'un nouveau départ pour le service public hospitalier en Guyane.

Malheureusement, l'euphorie de la victoire a, depuis, laissé place à la désillusion face à une situation toujours catastrophique et qui voit les déboires de l'hôpital de Cayenne continuer à faire les choux gras de la presse locale, en dépit des efforts importants déployés par les personnels de cet établissement pour répondre aux besoins des patients.

Après le retour sur l'engagement de doter Maripasoula d'un hôpital, annoncé par le Président de la République lui-même lors de son récent déplacement en Guyane, c'est désormais d'un éventuel refus du plan de modernisation présenté par le centre hospitalier Andrée Rosemon au comité interministériel de la performance et de la modernisation de l'offre de soins qu'il est question, avec les conséquences néfastes que cela implique en termes d'investissements, voire d'embauches, pour ce centre qui est, pour beaucoup de spécialités, l'unique structure de santé dont dispose la population guyanaise. Rappelons qu'il est destiné à devenir, à moyen terme, un centre hospitalier universitaire.

Telles sont les raisons pour lesquelles, madame la ministre, je vous demande de nous rassurer quant à la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre les engagements pris dans le cadre du protocole de fin de conflit de juin 2017 et, plus largement, d'offrir aux Guyanais une offre publique hospitalière qui soit digne de la République.

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

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le député, je tiens tout d'abord à vous faire part de ma reconnaissance face au dévouement des personnels de l'établissement dont vous avez parlé. Le comité interministériel de la performance et de la modernisation de l'offre de soins – COPERMO – a, dans sa séance du 19 décembre dernier, confirmé l'appui de l'État au plan d'investissement de l'établissement à hauteur de 40 millions d'euros. Cette aide, qui doit couvrir l'ensemble des besoins d'investissements lourds de l'établissement pour les années à venir, permettra en particulier de moderniser le plateau de soins critiques et d'améliorer les conditions d'accueil dans plusieurs centres délocalisés de santé et de prévention.

En parallèle, le COPERMO a demandé à la direction du centre hospitalier Andrée Rosemon de travailler à l'élaboration d'une trajectoire financière pérenne, qui permettra à l'établissement de mettre en cohérence l'ouverture des lits et des équipements supplémentaires. Cela sera permis par les investissements que je viens d'évoquer, avec des recrutements de personnels fonctionnaires prévus par le protocole d'accord de juin 2017.

À la fin du premier semestre de 2018, le comité s'assurera de l'effectivité de ces engagements en examinant de nouveau le plan d'investissement finalisé et la stratégie pluriannuelle de l'établissement. La solidité des hypothèses sur lesquelles s'appuie le plan de développement proposé et la pertinence des projets médicaux du territoire et de l'établissement dans leur réponse aux besoins de santé de la population seront bien évidemment des éléments déterminants du suivi de ce dossier par le COPERMO. Le Gouvernement porte donc une attention toute particulière à cet établissement de Guyane.

Mme la présidente. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. J'ai écouté votre réponse avec beaucoup d'attention, madame la ministre, et vous en remercie pour les patients guyanais et surtout pour les personnels, qui assument une lourde responsabilité.

Cela dit, s'agissant de l'offre de soins hospitaliers en Guyane, nous partons de très loin. C'est pourquoi je continuerai, autant que faire se peut et chaque fois que cela sera nécessaire, à porter la parole auprès de votre ministère.

La densité médicale en Guyane, sur laquelle je me suis penché avec attention, n'est que de 55 médecins généralistes pour 100 000 habitants, contre 104 pour 100 000 en France hexagonale. L'écart se creuse encore pour les médecins spécialistes, avec une densité de 27 pour 100 000, contre 94 pour 100 000 en France hexagonale. C'est dire à quel point l'expression « désert médical » prend tout son sens dans ce territoire. J'espère donc que les préconisations que vous faites aujourd'hui permettront d'améliorer son attractivité, ainsi que la prise en charge des patients par le personnel qui en a la responsabilité. J'attends la suite du protocole, selon le calendrier que vous avez évoqué.

FILIÈRE NAUTIQUE DANS LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Masson, pour exposer sa question, n° 101, relative à la filière nautique dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

M. Jean-Louis Masson. Je veux appeler l'attention du Gouvernement sur les difficultés de la filière de la grande plaisance dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. J'associe à cette interpellation ma collègue Geneviève Levy, députée de Toulon.

Pôle d'excellence dans le tissu économique local, au niveau tant de l'attractivité que du nombre d'emplois créés, cette filière est confrontée à de grandes difficultés. Véritable gisement économique pour le territoire avec plus de 8 000 emplois et 100 millions d'euros investis dans l'outil de travail en dix ans, l'industrie nautique de plaisance est devenue une source d'activité considérable pour les TPE et les PME. Or elle doit faire face à de grandes difficultés. Ainsi, les chantiers navals de la région sont déréférencés, à l'instar de Monaco Marine et de Compositeworks, à La Ciotat, qui vient de perdre la construction d'une unité de 152 mètres, laquelle sera réalisée en Espagne.

Force est de constater que notre industrie ne fabrique plus de yachts ou de super-yachts de plus de 30 mètres. Au-delà de la situation des entreprises, soulignons qu'un yacht amarré est aussi une source d'activité pour les commerces et les services. À titre d'exemple, on estime qu'un yacht de 50 mètres entraîne un ruissellement de quelque 30 000 euros par jour en moyenne dans l'économie locale.

Les difficultés dont nous parlons ici sont sous-tendues par des disparités décisives en matière de fiscalité et de charges sociales entre la France et ses voisins. De ce fait, la saison 2017 s'est soldée par un manque à gagner de plus de 200 millions d'euros sur notre littoral, de Marseille à Menton, qu'il s'agisse des pertes de chiffre d'affaires dans les chantiers de réparation ou des pertes économiques pour les hôtels, les restaurants, les places de port, les services associés, les lubrifiants ou le carburant.

La loi des finances pour 2018, qui procède à une forte hausse des droits de francisation et du droit de passeport pour les navires de plus de 30 mètres va, de toute évidence, aggraver encore la situation. Aussi j'aimerais connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre avant qu'il ne soit trop tard, pour que les activités liées à la grande plaisance ne soient plus à ce point pénalisées dans notre pays par rapport à nos partenaires européens.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. Monsieur le député, vous appelez l'attention du Gouvernement sur les difficultés que rencontre la filière de la grande plaisance, notamment dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'évolution des critères permettant de bénéficier de l'exonération de TVA et droits d'accise pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible à bord des navires résulte de la prise en compte de deux arrêts rendus par la Cour de justice de l'Union européenne. Elle s'inscrit donc dans une perspective d'harmonisation européenne.

En effet, l'utilisation commerciale du navire s'apprécie au niveau de l'utilisateur final. Dans ces conditions, la France a dû modifier sa réglementation afin de se mettre en conformité avec le droit européen. Ce changement, intervenu le 1^{er} octobre 2016 – soit près de cinq ans après les arrêts évoqués –, a fait l'objet d'une information préalable auprès des professionnels. En outre, les produits énergétiques consommés par les navires utilisés à des fins commerciales, notamment pour le transport de personnes, restent exonérés de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – et de TVA.

S'agissant de l'activité des chantiers navals, un certain nombre de mesures ont été prises, et confirmées. Une exonération de TICPE pour les carburants destinés aux moteurs de navires utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des navires et de leurs moteurs a notamment été introduite dans la dernière loi de finances. En ce qui concerne la protection sociale des marins, ceux-ci relèvent d'un régime spécial pour les assurances maladie et vieillesse, avec l'Établissement national des invalides de la marine – l'ENIM. Ils bénéficient déjà d'un régime social largement dérogatoire avec le maintien d'une couverture sociale adaptée. Selon l'activité des navires, les employeurs ou les armateurs sont aussi éligibles à certaines exonérations spécifiques de cotisations ou aux dispositifs d'allègements généraux de cotisations et contributions qui seront renforcés à partir du 1^{er} janvier 2019.

À compter de cette date, ces allègements prendront la forme d'une réduction permanente de cotisations sociales de six points pour les rémunérations n'excédant pas 2,5 SMIC et du renforcement du dispositif de réduction générale des cotisations et contributions sociales étendu aux cotisations chômage et complémentaires retraites. Ce renforcement vise justement à favoriser l'emploi et à soutenir la compétitivité de nos entreprises, y compris dans l'industrie nautique.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Masson.

M. Jean-Louis Masson. Notre région, monsieur le secrétaire d'État, a longtemps vécu de la marine de guerre et a assuré une transition économique, notamment en se tournant vers la grande plaisance. Vous avez à juste titre rappelé l'arrêt européen relatif à la taxation ; mais la France l'applique de façon très rigoureuse, ce qui n'est pas le cas de l'Italie et de l'Espagne. De deux choses l'une, donc : soit la France est moins rigoureuse dans l'application de cet arrêt, soit l'on doit faire pression sur l'Union européenne, de façon que l'Italie et l'Espagne appliquent la surtaxe. La concurrence doit en effet être équitable entre la France et ses voisins méditerranéens.

EMPRUNTS TOXIQUES SOUSCRITS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Diard, pour exposer sa question, n° 106, relative aux emprunts toxiques souscrits par les collectivités territoriales.

M. Éric Diard. Je souhaite, monsieur le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics, appeler votre attention sur la situation des collectivités ayant souscrit des contrats de prêt ou des contrats financiers à risques, autrement dit des « emprunts toxiques ».

Ces emprunts ont été longtemps au cœur de l'actualité, notamment pendant la crise financière qui a frappé notre pays et le monde au cours des dernières années. Un fonds de soutien, régi par l'arrêté du 22 juillet 2015, a été mis en place pour protéger les collectivités victimes des emprunts toxiques.

Or, le 2 juin 2017, le Gouvernement a publié un arrêté modifiant ces dispositions. Le nouveau texte précise que le versement de l'aide octroyée est effectué « dans la limite des crédits annuels disponibles ». Cette rédaction inquiète de nombreuses collectivités. À Marignane, dans ma circonscription, le maire, M. Éric Le Dissès, a repris la ville au Front national en 2008 et a assaini la situation ; en 2014, M. Roland Mouren, à Châteauneuf-les-Martigues, s'est lui aussi trouvé confronté au problème des emprunts toxiques. L'un et l'autre ont été alertés par des avocats spécialistes sur le risque que comporte le nouvel arrêté.

Faut-il donc s'attendre à une baisse des indemnisations pour les collectivités, comme cela semble possible aux termes de cet arrêté ? Quelle analyse le Gouvernement fait-il de ce dossier ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. Je vais m'efforcer, monsieur le député, de répondre aux inquiétudes que vous avez relayées auprès du Gouvernement. Le fonds de soutien relatif aux prêts et contrats financiers structurés a en effet permis d'engager, à ce jour, plus de 2,5 milliards d'euros d'aide auprès de 578 collectivités. La loi confie à une instance dédiée, le Comité national d'orientation et de suivi, présidé par le sénateur Claude Raynal, le soin d'élaborer la doctrine d'emploi du fonds.

Dans un souci de bonne gestion, et alors que le versement des aides est étalé jusqu'en 2028 aux termes des textes initiaux, ce comité a proposé un règlement plus rapide des aides dites de « petit montant », soit inférieures à 100 000 euros. L'idée est d'assurer le versement des aides en une seule fois, chaque fois que c'est nécessaire.

L'arrêté du 2 juin 2017 modifiant l'arrêté du 22 juillet 2015 entérine seulement cette proposition du Comité national d'orientation et de suivi, ouvrant ainsi la possibilité de verser l'aide en une seule fois plutôt que de façon étalée jusqu'en 2028. Comme c'est l'usage, le texte encadre cette possibilité par l'existence de crédits disponibles, d'où la formule consacrée : « dans la limite des crédits annuels disponibles ». Cela signifie non pas que les aides seront minorées ou remises en cause, mais que le Gouvernement autorise, par le nouvel arrêté, le Comité national à solder les aides de petit montant en une seule fois, à condition que les crédits soient suffisants. S'ils sont insuffisants, le versement reste étalé sur plusieurs années. Ainsi, en 2017, aucun dossier n'a été soldé en une seule fois, si bien que les aides seront étalées sur plusieurs exercices, jusqu'à couvrir l'intégralité des dépenses.

Vous pouvez donc rassurer celles et ceux qui vous ont interpellé : la mention « dans la limite des crédits annuels disponibles » s'applique à l'année budgétaire visée, mais les engagements de l'État, eux, seront tenus jusqu'en 2028. Par ailleurs, l'arrêté du 2 juin 2017 a pour seul objectif, je le répète aussi, de permettre au Comité national d'orientation et de suivi de solder les dossiers en une seule fois plutôt que par versements successifs.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Diard.

M. Éric Diard. Je serai très bref. Votre réponse claire, nette et précise, monsieur le secrétaire d'État, est de nature à dissiper tous les risques de malentendu suscités par l'arrêté de juin 2017. Je vous en remercie.

IMPOSITION DES SALARIÉS TRANSFRONTALIERS INTÉRIMAIRES

Mme la présidente. La parole est à Mme Hélène Zannier, pour exposer sa question, n° 118, relative à l'imposition des salariés transfrontaliers intérimaires.

Mme Hélène Zannier. Monsieur le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics, ma question concerne l'application aux salariés intérimaires transfrontaliers de la convention fiscale franco-allemande de 1959, qui prévoit un statut particulier pour l'imposition sur le revenu des travailleurs frontaliers.

Afin d'éviter une double imposition, ces derniers ne sont imposables que dans leur État de résidence. Selon l'administration fiscale française, ils sont donc exonérés de l'impôt sur le revenu en Allemagne. Ce statut a été par la suite élargi aux travailleurs frontaliers intérimaires, sous certaines conditions, comme l'atteste une réponse ministérielle du 1^{er} janvier 2001. Toutefois, l'application de cette convention soulève certaines difficultés. Dans ma circonscription de l'est de la Moselle, des milliers d'habitants traversent chaque jour la frontière pour travailler en Allemagne. Certains m'ont fait part de ces difficultés, relayées également par des associations de défense des travailleurs transfrontaliers.

Les travailleurs intérimaires frontaliers ne parviennent pas à obtenir les attestations d'exonération nécessaires et sont soumis à l'impôt sur le revenu en Allemagne, où cet impôt est prélevé à la source. Ce n'est qu'*a posteriori* que ces travailleurs peuvent obtenir le remboursement de l'impôt prélevé à tort, en démontrant qu'ils relevaient bien du régime des travailleurs frontaliers. Cette pratique, vous vous en doutez, monsieur le secrétaire d'État, est source de difficultés administratives et financières pour des travailleurs intérimaires au statut déjà précaire.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, si l'interprétation de la convention fiscale franco-allemande que j'ai donnée est correcte, qu'entend mettre en œuvre le Gouvernement pour faciliter son application ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. Madame la députée, vous interrogez le Gouvernement sur son interprétation de la convention fiscale franco-allemande du 21 juillet 1959 modifiée, qui prévoit que les traitements et salaires des travailleurs intérimaires sont imposables dans l'État où ils exercent leur activité et dans l'État où ils ont établi leur résidence, sous réserve de non double imposition, sauf

pour ceux qui bénéficient du régime des travailleurs frontaliers et sont imposables uniquement dans l'État de leur résidence.

Dans le cas des travailleurs frontaliers intérimaires résidant en France, avant de renoncer à cette imposition et de dispenser l'employeur de retenue à la source, l'administration allemande s'assure que les conditions requises pour l'application du régime des travailleurs frontaliers sont satisfaites, ce qu'il peut être difficile d'établir *a priori*.

Les services fiscaux allemands subordonnent l'exonération de retenue à la source prélevée sur les revenus de source allemande perçus par les intéressés au respect de deux conditions : d'une part, le salarié doit avoir travaillé au cours de l'année écoulée pour une seule agence d'intérim et avoir l'intention de travailler pour cette même agence au cours de l'année courante ; d'autre part, il doit avoir bénéficié du régime des travailleurs frontaliers au titre de l'année écoulée et exercer, selon toute probabilité, son activité pour l'année courante uniquement dans la zone frontalière.

À défaut, l'Allemagne procède *a posteriori* au remboursement de l'impôt payé localement, permettant ainsi le respect de la convention fiscale franco-allemande et l'absence de double imposition.

Cette réponse ne satisfera certainement pas l'ensemble des travailleurs qui vous ont interrogée, madame la députée. Dans le cadre des discussions entre la France et l'Allemagne, le ministre de l'économie et des finances saura reprendre à son compte les éléments que vous avez avancés.

Mme la présidente. La parole est à Mme Hélène Zannier.

Mme Hélène Zannier. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, qui rassurera de nombreux travailleurs transfrontaliers intérimaires confrontés à ces difficultés d'interprétation de la convention. Je suis très heureuse d'apprendre que des négociations sont en cours avec l'Allemagne pour essayer de faciliter son application.

FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LE BÂTIMENT

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, pour exposer sa question, n° 107, relative à la formation professionnelle dans le bâtiment.

M. Bruno Millienne. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale.

L'avènement des nouvelles technologies influe sur de multiples domaines, notamment sur la construction et les matériaux utilisés. Nous savons que la matière première qu'est le sable risque de se retrouver rapidement en pénurie si nous ne réagissons pas. À ce titre, il faut se réjouir de l'utilisation croissante de matériaux biosourcés, qui changent la manière de concevoir le foyer, tout en n'étant pas nécessairement plus coûteux.

Tous ces aspects, de la conception à la réalisation, sont très techniques et doivent dorénavant être complètement repensés afin de s'adapter aux défis et aux avantages des nouvelles technologies. Afin de permettre la continuité du savoir-faire français dans le bâtiment, ces aspects devraient être maîtrisés par toute personne désireuse de créer une entreprise dans ce domaine, en s'inspirant du modèle de Michel et Augustin qui, tout en lançant leur entreprise de pâtisserie française, sont également titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle – CAP – dans ce domaine.

Je souhaite donc interroger M. le ministre de l'éducation nationale sur l'utilité d'imposer aux personnes désireuses de créer une entreprise dans le bâtiment d'être titulaires d'une formation spécifique – brevet d'études professionnelles, bac professionnel ou CAP, à condition de relever le niveau de ce dernier –, autrement dit de supprimer la possibilité de créer une entreprise du BTP avec seulement trois ans d'expérience professionnelle.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. Monsieur le député, le Gouvernement ne partage pas totalement les craintes que vous exprimez. J'espère que les éléments que j'apporte vous permettront d'être rassuré sur le niveau de qualification des entrepreneurs du bâtiment.

Comme vous l'avez dit, les entreprises de construction, d'entretien et de réparation des bâtiments sont soumises à une obligation de qualification professionnelle, prévue à l'article 16 de la loi du 5 juillet 1996. À ce titre, leur activité doit être réalisée sous le contrôle effectif et permanent d'une personne qui, soit détient un diplôme de niveau V ou supérieur, ce qui correspond à un diplôme de niveau CAP ou BÉP; soit, comme vous l'avez évoqué, justifie d'une expérience professionnelle de trois ans dans le métier exercé. Vous considérez que cette exigence n'est pas suffisante, et qu'il conviendrait d'augmenter le niveau de qualification requis eu égard aux nouvelles techniques utilisées dans le secteur du bâtiment.

Pour le Gouvernement, cette modification n'est pas nécessairement opportune, pour trois raisons.

La première tient à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, qui autorise le législateur à apporter des restrictions à la liberté d'entreprendre à la double condition qu'elles soient justifiées par l'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi. Le niveau de qualification professionnelle exigé doit donc être justifié par l'objectif de protection de la santé et de la sécurité des personnes poursuivi par le législateur, et il doit être proportionné aux risques encourus. Le secteur du bâtiment fait l'objet d'un encadrement technique strict et suffisant pour assurer un haut niveau de protection de la santé et la sécurité des personnes. Il n'y a aujourd'hui, à notre connaissance, aucune étude faisant état de risques qui seraient liés à un niveau d'exigence de qualification trop faible.

La deuxième raison est que cette mesure serait préjudiciable aux entreprises. Le secteur du bâtiment est en pleine croissance et créateur d'emplois. En exigeant un diplôme de niveau supérieur, l'exercice de cette activité de manière indépendante serait interdit aux personnes qui ne détiennent qu'un diplôme de niveau V, ce qui nous fait craindre des conséquences pour l'emploi.

La troisième et dernière raison pour laquelle un relèvement du niveau minimal de formation initiale requis ne nous semble pas opportun est qu'il ne garantirait pas que les entreprises du bâtiment s'emparent pleinement des nouvelles technologies et des nouveaux produits de construction. La formation tout au long de la vie et les démarches de certification volontaire comme le label RGE – reconnu garant de l'environnement –, qui reconnaît aux professionnels une compétence particulière en matière d'efficacité énergétique, permettent davantage d'appréhender ces problématiques et technologies nouvelles que le renforcement de la formation initiale, et ce, quel que soit le niveau de qualification initial.

J'espère, monsieur Millienne, que ces éléments vous auront permis de comprendre pourquoi le Gouvernement ne considère pas aujourd'hui votre proposition comme opportune. Le Gouvernement n'en demeure pas moins extrêmement attentif aux conditions dans lesquelles ces métiers, comme tous les autres, sont exercés, ainsi qu'aux qualifications requises.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. Monsieur le secrétaire d'État, j'entends bien votre réponse, que je comprends parfaitement. Je voulais simplement alerter le Gouvernement sur le fait qu'en raison de l'absence programmée de sable d'ici à 2050, nous utiliserons de plus en plus de matériaux biosourcés dont le travail nécessite une technicité très importante, donc une formation à la hauteur.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures vingt-cinq, est reprise à dix heures trente.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

SITUATION DU PERSONNEL DE DIRECTION DES ÉCOLES PRIMAIRES ET MATERNELLES

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Causse, pour exposer sa question, n° 122, relative à la situation du personnel de direction des écoles primaires et maternelles.

M. Lionel Causse. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, depuis plusieurs années, la situation des directeurs d'école devrait alerter votre ministère et les inspections académiques. Ces dernières, dans certains départements, propulsent à la tête des établissements, dès leur sortie de l'École supérieure du professorat et de l'éducation – ESPE –, des professeurs des écoles néo-titulaires, trop souvent dépourvus du recul que requiert l'expertise utile à la réussite de cette mission. Cela conduit à s'interroger sur l'attractivité de cette fonction au sein de notre système éducatif.

Ma question porte donc sur la situation des directeurs d'école primaire et maternelle, et sur la reconnaissance des compétences spécifiques induites par les responsabilités qu'ils exercent en sus de leur mission d'enseignement.

Ancien maire, je connais la force de leur engagement. J'ai été récemment sollicité par des directeurs et directrices de ma circonscription qui s'inquiètent de ne plus pouvoir assumer correctement leurs missions, faute du temps chaque fois nécessaire pour passer d'une approche administrative à une approche d'expertise. Inutile de dire, en effet, que le ralentissement du recours aux contrats aidés a signifié pour nombre d'entre eux la perte d'une aide aux tâches administratives. Ils doivent désormais assumer seuls ces tâches, alors même que leur expertise est sollicitée pour appliquer le programme que nous avons défendu devant les électeurs et alors qu'ils mettent en œuvre sur le terrain des mesures phares auxquelles nous croyons, dont le dédoublement des classes de CP dans certains territoires ou la mise en place de plans particuliers de mise en sûreté – PPMS – dans toutes les écoles.

Des mesures ont-elles été arrêtées pour compenser chaque suppression d'emploi aidé correspondant à un poste d'aide administrative aux directeurs d'école? Par ailleurs, quel est

l'état de votre réflexion sur la création d'un statut de personnel de direction pour les professeurs assumant cette mission dans le premier degré ?

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

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale. Merci, monsieur le député, de votre question qui porte sur un sujet très important – car les directeurs d'école jouent un rôle fondamental dans notre pays – et me donne l'occasion d'évoquer plusieurs aspects.

Tout d'abord, le rôle actuel des directeurs d'école. Il est essentiel, et correspond à une tradition de notre école qui veut que ce soit un professeur parmi les professeurs qui accepte d'endosser cette fonction. Aujourd'hui, les directeurs bénéficient d'une décharge de service dans 65 % des écoles, soit 29 828 sur 45 877. Cette décharge permet d'exercer un certain nombre de responsabilités, mais il est exact que les directeurs d'école se sentent souvent débordés par l'ensemble des tâches qui leur sont demandées.

D'autres instruments, il me semble important de le rappeler, leur permettent d'exercer leurs fonctions. Ils bénéficient ainsi d'outils informatiques rénovés : je songe à la nouvelle application ONDE – outil numérique pour la direction d'école –, outil professionnel qui a simplifié la gestion au jour le jour, ce qui est essentiel dans la vie quotidienne des directeurs d'école, en permettant l'automatisation et la dématérialisation des procédures courantes et en facilitant le lien avec les familles.

Les services académiques sont en outre engagés dans un travail de réorganisation du support administratif des écoles, notamment grâce à des plate-formes mutualisées de secrétariat : c'est un autre point très important.

En ce qui concerne la compétence des directeurs d'école, il convient d'insister sur notre effort en matière de formation initiale et continue. Ainsi, à la fin de leur première année d'exercice, les directeurs d'école bénéficient de trois jours supplémentaires de formation, fondés sur des échanges et des analyses de pratiques professionnelles. En outre, la formation initiale comporte un stage qui a pour objectif l'étude de l'administration communale et intercommunale.

Il faut, en outre, aborder la question indemnitaire, importante elle aussi. Nous avons revalorisé le régime indemnitaire global d'un directeur, qui est aujourd'hui compris entre 2 414 et 4 894 euros pour une école de dix classes et plus.

S'agissant enfin des perspectives de carrière, l'inscription au tableau annuel d'avancement pour l'accès au grade de la classe exceptionnelle des professeurs des écoles est ouverte à ceux qui assument la fonction de directeur d'école.

Cet ensemble d'éléments dresse le tableau général, qui comporte donc des aspects positifs, permettant de soutenir les directeurs d'école dans l'exercice de leur fonction. Mais il reste évidemment des progrès à faire, comme vous l'avez dit.

Il s'agit d'abord, à court terme, de l'enjeu de l'aide administrative aux directeurs d'école, qui engage l'éducation nationale, mais aussi les collectivités locales, puisque ce sont elles qui, pour l'essentiel, fournissent cette aide. La situation antérieure n'était de toute façon pas très satisfaisante : les contrats aidés, dans ce domaine comme dans d'autres, ne correspondaient pas aux véritables besoins. Il nous faut donc, vous l'avez également dit, réfléchir à une nouvelle réalité administrative des écoles.

Ce dossier va être ouvert dans les temps qui viennent. Parmi les pistes possibles – c'est le sens des propositions de nombreux responsables de collectivités locales que je reçois – figure l'articulation entre le collègue et l'école en matière administrative, pour donner plus de robustesse administrative à l'école primaire. Nous lancerons probablement des expérimentations pour voir ce que donne une direction d'école ainsi renforcée. Ce n'est pas la seule piste. Quoi qu'il en soit, la question de la direction administrative des écoles, c'est-à-dire du statut des écoles et de la fonction administrative en leur sein, possède un nombre considérable d'implications et doit donc être abordée dans le cadre de la réflexion globale que nous menons actuellement au sujet de l'école primaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Merci, monsieur le ministre, pour vos précisions et vos réponses. J'approuve la quasi-totalité de vos propos, surtout s'agissant des contrats aidés, qui n'apportaient pas une solution pérenne et qu'il fallait évidemment faire évoluer.

Sachez que les directeurs et les directrices participeront à la réflexion que vous lancerez pour faire évoluer et reconnaître leur statut et leur travail.

RETRANSCRIPTION EN FRANCE DES
UNIONS ENTRE PERSONNES DE MÊME
SEXE CONCLUES AU ROYAUME-UNI

Mme la présidente. La parole est à M. Alexandre Holroyd, pour exposer sa question, n° 112, relative à la retranscription en France des unions entre personnes de même sexe conclues au Royaume-Uni.

M. Alexandre Holroyd. Ma question, qui s'adresse à Mme la garde des sceaux, porte en effet sur la situation des couples de même sexe ayant conclu au Royaume-Uni un *civil partnership* converti par la suite en mariage de droit britannique.

Beaucoup de ces couples éprouvent des difficultés à faire retranscrire leur mariage en France : l'administration française conteste sa retranscription dans notre état civil bien que la conversion en mariage soit tout à fait légale du point de vue du droit britannique, dans lequel elle a été effectuée. Dans ce type de cas, la loi française précise pourtant bien qu'elle prend également en considération les unions conclues « selon les formes usitées » dans le pays en question, ce qui correspond à la situation dont nous parlons. Plusieurs couples franco-britanniques se heurtent à cet obstacle et ne voient d'autre solution à leur problème que la perspective d'un contentieux avec le parquet de Nantes ou d'un divorce suivi d'un remariage en France.

Dans une réponse du 19 octobre 2017 à une lettre que je lui avais envoyée, Mme la garde des sceaux indiquait qu'aux termes des articles 171-1, 171-8 et 171-2 du code civil, plusieurs éléments faisaient obstacle à cette transcription, notamment s'agissant des exigences de comparution personnelle et de publicité. Or, dans de très nombreux cas, ces conditions sont satisfaites lors de la conclusion d'un *civil partnership*, converti par la suite en mariage au Royaume-Uni.

Que peut faire le Gouvernement pour remédier à cette situation, très douloureuse pour les personnes concernées dans la mesure où elle remet en cause la sincérité de leur union ? Une modification réglementaire ou législative pourrait-elle apporter une solution appropriée ?

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

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député, je vais vous répondre à la place de Mme la garde des sceaux, qui vous prie de l'excuser de son absence ce matin.

Les *civil partnerships* de droit anglais peuvent en principe produire pleinement leurs effets en France, où ils sont assimilés à un pacte civil de solidarité – PACS –, dans la mesure où l'article 515-7-1 du code civil dispose : « Les conditions de formation et les effets d'un partenariat enregistré ainsi que les causes et les effets de sa dissolution sont soumis aux dispositions matérielles de l'État de l'autorité qui a procédé à son enregistrement. »

Les difficultés rencontrées par certains de nos concitoyens tiennent au fait que le droit anglais permet désormais la transformation du *civil partnership* en mariage, et ce de manière rétroactive.

Le mariage contracté en pays étranger, que ce soit entre Français ou entre un Français et un étranger, est effectivement valable chez nous s'il a été célébré selon les formes usitées dans le pays de célébration. Notre droit exige cependant de surcroît que certaines formalités préalables au mariage soient accomplies lorsque l'un des époux est français, à savoir la délivrance d'un certificat de capacité à mariage et la publication des bans. Le mariage d'un Français requiert en outre sa présence, aux termes de l'article 146-1 du code civil, et il doit être contracté publiquement, en application de l'article 191 du même code. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, l'autorité diplomatique ou consulaire sursoit à la transcription du mariage et informe le procureur de la République.

La comparution personnelle de l'époux français et la publicité permettent de s'assurer de la réalité du consentement de l'époux français. L'intention du législateur, qui a introduit en 1993 cette condition de fond tenant à la présence des époux, était bien de lutter contre les mariages de complaisance.

Il est important à cet égard de rappeler qu'en l'état actuel de la législation, ces conditions s'apprécient logiquement au jour de la célébration du mariage, date à laquelle le mariage produit ses effets entre les époux. En droit français, un mariage ne saurait emporter d'effets rétroactifs à une date antérieure à sa célébration, à la différence de la législation au Royaume-Uni – le *Marriage (Same Sex Couples) Act 2013* dispose que le mariage issu de la conversion d'un partenariat civil doit être considéré comme ayant existé depuis la date de la constitution dudit partenariat.

Nous n'oublions toutefois pas nos nombreux compatriotes qui vivent à l'étranger. Il n'est évidemment pas question de remettre en cause la sincérité de leur engagement. Les services de la garde des sceaux vont donc engager une réflexion en vue de déterminer si les obstacles actuels sont susceptibles d'être levés pour tenir compte de la situation matrimoniale de ces couples franco-britanniques, dans le respect de notre ordre public international et de notre politique de lutte contre les mariages de complaisance.

Mme la présidente. La parole est à M. Alexandre Holroyd.

M. Alexandre Holroyd. Merci beaucoup, monsieur le ministre, de cet engagement à lancer une étude sur la question.

Le nombre de Français vivant à l'étranger a évolué depuis les années 1990, et ceux qui habitent le Royaume-Uni représentent aujourd'hui l'équivalent de la ville de Bordeaux. Dans ces conditions, il me paraît impératif de se rappeler l'esprit de la loi, au-delà des aspects techniques et des problèmes de transcription de régime entre pays – particulièrement s'agissant d'un partenaire aussi proche que l'est pour nous le Royaume-Uni.

RÉFORME DE LA JUSTICE ET MAINTIEN DES TRIBUNAUX

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Roseren, pour exposer sa question, n° 116, relative à la réforme de la justice et au maintien des tribunaux.

M. Xavier Roseren. À cette question, adressée à Mme la garde des sceaux, j'associe mes collègues Frédérique Lardet, Marion Lenne et Véronique Riotton.

La loi de finances pour 2018 prévoit une hausse de 2,9 % des crédits alloués à la justice, soit une augmentation supérieure à la moyenne constatée depuis 2012, ce qui traduit les engagements pris lors des campagnes électorales. Cependant, comme Mme la garde des sceaux l'a souligné à de nombreuses reprises, ces crédits supplémentaires ne permettront pas de résoudre durablement les problèmes actuels. Des réformes en profondeur de notre système sont donc nécessaires ; je rejoins Mme la garde des sceaux sur ce point.

À cet égard, une réflexion est en cours sur une réforme de la carte judiciaire. La dernière réforme en la matière, lancée en 2007, pendant le quinquennat de Nicolas Sarkozy, n'a pas répondu aux attentes des professionnels de la justice et des citoyens. Elle a engagé une série de fermetures de tribunaux sans prendre réellement en considération les données démographiques ni les besoins locaux.

Dans ce contexte, la réforme que vous avez annoncée inquiète les acteurs locaux. En Haute-Savoie, le risque de fermeture de la cour d'appel de Chambéry et des tribunaux de grande instance de Bonneville et de Thonon-les-Bains suscite de nombreuses craintes. Leur disparition ne permettrait pas d'assurer un égal accès à une justice de qualité et de proximité.

Dès lors, pouvez-vous nous donner des précisions quant aux objectifs de cette réforme ? Lors de son déplacement à Nantes avec le Premier ministre, Mme la garde des sceaux a annoncé que cette réforme ne conduirait à la fermeture d'aucun lieu de justice et que le maillage actuel serait conservé. Pouvez-vous nous confirmer le maintien de la cour d'appel de Chambéry et des tribunaux de grande instance de Bonneville et de Thonon-les-Bains ?

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

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le député, Mme la garde des sceaux a souvent évoqué la question de la réorganisation de notre réseau judiciaire. Il s'agit d'un sujet très sensible pour nos territoires et pour l'ensemble des acteurs du monde judiciaire.

Elle a lancé le 5 octobre, avec le Premier ministre, les cinq chantiers de la justice, qui traduisent notre volonté de transformer la justice de notre pays – ce dont vous avez souligné la nécessité. C'est l'une des principales priorités du Président de la République et du Premier ministre, ce qu'attestent l'augmentation du budget pour 2018 de 3,9 % et la création de 1 000 emplois.

S'agissant de l'adaptation de l'organisation territoriale de la justice, Nicole Belloubet a demandé à deux anciens présidents de la commission des lois de l'Assemblée nationale, MM. Houillon et Raimbourg, de mener une mission de concertation avec l'ensemble des parties prenantes sur la question de l'organisation judiciaire. Ils ont rendu leur rapport le 15 janvier, après avoir reçu près de 200 personnes dont, à leur demande, une délégation de la cour d'appel de Chambéry, composée des chefs de cour et du bâtonnier Alain Marter. Ils ont écouté les propositions qui ont été formulées et entendu les craintes et les inquiétudes.

La volonté de la garde des sceaux est claire : le maillage actuel de nos juridictions sera maintenu et les propositions des référents de ce chantier vont parfaitement dans ce sens. Toutes les cours d'appel seront maintenues avec, à leur tête, un premier président et un procureur général. Une concertation va maintenant s'engager. Le rapport propose d'attribuer un rôle de coordination, d'animation régionale et de pilotage budgétaire à une cour d'appel régionale.

S'agissant des juridictions de première instance, toutes seront maintenues. Une réflexion sera engagée sur la mise en cohérence de l'organisation judiciaire avec l'échelon administratif du département. Le rapport propose de créer, en lieu et place des actuels tribunaux d'instance et de grande instance, des tribunaux de proximité et des tribunaux judiciaires, en fonction des caractéristiques des territoires et des volumes et des types de contentieux.

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Roseren.

M. Xavier Roseren. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces précisions qui ne manqueront pas de rassurer les citoyens ainsi que l'ensemble des professionnels de la justice. J'ai conscience qu'une réorganisation est nécessaire sur l'ensemble du territoire. Les professionnels de justice haut-savoyards, que je vais rencontrer de nouveau, travaillent sur le sujet. Je me tiens quant à moi à l'entière disposition du ministère pour y travailler également, plus particulièrement s'agissant du volet haut-savoyard.

CRÉATION D'UN CAPES OU D'UNE AGRÉGATION D'INFORMATIQUE

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Hérin, pour exposer sa question, n° 113, relative à la création d'un CAPES ou d'une agrégation d'informatique.

Mme Danièle Hérin. Madame la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, je connais l'importance que vous accordez à la transition ou plutôt à la révolution numérique qui est en cours. Elle a des incidences sur nos comportements quotidiens et sur tous les secteurs de l'économie, en créant de nouveaux métiers ou en faisant évoluer les métiers existants. Le défi est à la fois sociétal et économique.

Dès lors, l'informatique doit entrer dans le socle commun de compétences de tous les citoyens, au même titre que le français ou les mathématiques. Dès janvier 2016, le président Obama a lancé le programme « l'informatique pour tous », en déclarant que les savoirs fondamentaux de l'élève étaient : « lire, écrire, compter et coder ». Même si le terme « coder » n'est peut-être pas le plus approprié, il est urgent de considérer ce savoir comme fondamental dans l'apprentissage des enfants et que l'enseignement de l'informatique soit assuré à tous les niveaux. Les entreprises du numérique sont déjà victimes d'une pénurie d'informaticiens bien formés.

Des efforts ont été accomplis pour faire évoluer le système éducatif français, avec l'introduction d'enseignements d'informatique dans l'enseignement scolaire, les collèges et les lycées. Mais ils sont parcellaires et souvent hétérogènes d'un établissement ou d'un territoire à l'autre. Il est urgent de faire en sorte que, à l'image de ce qui se passe dans de nombreux autres pays, l'informatique soit reconnue comme une discipline à part entière au sein des établissements scolaires ; qu'un véritable corps professoral dédié soit reconnu par la création d'un certificat d'aptitude au professorat de l'enseignement du second degré – CAPES – et d'une agrégation en informatique ; que la formation continue soit développée, en liaison avec le ministère du travail. Madame la ministre, quelle est votre position sur ces trois éléments ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Madame la députée, vous posez un diagnostic lucide sur les enjeux de l'informatique dans notre société et notre économie. À cet égard, depuis le 8 décembre 2015, il existe un CAPES de mathématiques option informatique, dont la moitié des épreuves concernent l'informatique. Les épreuves de ce concours sont définies par l'arrêté du 2 novembre 2015, modifiant l'arrêté du 19 avril 2013 fixant les modalités d'organisation des concours du CAPES.

Ce CAPES présente deux options, une option mathématiques et une option informatique, pour laquelle deux épreuves écrites d'admissibilité et deux épreuves orales d'admission sont prévues. Au stade des épreuves d'admissibilité, une première épreuve de cinq heures est constituée d'une ou plusieurs situations d'étude. L'épreuve consiste en leur traitement et permet d'apprécier la connaissance de notions d'informatique au programme du concours. Elle sollicite également les capacités de raisonnement du candidat, son aptitude à programmer, ainsi que sa maîtrise de la langue française.

À l'admission, pour l'option informatique, l'épreuve comporte un exposé du candidat suivi d'un entretien avec le jury. Elle prend appui sur les programmes des enseignements de spécialité informatique et sciences du numérique du lycée général et technologique, d'algorithmique appliquée des sections de techniciens supérieurs, ainsi que du thème « algorithmique et programmation » présent dans les programmes de mathématiques du collège. Les notions traitées dans ces programmes doivent pouvoir être abordées avec un recul correspondant au niveau master.

Qui plus est, concernant l'agrégation de mathématiques, il existe depuis 2006 une option spécifique, l'option D, qui permet de concourir, au stade de l'admission, dans trois épreuves d'informatique : l'informatique fondamentale, la modélisation informatique et, depuis 2014, l'analyse de systèmes informatiques. C'est une épreuve qui demande notamment la maîtrise d'un langage de programmation : Java, C ou Python – entre autres.

Comme vous pouvez en juger, ni l'enseignement supérieur ni l'enseignement secondaire ne sont indifférents à la question de l'enseignement de l'informatique. Le nouveau CAPES étant de création récente, il est nécessaire de le laisser encore mûrir avant d'en évaluer la portée et, le cas échéant, d'approfondir le champ des concours que l'on pourrait ouvrir pour le recrutement de professeurs dans cette discipline. Cela devra être pensé de façon coordonnée avec la réforme du

baccalauréat et du lycée, qui est en cours de concertation, où les compétences en informatique seront, sans aucun doute, un atout pour nos jeunes.

Par ailleurs, notre capacité à retenir dans le champ de la fonction publique des informaticiens, qui, comme vous le savez, sont extrêmement courtisés en France comme à l'étranger, est une question centrale dont nous devons également nous préoccuper.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Héryn.

Mme Danièle Héryn. Je vous remercie, madame la ministre. Il existe en effet au CAPES tout comme à l'agrégation de mathématiques une option informatique. Cependant, on constate depuis plusieurs années – et la tendance s'accroît – que le milieu économique réclame un développement de l'enseignement de l'informatique et une reconnaissance de la discipline en tant que telle. Si le CAPES actuel de mathématiques option informatique et la nouvelle agrégation sont des avancées, il faut aller plus loin. Les milieux académique et professionnel souhaiteraient que l'informatique devienne une matière à part entière.

FONDS DE CONCOURS DES COMMUNES MEMBRES D'UN SYNDICAT D'ÉLECTRICITÉ

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de la Verpillière, pour exposer sa question, n° 103, relative au fonds de concours des communes membres d'un syndicat d'électricité.

M. Charles de la Verpillière. Je souhaiterais que le ministre de l'intérieur confirme que les communes membres d'un syndicat intercommunal d'électricité régi par l'article L. 5212-24 du code général des collectivités territoriales peuvent verser des fonds de concours au syndicat, lorsqu'il réalise sur leur territoire, conformément à ses statuts, des travaux publics de toute nature. Le texte applicable est l'article L. 5212-26 du même code, qui dispose: « Afin de financer la réalisation ou le fonctionnement d'un équipement public local, des fonds de concours peuvent être versés entre un syndicat visé à l'article L. 5212-24 et les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale membres ».

Les préfetures n'ont pas toutes appliqué cet article de la même façon: certaines acceptent le versement de fonds de concours par les communes au syndicat, quand d'autres le refusent. Pourtant, le texte est clair. L'emploi des termes génériques « équipement public local » montre à l'évidence que les communes peuvent financer non seulement les travaux portant sur les réseaux de distribution d'électricité, mais aussi tous ceux que le syndicat réalise sur leur territoire, le plus souvent à leur demande, dans le cadre des compétences optionnelles du syndicat – par exemple, l'éclairage public, la distribution de gaz ou les réseaux de chaleur.

En outre, les travaux préparatoires de la loi du 7 décembre 2010, dite « loi NOME », à l'origine de cette rédaction, vont dans le même sens. Si, par extraordinaire, cette interprétation qui me paraît découler du texte même n'était pas retenue, le ministre pourrait-il indiquer si la participation des communes concernées pourrait alors prendre au cas par cas la forme d'un ajustement de leur contribution individuelle au budget du syndicat? Cette possibilité avait notamment été évoquée dans une réponse ministérielle publiée le 19 février 2009 dans l'édition « débats série questions » du Sénat du *Journal officiel*.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Monsieur le député, M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur vous prie d'excuser son absence. Il m'a chargée de vous donner la réponse suivante.

Comme vous le savez, le rôle des groupements de collectivités est d'exercer les compétences en lieu et place de leurs membres. La commune et le groupement ne peuvent pas être simultanément compétents. Ce principe d'exclusivité est l'une des conditions nécessaires à la clarté de notre organisation locale. Les fonds de concours sont une dérogation à ce principe et ne sont donc envisageables que dans des conditions strictes. Ils ne sont autorisés par la loi que dans le cas d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Pour les autres groupements, ils ne sont autorisés que dans des cas très particuliers.

En l'espèce, l'article L. 5212-24 du code général des collectivités territoriales fait référence aux syndicats exerçant la compétence d'autorité organisatrice de la distribution publique d'électricité. Par conséquent, l'objet de cet article circonscrit le recours aux fonds de concours à l'exercice des compétences en matière de distribution d'électricité, excluant les autres compétences que le syndicat pourrait exercer.

Les dispositions du code général des collectivités territoriales ne permettent donc pas d'ouvrir le financement par fonds de concours aux autres compétences exercées par un syndicat d'électricité. La loi a, par exemple, expressément autorisé le versement de fonds de concours entre un syndicat mixte ouvert compétent pour établir et exploiter des réseaux de communications électroniques et ses membres, mais uniquement pour l'établissement d'un tel réseau, à l'exception des dépenses de fonctionnement, et ce dans le but de favoriser l'accroissement des structures en matière d'aménagement numérique.

Qui plus est, la compétence d'autorité organisatrice du réseau de distribution d'électricité est une compétence spécifique, distincte par exemple de celle en matière d'éclairage public. Par conséquent, et comme vous le mentionnez, dans l'hypothèse où un syndicat d'électricité aurait besoin de financements pour l'exercice de compétences autres que celle relative à la distribution d'électricité, le conseil syndical a tout loisir de voter une augmentation du montant de la contribution de ses membres. Ainsi, les quotes-parts contributives des membres peuvent également être modulées en fonction de la nature des travaux mis en œuvre par le syndicat ou encore de leur localisation, dans le cadre du vote des statuts.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de la Verpillière.

M. Charles de la Verpillière. Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse, mais elle ne me satisfait pas totalement car je crois que cela va compliquer les investissements sur les territoires ruraux, là où les communes sont d'accord pour participer au financement lorsque les syndicats d'énergie n'ont pas les moyens d'agir seuls; en matière d'aménagement du territoire, c'est une mauvaise solution. De plus, je ne suis pas d'accord avec vous sur l'interprétation du texte.

LUTTE CONTRE LE TRAFIC ET LA CONSOMMATION DE CRACK DANS LE MÉTRO

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel, pour exposer sa question, n° 126, relative à la lutte contre le trafic et la consommation de crack dans le métro.

M. Pierre-Yves Bournazel. Madame la ministre chargée des transports, ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

La présence du trafic et de consommateurs de crack dans le métro parisien, notamment sur les lignes 4 et 12, dans le nord-est de la capitale, pose de véritables problèmes de sécurité et de tranquillité publiques, tant pour le personnel de la RATP que pour les usagers. Les difficultés durent depuis de nombreuses années, avec parfois des pics ; récemment, il y a eu beaucoup d'agressions qui inquiètent les usagers et les membres de la RATP.

Face à cette situation, il faut évidemment assurer la sécurité et la tranquillité en permettant une meilleure coordination des services : la préfecture de police, le Syndicat des transports d'Île-de-France, la ville de Paris et la RATP. Il faut également instaurer un meilleur suivi psychologique et social des personnes dépendantes du crack, livrées à elles-mêmes. Les associations font un travail formidable, mais il faut amplifier le soutien pour sortir les consommateurs de drogue de cette spirale infernale.

Le ministre d'État a annoncé la création d'une police de sécurité du quotidien. Je soutiens cette mesure, qui va dans le bon sens – je voudrais d'ailleurs qu'on aille encore plus loin en créant enfin à Paris une police municipale, mais, cette démarche nécessitant de changer la législation, on y reviendra plus tard. Le Gouvernement peut-il nous informer sur la police de sécurité du quotidien ? Que pourra-t-elle faire ? Comment pourra-t-elle agir pour améliorer la sécurité, en coopération avec les différents partenaires, sur les lignes 4 et 12 ? Je souhaite que le 18^e arrondissement soit pilote pour l'accueil de cette force. Je vous remercie par avance pour vos réponses car beaucoup de Parisiennes et de Parisiens attendent des engagements et une action durable.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Bournazel, la lutte contre la toxicomanie et les trafics de stupéfiants dans les transports en commun de la capitale constitue une mission prioritaire pour les services de l'État. La préfecture de police dispose d'une structure dédiée : la brigade des réseaux franciliens, la BRF, qui déploie dans les stations sensibles de la capitale des équipes spécialisées en tenue et des agents en civil. Dans les zones de sécurité prioritaires, comme celle de Barbès-Château rouge, dans le 18^e arrondissement, les effectifs ont été renforcés dès 2012, ce qui a malheureusement conduit à un déport du phénomène, démontrant les limites d'une action concentrée sur la stratégie d'éviction.

C'est pourquoi, dès 2016, la préfecture de police mettait sur pied un plan d'action visant à lutter contre les dealers de crack et autres drogues dures dans les stations de métro des lignes 4 et 12. En un semestre, plus de 110 affaires étaient traitées, en association avec le groupe de protection et de sécurisation des réseaux, le GPSR, service de sécurité interne de la RATP. Étendues au printemps 2017 aux lignes 8 et 9, ces mesures, appuyées par le parquet de Paris, produisent des effets judiciaires et les vendeurs de crack sont condamnés systématiquement à des peines d'emprisonnement fermes. Entre 2016 et 2017, plus de 400 affaires liées à ce trafic de stupéfiants ont été traitées, conduisant à l'interpellation de 283 vendeurs et 406 consommateurs.

Le plan d'action comporte également des opérations sur la ligne 12, associant un nombre important d'agents de la BRF, du GPSR et de la gendarmerie mobile. Depuis le 9 novembre 2017, une convention partenariale entre la préfecture de la

région Île-de-France et la RATP prévoit la mise en place de maraudes communes. Depuis le début de l'année 2018, la préfecture de police, la RATP et le parquet de Paris ont renforcé leur action pour assurer une présence ciblée sur les lignes où le problème est le plus prégnant, afin de sécuriser les usagers et les conducteurs et agents de la RATP.

Enfin, pour améliorer l'efficacité de ces actions de lutte contre le trafic et la consommation de stupéfiants, le parquet de Paris a récemment annoncé la création d'un GTLD – groupe local de traitement de la délinquance –, placé sous l'autorité du procureur de Paris, qui aura pour mission de traiter spécifiquement le problème des stupéfiants dans les transports.

Vous le voyez, c'est bien par une action conjointe et déterminée que nous parviendrons à endiguer ce phénomène.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel.

M. Pierre-Yves Bournazel. Je vous remercie, madame la ministre, pour votre réponse. J'insiste beaucoup sur ce problème, source de graves difficultés. Un chiffre : ce deal est responsable de 800 mises hors tension du service public ; il engendre donc des ennuis au quotidien. Je souhaite voir s'instaurer une meilleure coordination entre les partenaires et les services impliqués afin que l'on obtienne des résultats tant en matière de sécurité et de tranquillité – on le doit aux usagers et au personnel – que de suivi des personnes dépendantes du crack, qu'il faut sortir de cette spirale infernale de la drogue. Il s'agit là d'une action sur le temps long, qu'il convient de mener avec les associations.

RÔLE DES ÉLUS DANS LES REDÉCOUPAGES TERRITORIAUX

Mme la présidente. La parole est à Mme Géraldine Bannier, pour exposer sa question, n° 109, relative au rôle des élus dans les redécoupages territoriaux.

Mme Géraldine Bannier. Madame la ministre chargée des transports, j'appelle l'attention du Gouvernement, particulièrement du ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur un problème rencontré par de nombreux maires. Les redécoupages territoriaux liés aux stratégies électorales ainsi qu'aux créations et fusions de communautés de communes ou d'agglomération se font parfois en dépit du bon sens, sans écoute des habitants des communes concernées ni de leurs élus.

Par exemple, une commune dont l'histoire est liée depuis le Moyen Âge au chef-lieu de son département, située à 15 kilomètres de ce dernier, s'est retrouvée brusquement reliée à une sous-préfecture située à 27 kilomètres et intégrée de force à une nouvelle communauté de communes dont la ville centre est plus éloignée et ne correspond pas aux habitudes de vie et de travail des habitants. Élus et habitants ne sont pas écoutés, ce qui décrédibilise l'action politique de terrain auprès des citoyens. C'est aussi un non-sens du point de vue des nouvelles préoccupations environnementales qui devraient pourtant être une priorité en 2018 : habitants et élus se déplacent pour des réunions ou des formalités à rebours de leurs trajets quotidiens.

Plus généralement, est-il normal que certaines communes soient clairement sacrifiées au nom de logiques de territoire souvent strictement budgétaires, décidées par de grands élus éloignés du terrain, alors que nos concitoyens réclament aujourd'hui qu'on entende leurs préoccupations ? Va-t-on

redonner plus de pouvoir aux élus des petites collectivités locales, qui connaissent mieux que quiconque la réalité de leur territoire ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Bannier, je vous prie tout d'abord d'excuser le ministre d'État, ministre de l'intérieur, qui ne pouvait être présent ce matin.

Comme vous le savez, l'adoption des schémas départementaux de coopération intercommunale, les SDCI, a été conduite sous le pilotage des préfets, en étroite concertation avec les élus. Ainsi, à l'issue de la phase de consultation des conseils municipaux, 85 % des 558 arrêtés de projet de périmètre pris par les préfets à l'échelle nationale ont fait l'objet d'un avis favorable des communes. Je rappelle que l'engagement de la procédure dite du « passer outre » s'est traduit par une dernière phase de consultation des élus : les commissions départementales de coopération intercommunale, les CDCI, ont ainsi pu amender le projet proposé par le préfet à la majorité des deux tiers de leurs membres. Au final, sur les soixante-dix-neuf projets de périmètre n'ayant pas recueilli les majorités qualifiées prévues par la loi, cinquante-sept ont été mis en œuvre sans modification, en application de la proposition du préfet, et seize ont été amendés par la CDCI à la majorité des deux tiers de ses membres. Les préfets ont par ailleurs renoncé à faire usage de la procédure du passer outre pour six périmètres, composés exclusivement d'EPCI – établissements publics de coopération intercommunale – dont les populations excédaient les seuils légaux.

La procédure de redécoupage des circonscriptions administratives de l'État a elle aussi fait l'objet d'une large concertation avec les parlementaires et les élus, au premier chef les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale impactés par ces redécoupages – le président du conseil départemental a également été consulté. Ce n'est qu'à l'issue de cette phase de consultation que les préfets de région ont procédé, par arrêté, à la modification des limites d'arrondissement, qui, pour la plupart d'entre elles, ont pris effet au 1^{er} janvier 2017. Il en résulte une mise en cohérence des cartes administratives des collectivités locales et de l'État, dont l'absence, par le passé, a souvent été regrettée par les élus.

Enfin, les schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public, co-pilotés par les préfets et les présidents de conseil départementaux, visent précisément à apporter des réponses directes pour permettre, dans un certain nombre de cas, de limiter les déplacements des usagers et des élus. C'est dans le cadre de cet exercice que j'invite les élus à se rapprocher de leurs préfets pour réfléchir aux solutions adaptées aux besoins des habitants de leurs communes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Géraldine Bannier.

Mme Géraldine Bannier. Je vous remercie, madame la ministre, pour votre réponse. J'appelle à nouveau l'attention sur les aberrations qu'on peut rencontrer dans les petites communes. Pas plus tard que dimanche dernier, le maire d'une d'entre elles m'a expliqué qu'elle n'arrivait plus à attirer des habitants parce que le département ne finançait plus les déplacements vers un collège tout proche, à cause de la limite départementale. Il est bien dommage que les frontières administratives, invisibles pour les habitants, prennent le dessus sur la réalité quotidienne des habitants.

COMPTEURS LINKY

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour exposer sa question, n°97, relative aux compteurs Linky.

M. Loïc Prud'homme. Ma question s'adressait à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, dont je regrette l'absence.

L'expérimentation du compteur communicant Linky depuis 2009 et la généralisation de son déploiement depuis 2013 par Enedis est loin de faire consensus. Ce compteur enregistre la consommation électrique des usagers puis transmet ces informations à l'opérateur énergétique. Près de 500 communes se sont opposées à l'installation de ce nouveau compteur, et nombre de citoyens n'en veulent pas.

Les raisons de ces refus sont nombreuses ; laissez-moi en rappeler les trois principales. Pour certains, ce sont l'enregistrement et le stockage des données personnelles relatives à la consommation électrique et à leurs habitudes de vie qui posent problème. Pour d'autres, il s'agit de raisons médicales, liées aux ondes électromagnétiques émises par le système de prise de données CPL – courant porteur en ligne. Enfin, d'autres s'opposent au non-sens écologique consistant à remplacer des compteurs en parfait état de marche, ayant une durée de vie de plus de cinquante ans, par un matériel ayant une durée de vie bien plus courte ; ce non-sens est d'autant plus flagrant que les dernières études sur les promesses de baisse de consommation individuelle montrent que celles-ci sont inopérantes. Ces usagers ont fait état auprès d'Enedis de leur refus d'installation d'un compteur Linky, *via* des courriers recommandés, des sommations d'huissier, voire en posant des dispositifs bloquant l'accès à leur compteur.

Pourtant, alors même que le prédécesseur de M. le ministre d'État, Mme Ségolène Royal, avait stipulé dans un courrier adressé à Enedis, daté du 21 avril 2017 – ce n'est pas si vieux –, que « le déploiement du compteur Linky ne [devait] en aucun cas être perçu comme une contrainte imposée aux usagers », l'entreprise et ses sous-traitants ne suivent pas du tout cette consigne : ils multiplient les intimidations, délivrent de fausses informations aux usagers et, pour finir, procèdent à la pose forcée, parfois accompagnée de violence. Les témoignages sont nombreux ; j'ai moi-même pu en recueillir plusieurs.

Madame la ministre des transports, en octobre 2017, j'ai déjà posé à Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, une question écrite à ce sujet, restée sans réponse. Je la repose donc ce matin en séance : que comptez-vous faire pour qu'Enedis cesse la pose forcée de compteurs Linky aux usagers qui s'y opposent ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Prud'homme, M. Nicolas Hulot ne pouvant être présent, il m'a chargé de vous répondre.

Vous appelez notre attention sur la pose des compteurs Linky et sur les trois principales raisons pour lesquelles, selon vous, nos concitoyens ne veulent pas de ce dispositif.

La première concerne la protection des données personnelles. Je voudrais souligner que le Gouvernement attache une grande importance aux enjeux de sécurité et de confidentialité des données. Des mesures réglementaires ont été

prises pour garantir cette confidentialité, en prévoyant notamment que la communication des données ne peut avoir lieu sans l'autorisation préalable de l'utilisateur.

La seconde concerne l'exposition aux ondes électromagnétiques. Le compteur Linky est un équipement électrique de basse puissance. Afin d'étudier les enjeux en matière d'ondes, deux campagnes de mesure de l'exposition du public aux ondes électromagnétiques des compteurs Linky ont été réalisées par l'Agence nationale des fréquences, l'ANFR, et par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS, en laboratoire et sur le terrain. Les résultats sont cohérents et montrent une exposition spécifique très faible, liée à l'usage du courant porteur en ligne. Cela a été confirmé par une étude de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'ANSES, menée sur la période 2016-2017. Les ondes émises par le système Linky sont inférieures aux plafonds prévus par les normes sanitaires définies aux niveaux européen et français ; elles sont du même ordre de grandeur que les ondes émises, par exemple, par un téléviseur.

Troisièmement, vous évoquez le fait que nos concitoyens sont préoccupés par l'empreinte environnementale. Sachez que le recyclage des anciens compteurs est confié à des entreprises spécialisées dans le traitement des déchets électroniques.

Vous nous faites également part des méthodes employées par Enedis pour installer les compteurs chez les particuliers qui s'y opposent. Je souligne que le remplacement du compteur est de la responsabilité du gestionnaire de réseau. Si celui-ci ne peut procéder à la pose du compteur communicant en raison du refus du client, ce dernier ne pourra pas prétendre aux avantages tarifaires et aux prestations actuellement gratuites. Bien entendu, tout recours à l'intimidation et toute atteinte à la propriété privée sont inacceptables, et le Gouvernement condamne tout comportement de cette nature.

Je crois qu'il est de notre responsabilité collective de faire comprendre à nos concitoyens les nouvelles possibilités offertes par les compteurs communicants.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Je vous remercie de vous faire l'écho du prestataire Enedis, dont nous avons maintes fois entendu les argumentaires... À vous entendre, le problème vient du fait que la population n'aurait pas bien pris conscience des formidables bénéfices de ces nouveaux compteurs. Fort heureusement, nos concitoyens ne sont pas complètement désinformés ni dénués de capacité de jugement ; c'est pourquoi ils refusent, en masse, la pose de ces compteurs.

Vous vantez l'effet positif de ces compteurs sur la consommation individuelle. Mais il faut que nos concitoyens aient la possibilité de les refuser car, je le répète, le bénéfice économique pour les ménages est mineur. D'ailleurs, alors qu'il était prévu de doter ces compteurs d'un affichage déporté, afin d'aider les ménages à réduire leur consommation, il n'en a rien été. Les dernières études montrent que les compteurs communicants peuvent apporter un petit bénéfice au départ mais que celui-ci disparaît au bout d'un certain temps.

Je demande que nos concitoyens soient en mesure de refuser la pose de ce compteur et qu'Enedis respecte leur volonté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

CENTRE INDUSTRIEL DE STOCKAGE GÉOLOGIQUE CIGEO À BURE

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour exposer sa question, n° 98, relative au centre industriel de stockage géologique CIGEO à Bure.

Mme Caroline Fiat. Madame la ministre chargée des transports, ma question s'adressait à Nicolas Hulot, mais je pense qu'il vous a fourni sa réponse.

Le projet de Centre industriel de stockage géologique, ou CIGEO, consiste à enfouir à 500 mètres de profondeur, à Bure, nos déchets les plus radioactifs. En 2019, l'Agence de sûreté nucléaire, l'ASN, devra se prononcer sur la mise en exploitation du site jusqu'en 2140.

Le stockage est supposé résister plus de 100 000 ans alors même que les résidus qu'il contient seront radioactifs durant des millions d'années. Enterrer ces déchets et fermer les yeux est parfaitement irresponsable : en août dernier, l'IRSN – Institut de radioprotection et de sûreté nucléaires – a pointé du doigt de nombreux dangers, dont les risques d'incendie. Le dernier avis rendu par l'ASN confirme ces dangers.

Face à ces risques majeurs, on nous garantit la réversibilité du projet. Le projet StocaMine, en Alsace, était aussi censé répondre à ce principe. Foutaises : au bout de cinq ans seulement, en 2002, un incendie a rendu impossible la récupération de tous les déchets enfouis et menace de contaminer la plus grande nappe phréatique d'Europe !

Jamais les conditions d'un réel débat n'ont été réunies. En 2015, le projet CIGEO a failli être imposé au moyen de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, avant d'être invalidé par le Conseil constitutionnel. D'autres options que l'enfouissement profond existent mais ne sont pas étudiées de manière sérieuse, comme l'entreposage blindé en surface, réclamé par de nombreux scientifiques car il permettrait de garder un œil sur les déchets.

Madame la ministre, il y a 300 000 ans, nos ancêtres nous ont légué en héritage de magnifiques peintures rupestres. Nous, nous nous apprêtons à léguer aux générations futures, sans réel débat, le poison et la mort invisibles, en créant une poubelle nucléaire. Avant d'engager ce projet extrêmement risqué, qui coûtera au bas mot 35 milliards d'euros et qui menace l'humanité sur le très long terme, pouvez-vous nous dire si un débat démocratique et contradictoire aura lieu, appuyé sur des études poussées à propos de toutes les options possibles ?

M. Loïc Prud'homme. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Fiat, Nicolas Hulot m'a en effet chargée de vous répondre.

Aujourd'hui, 90 % des déchets radioactifs disposent d'une filière de gestion à long terme en exploitation. Les 10 % restants, des déchets de haute activité et de moyenne activité à vie longue, représentent 99 % de la radioactivité. Ce sont justement ces déchets qui sont destinés au projet de stockage CIGEO, à Bure, dans la Meuse.

Puisque ces déchets existent, il est de notre responsabilité de les gérer de la façon la plus sûre possible. Une solution claire doit être trouvée pour les prendre en charge dans des conditions de sécurité absolue. Les travaux de recherche et débats parlementaires menés depuis quinze ans n'ont pas

permis d'identifier une autre option crédible que le stockage en couche géologique profonde. Cette solution est mise en œuvre progressivement par l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA.

Le ministre d'État Nicolas Hulot veillera particulièrement à ce que le projet CIGEO fasse l'objet de suffisamment de concertations avec les parties prenantes et les collectivités. L'autorisation du projet, qui n'interviendra pas avant 2022, ne sera donnée qu'après une enquête publique, un avis des collectivités locales concernées, un avis du Parlement, un avis de la Commission nationale d'évaluation et, bien entendu, une instruction conduite par l'Autorité de sûreté nucléaire. Par ailleurs, afin de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, deux garants ont été nommés récemment par la Commission nationale du débat public.

Si la concertation est indispensable, elle ne saurait légitimer la violence ; le Gouvernement sera attentif à ce que la contestation autour de CIGEO s'exerce dans le respect des lois de la République.

La conception du stockage par l'ANDRA se poursuit actuellement, dans le cadre d'un dialogue exigeant avec l'ASN, qui vient de publier son avis sur le dossier des options de sûreté : elle y réaffirme que celles-ci constituent une avancée significative et elle y pointe aussi quelques difficultés.

Bien évidemment, aucune interrogation ne doit être laissée sans réponse. La question des bitumes, par exemple, a fait beaucoup parler d'elle ; Nicolas Hulot a demandé l'organisation d'une expertise renforcée et indépendante sur ce sujet afin d'éclairer toutes les parties prenantes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, Sébastien Lecornu, en visite à Bure, a déclaré, un peu comme vous : « Les oppositions qui ne seraient pas dans la légalité sont inacceptables. Les oppositions radicalisées, qui commettent des actes de délinquance, comme cela a pu être le cas, ont vocation à être traduites devant les tribunaux de la justice française. » Habitante de la Lorraine et native de la Meuse, je peux vous dire que, là-bas, on est loin de la violence. S'il y a une victime de la violence autour du projet CIGEO, c'est bien le militant qui a dû être amputé de plusieurs orteils. Ne faites pas croire que les opposants au projet sont des manifestants violents !

Quant au rapport rendu par l'ASN il y a dix jours, nous ne l'interprétons pas comme vous. Voici ce que l'on peut lire dans la note d'information publiée par l'ASN à propos de cet avis : « certains sujets du dossier d'options de sûreté nécessitent des compléments en vue de la demande d'autorisation [portant sur] la justification de l'architecture de stockage, le dimensionnement de l'installation pour résister aux aléas naturels, la surveillance de l'installation et la gestion des situations post-accidentelles ». Cela ne me semble pas un avis très positif !

Il est dommage que M. Hulot ne soit pas présent. Il y a quelques années, nous avons fait la fête et bu un verre ensemble sur le site de CIGEO – à l'époque, il était opposé au projet. Je vous invite, madame la ministre, avec M. Hulot, à venir sur place, dans notre beau département de la Meuse, en Lorraine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

AVENIR DE LA CENTRALE THERMIQUE DU HAVRE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour exposer sa question, n° 99, relative à l'avenir de la centrale thermique du Havre.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, ma question était destinée presque personnellement à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, mais son absence n'est pas grave, car je pense qu'il vous a communiqué sa réponse.

Le plan climat que vous avez dévoilé en juillet dernier prévoit l'arrêt de la production d'électricité issue du charbon. Ce choix affecte les centrales thermiques et paraît trop tranché ; il y a un milieu entre ouverture et fermeture. Les centrales thermiques sont un outil indispensable pour le réseau électrique français, qui risque de se tendre à l'approche de la transition énergétique. Lorsque les centrales à charbon auront été fermées, la quantité d'énergie disponible sur le réseau ne sera pas suffisante pour faire face aux pointes de consommation électrique, même avec l'ouverture de l'EPR de Flamanville.

Les équilibres de la transition énergétique sont très précaires, vous le savez, et les centrales thermiques constituent une réponse à l'intermittence des énergies renouvelables telles que l'éolien et le solaire. Maintenir notre indépendance énergétique en cas de pic tout en préservant nos outils énergétiques et les savoir-faire des salariés d'EDF semble une solution plus pragmatique que la fermeture pure et simple des centrales du Havre et de Cordemais, que je connais bien.

En outre, l'activité de ces centrales est très importante pour l'économie locale. On estime par exemple que la fermeture pure et simple de la centrale du Havre ferait perdre une cinquantaine d'emplois de dockers et qu'elle déséquilibrerait le budget du port. La CGT évalue à 4 000 le nombre total d'emplois qui seraient supprimés en France.

Dans la fermeture des centrales à charbon, l'enjeu, c'est le combustible. Or ces deux centrales thermiques font d'énormes efforts de recherche pour diminuer la part du charbon dans leur production d'électricité. Au Havre, les combustibles solides de récupération sont testés, tandis que Cordemais se charge d'étudier l'apport de déchets verts ligneux dans son *mix* de combustible. Ces essais sont fondamentaux : nous avons la possibilité de trouver à court terme des solutions innovantes et performantes, et de les exporter pour que la France soit un acteur incontournable de la reconversion écologique des centrales thermiques. Les dispositifs antipollution de ces deux centrales sont les plus performants.

Au-delà du travail de la mission interministérielle chargée d'évaluer l'impact socio-économique de la fermeture des centrales électriques au charbon d'ici à 2022, M. le ministre d'État a-t-il l'intention de séjourner plusieurs jours au Havre et à Cordemais, comme il l'a fait à Fessenheim, afin de bien comprendre les enjeux de la fermeture de ces centrales thermiques et de rencontrer tous les acteurs concernés ?

Enfin, pourquoi ne pas avoir attendu les conclusions de cette mission interministérielle pour annoncer le calendrier de fermeture ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports*. Monsieur Lecoq, vous avez adressé votre question à M. Nicolas Hulot, qui m'a en effet chargée de vous répondre.

Les centrales à charbon ont longtemps été essentielles à la production électrique française mais elles émettent de grandes quantités de CO₂ et contribuent à la pollution atmosphérique. L'ambition de la France dans la lutte contre le dérèglement climatique nécessite à moyen terme d'arrêter ces centrales, qui seront remplacées par des moyens de production moins polluants.

C'est pourquoi le Gouvernement s'est engagé, dans le cadre du plan climat, à cesser la production d'électricité à partir du charbon d'ici la fin du quinquennat. Les territoires qui accueillent ces centrales devront être accompagnés individuellement dans le cadre des contrats de transition écologique. Vous savez combien Nicolas Hulot tient à ce que la transition énergétique prenne en considération tous les enjeux sociaux.

Pour travailler de manière concrète sur l'avenir des sites d'implantation des centrales au charbon, comme la centrale du Havre, le Gouvernement, vous l'avez rappelé, a confié une mission aux inspections générales de l'environnement et du développement durable, des affaires sociales et de l'économie. Cette mission s'entretiendra évidemment avec les élus des territoires concernés.

Le Gouvernement portera une attention particulière, dans ce cadre, aux projets de conversion des sites à des combustibles comme la biomasse. L'option consistant à remplacer une centrale à charbon par une centrale utilisant la biomasse est en effet intéressante puisqu'elle permettrait de maintenir une activité sur le site tout en contribuant au développement des énergies renouvelables ou de récupération. Comme vous l'avez dit, EDF teste actuellement, dans sa centrale de Corde-mais, l'utilisation de biomasse résiduelle provenant de l'entretien des parcs et jardins, en co-combustion avec du charbon. Le Gouvernement suivra avec attention les résultats de ce projet de démonstration.

Il faut toutefois souligner les contraintes qui pèsent sur le volume de biomasse pouvant être utilisée par des centrales électrogènes de grande puissance, en particulier pour ce qui concerne biomasse végétale. Ces projets doivent donc être développés en tenant compte des enjeux d'approvisionnement et de conflits d'usage qu'ils pourraient soulever.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Votre réponse, madame la ministre, montre une certaine progression : au début, il était question de fermer ces centrales ; à présent, vous nous dites que vous examinez la possibilité de faire évoluer ces centrales vers un autre combustible, par exemple la biomasse issue des déchets verts. J'apprécie beaucoup cette évolution, et elle sera appréciée sur les territoires concernés, où l'on a du mal à discerner l'avenir. Le charbon est utilisé en France dans de nombreux secteurs, notamment l'agriculture, de façon bien plus polluante que dans les centrales thermiques, même si elles dégagent du CO₂. Je répète que nous apprécions ces propos et que je les relaierai parmi la population havraise.

NUISANCES SONORES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Mme la présidente. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 110, relative aux nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires.

Mme Marietta Karamanli. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, mais la présence de Mme la ministre des transports me réjouit car elle connaît le dossier dont je vais parler, des courriers ayant déjà été échangés. Elle porte sur la réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dans le domaine des grandes infrastructures de transports.

Je pense particulièrement à la mise en service de la nouvelle LGV – ligne à grande vitesse – vers la Bretagne, qui est à l'origine d'importantes nuisances sonores touchant de nombreux riverains du département de la Sarthe, notamment de plusieurs communes de ma circonscription : Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque. Ces nuisances seront peut-être demain encore plus grandes si les intentions exprimées par l'État de développer des liaisons ferroviaires entre les aéroports parisiens et le Grand Ouest se concrétisent.

Le code de l'environnement pose le principe d'une prise en compte des nuisances sonores et renvoie à un décret et à un arrêté la mise en œuvre des prescriptions relatives aux mesures de prévention et de réduction des bruits. La réglementation prévoit que le maître d'ouvrage des travaux de construction, de modification ou de transformation d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores soient limitées. De plus, un arrêté interministériel du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires a prévu les modalités de mesure sur site et les indicateurs de la gêne due au bruit d'origine ferroviaire.

Toutefois, la réglementation en vigueur pour la protection acoustique n'est pas fondée sur les bruits de pointe mais sur le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains circulant sur une période donnée, ce qui a pour effet de diluer et de limiter la mesure des effets les plus graves des nuisances en fonction du trafic lui-même. Les calculs tiennent compte de la distance, du positionnement de la voie par rapport au terrain naturel et de la présence ou non d'une protection. Concrètement, il en résulte une grande différence puisque le bruit instantané pour un TGV roulant à 300 kilomètres à l'heure atteint environ 90 décibels à une distance située entre 25 et 50 mètres, alors que le bruit calculé sera, à la même distance, pour 100 TGV en une journée, d'environ 60 décibels : la différence entre bruit instantané et bruit calculé peut donc atteindre environ 30 décibels.

Le niveau sonore réellement atteint est souvent incompatible avec la jouissance normale d'une habitation située à proximité. Plusieurs associations de préservation de l'environnement et de défense de riverains avaient fait valoir à l'époque de l'adoption de cette réglementation que de telles dispositions relevaient de l'art de réglementer ce qui ne serait pas acceptable. Ainsi, bon nombre de nos concitoyens subissent-ils des nuisances au nom de projets d'intérêt public, mais sans que leur préjudice spécial et anormal soit prévenu ou compensé à la hauteur des difficultés quotidiennes qui en résultent.

Je vous demande, madame la ministre, que les dispositions de cet arrêté, après concertation avec les organisations représentatives, les élus et les associations de protection des riverains, soient revues. Les mesures de prévention, de compensation et d'indemnisation doivent pouvoir être prises en fonction des nuisances réelles subies pendant des durées importantes et non en fonction d'outils et de modalités de calcul qui les lissent sur des périodes longues et en atténuent ainsi la gravité.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Karamanli, la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, intervenue le 2 juillet 2017, a permis une amélioration importante de la desserte du Grand Ouest. Mais, comme vous le rappelez, c'est aussi un sujet de préoccupation majeur pour les riverains de cette ligne nouvelle. Je veux d'emblée vous rassurer sur le fait que j'ai parfaitement conscience de ce problème; nous avons été saisis directement par des associations d'élus et des parlementaires.

Les impacts sonores des nouvelles infrastructures de transport sont strictement encadrés par la réglementation. Je vous confirme que le partenaire Eiffage Rail Express devra scrupuleusement respecter les niveaux maximums autorisés. Dans ce domaine, le gestionnaire d'infrastructure a une obligation de résultat. Une vaste campagne de mesures acoustiques est en cours pour s'assurer du respect de ces normes; les résultats sont attendus courant avril. Si des manquements devaient être relevés, le concessionnaire mettrait en place, sans délais et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. J'ai demandé aux services de l'État d'être particulièrement attentifs au respect de ces dispositions.

Mais vous appelez également mon attention sur la pertinence de la réglementation actuelle. Dans le domaine ferroviaire, elle se fonde effectivement sur la mesure du bruit moyen. Il faudra sans doute compléter ce mode d'évaluation par une vérification des pics sonores enregistrés, mais ce sera pour les futures infrastructures. L'objectif du Gouvernement est de répondre rapidement au ressenti des populations et des élus locaux. C'est pourquoi il a demandé aux préfets concernés d'organiser des comités de suivi, qui associent la population, pour veiller au respect de la réglementation par le partenaire Eiffage Rail Express. Il conviendra alors d'examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Le Gouvernement est notamment favorable à ce que le fonds de solidarité territoriale puisse être mobilisé pour toute action visant à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure en dehors de son emprise et au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent. Sur la base des résultats de ces mesures, je réunirai les collectivités territoriales concernées pour prescrire éventuellement des travaux complémentaires.

PROLIFÉRATION DU SANGLIER DANS LE GARD

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Gaillard, pour exposer sa question, n° 115, relative à la prolifération du sanglier dans le Gard.

M. Olivier Gaillard. Madame la ministre chargée des transports, le département du Gard subit encore les conséquences néfastes d'une surpopulation de sangliers, alors qu'il détient le record national en nombre d'animaux abattus. C'est quelque peu paradoxal et révélateur d'insuffisances, quand bien même je mesure, tout comme les chasseurs, les efforts qui ont été entrepris. Ces dégâts frappent durement l'agriculture, tout particulièrement la vigne, dans un département où celle-ci représente la principale culture. La sécurité publique n'est pas en reste, avec de très nombreuses collisions par des véhicules. Malgré les prélèvements en hausse avec le concours des lieutenants de louveterie, dont je salue le travail bénévole et dévoué, la situation est encore très critique.

Cela a justifié que l'État choisisse, en 2017, de prendre des mesures plus drastiques contre les populations de sangliers: l'interdiction du nourrissage depuis le 31 août dernier; la

levée des zones d'interdiction de chasse non justifiées; l'ouverture maximum des périodes de chasse à droit constant; l'expérimentation d'une dérogation au droit national autorisée par le ministère de l'environnement dans une partie des communes du Gard. Durant deux mois, de début avril au 31 mai, ont été testées des destructions au moyen de chasses à l'affût et à l'approche et de piégeages par cage, et les résultats sont encourageants. C'est pourquoi je vous demande s'il est envisagé de sortir de l'expérimentation. Il conviendrait en effet d'introduire dans la réglementation un élargissement de la période de prélèvement des sangliers à avril et mai. Cela permettrait d'élargir la période du tir anticipé à l'affût et à l'approche, en amont de l'ouverture de la chasse.

Je vous invite également à m'informer des mesures envisagées pour permettre aux chasseurs de maîtriser davantage la pression exercée par le sanglier. La Fédération départementale des chasseurs du Gard connaît un effet de ciseau financier: l'augmentation du timbre grand gibier, destiné à l'indemnisation des dégâts agricoles, dissuade un nombre croissant de chasseurs de s'en porter acquéreur. C'est très problématique car cette fédération de chasse est responsable, comme toute autre, de l'application du schéma départemental de gestion cynégétique. Dans le Gard, ces obligations prennent une dimension toute particulière, tant la prolifération du sanglier est forte. À l'évidence, la décision politique doit être à la hauteur de ce fléau, en mettant en adéquation les moyens avec les besoins pour assurer efficacité et résultats.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Gaillard, votre question s'adressait à M. Nicolas Hulot qui, ne pouvant être présent, m'a chargé de vous répondre.

La prolifération du sanglier, depuis une vingtaine d'années, est effectivement un sujet de préoccupation en France et ailleurs en Europe, tant sur le plan des dégâts agricoles et des collisions routières qu'au niveau sanitaire. Face à ce constat, le Gouvernement a mis en place, en 2009, le plan national de maîtrise du sanglier, qui vise à regrouper au niveau du terrain l'ensemble des outils réglementaires disponibles pour améliorer, à droit constant, l'efficacité des prélèvements et réduire les dégâts. Ce plan est toujours en vigueur. Je rappelle que 680 000 sangliers ont été prélevés ces dernières années en France, dont 40 000 dans le Gard, soit vingt fois plus qu'il y a trente ans. Mais le sanglier est perçu comme surabondant sur de nombreux territoires.

De ce fait, il est nécessaire de revoir le dispositif réglementaire existant afin d'améliorer l'efficacité de la régulation de l'espèce et de promouvoir de bonnes pratiques de gestion cynégétique et de prévention des dégâts. C'est la raison pour laquelle le ministère de la transition écologique et solidaire a créé, fin 2017, un groupe de travail spécifique, le groupe technique national sanglier, intégrant des membres du Conseil national de la chasse et de la faune sauvage, et de la Commission nationale d'indemnisation des dégâts de grand gibier – chasseurs, agriculteurs, associations de protection de la nature, lieutenants de louveterie, Office national de la chasse et de la faune sauvage et services de terrain y sont représentés. La première réunion du groupe de travail s'est tenue le 12 décembre 2017 au ministère. L'expérimentation mise en œuvre dans le Gard, d'avril 2017 à mars 2018, a fait l'objet d'un premier bilan, encourageant à mi-parcours. La généralisation de ce dispositif à l'ensemble des départements français par arrêté ministériel est à l'étude. L'allongement de

la durée de la période de tir du sanglier, par décret en Conseil d'État, doit faire l'objet d'une concertation avec les chasseurs et les agriculteurs dans le courant du premier semestre 2018.

Concernant l'indemnisation des dégâts agricoles provoqués par le grand gibier, elle est depuis plusieurs dizaines d'années de la responsabilité exclusive des chasseurs, qui bénéficient en échange du monopole de la régulation des différentes espèces de grand gibier par la chasse. Il n'est pas opportun de modifier cet équilibre.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Gaillard.

M. Olivier Gaillard. Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'espère que le groupe de travail mis en place traitera efficacement et en priorité le sujet car nous sommes tous conscients des enjeux économiques, environnementaux et sanitaires. Il faut être très prudent devant la prolifération exponentielle du sanglier car la solution ne peut malheureusement être calquée sur le temps administratif et politique. J'espère que nous réussirons tous ensemble à œuvrer intelligemment pour résoudre cette problématique.

DÉVELOPPEMENT DE LA MÉTHANISATION

Mme la présidente. La parole est à Mme Huguette Tiegna, pour exposer sa question, n° 120, relative au développement de la méthanisation.

Mme Huguette Tiegna. Ma question s'adressait à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, et je remercie Mme la ministre chargée des transports d'y répondre. Elle porte sur le développement de la méthanisation sur nos territoires et sur ses effets sur le plan écologique, dans un contexte d'économie verte et d'économie circulaire.

La méthanisation est une procédure de traitement des déchets organiques qui provoque, lors de leur décomposition, des réactions biologiques rendant possible la production de biogaz, une énergie renouvelable qui peut servir à la production de chaleur, d'électricité ou encore de biocarburant. Dans des conditions normales, la méthanisation est une technique qui s'ancre totalement dans la transition énergétique, que nous cherchons à développer et à laquelle adhèrent les associations de défense de l'environnement.

Cependant, l'importance de certaines unités de méthanisation inquiète un certain nombre de nos concitoyens. Dans ma circonscription du département du Lot, un projet industriel de méthanisation est en phase de construction sur le site de Gramat. Ce projet, situé à proximité du parc naturel régional des Causses du Quercy, suscite leur inquiétude. En effet, ils craignent une pollution dont on ne connaîtrait encore ni l'étendue ni l'ensemble des conséquences, sachant que l'ARS, l'agence régionale de santé, n'est pas en mesure de répondre. Les risques de pollution du sol, de l'eau mais également d'atteinte à la biodiversité sont régulièrement évoqués afin de faire opposition à ce projet. Le sol karstique, calcaire et poreux de notre département ne ferait qu'aggraver et accélérer les effets nocifs de cette pollution industrielle liés à l'épandage. Que dire également des camions transportant les déchets du département du Lot mais également des départements voisins, qui arriveront chargés et repartiront à vide jusqu'à leur point de départ ?

Madame le ministre, je me permets de vous solliciter afin de connaître la position du Gouvernement sur le développement de la méthanisation dans nos territoires.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Tiegna, ne pouvant être présent, M. Nicolas Hulot m'a chargée de vous répondre.

La méthanisation est une filière prometteuse, aux bénéfices multiples, tant pour l'environnement que pour la création d'emplois ou encore l'équilibre des exploitations agricoles. La production de biogaz doit prendre une place plus importante dans le cadre de la transition énergétique. En conséquence, la filière dispose d'un soutien fort des politiques publiques et d'un cadre réglementaire adapté et proportionné aux enjeux. Lors de la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui est en cours, nous examinerons à la fois la possibilité d'augmenter les objectifs de production de biogaz à court terme – à l'horizon de 2023 – et à plus long terme – à l'horizon de 2028 – et la façon de faciliter le développement de la filière méthanisation, en particulier l'injection de biométhane dans les réseaux.

La concertation et la transparence sur les projets sont essentielles pour assurer la confiance des citoyens. Les gros projets de méthaniseurs sont soumis au régime d'autorisation prévu par la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, les ICPE. Ils font donc l'objet d'une consultation publique avant toute décision du préfet. Il importe que les porteurs de projet sachent informer et dialoguer à propos de leurs dossiers.

Vous faites part des inquiétudes de certains des concitoyens de votre département quant aux risques de pollution ou aux impacts en matière de transport routier généré. La réglementation relative aux ICPE permet de prendre en compte de tels risques et nuisances. De plus, en fonction de la taille des projets, des études d'impacts ou d'incidences sont réalisées, et le trafic routier est bien intégré dans ces études. Les services de l'État sont particulièrement attentifs à ces enjeux.

Sous ces conditions, le Gouvernement soutient le développement de la méthanisation. Pour identifier des leviers d'action concrets, Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, lancera cette semaine un groupe de travail avec les parties prenantes, comme cela avait été fait pour l'éolien terrestre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna. Je vous remercie de votre attention, madame la ministre, et vous assure de mon plus grand intérêt mais aussi de ma plus grande vigilance vis-à-vis du développement de ces nouveaux modes de production d'énergie renouvelable, dans le cadre de l'élan que vous insufflez à la transition écologique et énergétique. Je suivrai avec une grande attention les travaux et les conclusions du groupe de travail qui sera lancé par le secrétaire d'État Sébastien Lecornu sur la méthanisation, à l'image de celui qui avait été créé pour l'éolien et de celui qui le sera pour le photovoltaïque.

LIAISON FERROVIAIRE CLERMOND-FERRAND-PARIS

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Vichnievsky, pour exposer sa question, n° 108, relative à la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris.

Mme Laurence Vichnievsky. Madame la ministre chargée des transports, compte tenu de la teneur de ma question, je suis heureuse que vous soyez présente ce matin.

Depuis le mois de juin, les responsables économiques et politiques du Puy-de-Dôme, tous courants confondus, ont successivement sollicité le Président de la République, le

ministre de la cohésion des territoires et vous-même à propos de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Paris. J'ai également relayé leur démarche dans une lettre que je vous ai adressée le 19 juillet 2017. Toutes ces initiatives étant néanmoins restées sans réponse de fond, je m'adresse de nouveau à vous ce matin.

La ligne qui relie Clermont-Ferrand à Paris transporte 4 600 voyageurs par jour en trois heures trente dans le meilleur des cas, en dehors de l'unique train quotidien direct. Elle est considérée comme structurante et fait partie du réseau des trains d'équilibre du territoire, organisé en 2012 par l'État dans le but d'assurer un service de grandes lignes rapides et de désenclaver les territoires concernés. Or, depuis 2012, l'État et la SNCF ont multiplié les annonces pour en reporter sans cesse la concrétisation. Il est désormais urgent de réduire le temps de parcours pour désenclaver la métropole de Clermont-Ferrand, ses 290 000 habitants, ses 35 000 étudiants, ses 156 000 emplois et ses 14 000 entreprises, dont Michelin.

La semaine dernière, lors d'un déplacement dans le Puy-de-Dôme, le Président de la République a manifesté son souhait que des améliorations tangibles soient réalisées sur la ligne à bref délai. Des solutions de deux types peuvent être envisagées à cette fin : augmenter le nombre de trains directs ou supprimer les passages à niveau – dont l'actualité récente a confirmé la dangerosité. La première solution présente l'avantage d'être *a priori* moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre, mais elle n'exclut évidemment pas la seconde.

Madame la ministre, soutiendrez-vous ces solutions afin qu'elles soient intégrées dans le schéma directeur de cette ligne par la SNCF ? Donnez-vous la priorité à la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris, dont l'Auvergne a tant besoin pour son attractivité et son développement ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Vichnievsky, vous m'interrogez sur les options qui pourraient être retenues, dans le cadre du schéma directeur en cours d'élaboration, pour améliorer la performance de la ligne Clermont-Ferrand-Paris. Comme vous l'avez rappelé, cette ligne fait partie du réseau structurant des trains d'équilibre du territoire, qui relèvent de la responsabilité de l'État. Comme la plupart des lignes du réseau ferroviaire national, cette ligne pâtit du sous-investissement, depuis des décennies, sur le réseau classique.

Aujourd'hui, le Gouvernement souhaite redonner la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux. C'est pourquoi de nombreux travaux de régénération sont entrepris sur cette ligne, comme sur l'ensemble du réseau. Je suis bien consciente que de tels travaux peuvent entraîner un allongement des temps de parcours, mais ils sont, d'une part, indispensables pour rénover cette ligne et, d'autre part, ajustés au mieux pour ne pas pénaliser outre mesure l'exploitation du service.

Dans le cadre du schéma d'ensemble, le traitement des passages à niveau sera évidemment étudié. S'il augmente la sécurité des circulations ferroviaires et routières, il n'est toutefois pas le seul moyen de diminuer le temps de parcours. Il convient également d'investir dans la voie, la signalisation et l'alimentation électrique. À cette fin, une analyse est en cours dans le cadre du schéma directeur, qui devrait être finalisé dans les prochaines semaines. L'objectif de celui-ci est de définir l'ensemble des mesures à prendre pour améliorer cet axe et le service offert aux voyageurs, notamment en

matière d'investissements à réaliser mais aussi de desserte et de qualité de service, tout en visant naturellement à améliorer le bilan économique de cette ligne actuellement déficitaire. La question du financement de ces opérations sera également posée. Le temps de parcours pourra aussi être amélioré grâce à la mise en service d'un nouveau matériel roulant, qui doit être financé par l'État.

Au travers de ces actions, le Gouvernement montre tout son engagement pour l'amélioration des performances de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, qui fait vraiment partie de ses priorités.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Vichnievsky.

Mme Laurence Vichnievsky. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre. Vous avez bien senti, je crois, que tous les acteurs du territoire sont mobilisés. Nous savons bien que l'aménagement du territoire et la répartition équilibrée des efforts du Gouvernement sont tout à fait prioritaires s'agissant de l'Auvergne. Je crains malheureusement que les travaux de réfection des voies en cours n'améliorent pas le temps de parcours ; en réalité, on anticiperait un allongement du temps de parcours s'ils n'étaient pas réalisés. Ils sont néanmoins tout à fait indispensables, depuis de nombreuses années.

Vous avez indiqué que la suppression des passages à niveau était à l'étude. C'est une piste, mais j'espère que l'option consistant à ajouter un train direct sera elle aussi envisagée, car c'est la seule solution qui pourrait soulager à bref délai l'ensemble des acteurs du territoire, et peut-être est-ce aussi l'une des moins coûteuses. Je sais que les difficultés financières comptent pour beaucoup dans les options qui seront retenues par le Gouvernement.

Sachez en tout cas que nous suivons – moi en particulier – de manière très précise et vigilante le dossier de la liaison Clermont-Ferrand-Paris.

DESSERTE DE NEVERS PAR LA SNCF

Mme la présidente. La parole est à Mme Perrine Goulet, pour exposer sa question, n° 111, relative à la desserte de Nevers par la SNCF.

Mme Perrine Goulet. Madame la ministre chargée des transports, le département de la Nièvre, dont je suis l'une des élus, se trouve à équidistance de Paris et de Lyon, ce qui devrait constituer un atout majeur pour ce territoire durement touché, entre autres, par la désindustrialisation et la désertification médicale. Or tel n'est pas le cas : nous avons accumulé de nombreux retards en matière de transports. Ainsi, le doublement de la nationale 7, qui devait être achevé en l'an 2000, conformément au souhait de Pierre Bérégovoy, sera achevé, si tout se passe bien, avec vingt ans de retard. De nombreux Nivernais travaillent en région parisienne, soit ponctuellement, soit quotidiennement. Aujourd'hui, en raison d'une desserte ferroviaire inadaptée, une majorité d'entre eux préfère prendre la voiture plutôt que les transports en commun.

En 2008, un projet dénommé POCL – Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon – a été amorcé. Il visait à doubler le réseau ferroviaire entre Paris et Lyon, et ainsi de relier Nevers et Paris en cinquante minutes, et Nevers et Lyon en une heure quinze, au lieu des deux ou trois heures actuellement nécessaires. Après huit ans d'études de faisabilité et de concertations, les élus des régions Bourgogne, Centre et Auvergne, réunis au sein d'un comité de pilotage, se sont prononcés pour un tracé médian desservant la Nièvre. Ce

tracé, le moins coûteux, avec un investissement évalué à 13 milliards d'euros, a également recueilli le soutien de Réseau ferré de France, pour sa pertinence et son schéma économique. Le projet en est actuellement au stade de l'enquête d'utilité publique. Cependant, les dernières annonces en matière de desserte par les lignes à grande vitesse font planer sur ce projet une incertitude préjudiciable au développement des territoires concernés.

En attendant, le territoire de la Nièvre est aujourd'hui desservi par les réseaux TER – transport express régional – et Intercités. Or, en 2015, la commission Duron a préconisé la suppression de certains trains afin d'éviter les doublons en matière de moyens de transport et le transfert de certaines cadences du réseau Intercités vers le réseau TER. Dès lors, il y a plusieurs années, le dernier train de la journée, qui quittait Paris à vingt et une heures, a été supprimé, ce qui pénalise de nombreux Nivernais qui se rendent à Paris pour leur activité professionnelle, le dernier train partant désormais de la gare de Paris-Bercy à dix-neuf heures. Enfin, la ligne Nevers-Paris est la seule ligne de Bourgogne-Franche-Comté à ne pas bénéficier des avantages liés aux abonnements régionaux, ce qui constitue une véritable inégalité et incite nos concitoyens soit, comme je l'ai déjà indiqué, à se déplacer en voiture – ce qui va à l'encontre de notre politique environnementale – soit à déménager vers les agglomérations parisiennes ou lyonnaises.

En 2018, la gestion de la ligne Paris-Montargis-Nevers devrait être transférée à la région voisine du Centre-Val de Loire et donc quitter le giron de notre région administrative. Le développement de la ligne Paris-Nevers s'avère donc essentiel. La suppression envisagée de certains trajets constitue un véritable danger pour notre territoire et risque de mettre à mal tous les efforts déployés par les collectivités pour répondre aux problématiques économiques spécifiques et aux besoins des Nivernais.

Madame la ministre, dans ce contexte incertain, pouvez-vous nous éclairer sur les décisions à venir concernant l'avenir de la ligne à grande vitesse POCL ? Elles conditionnent tous les efforts que nous menons sur notre territoire. D'autre part, pouvez-vous nous indiquer quels moyens seront mis à disposition par l'État pour permettre un passage de relais aux collectivités régionales dans de bonnes conditions et surtout pour assurer le maintien des lignes desservant Nevers ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Goulet, le projet Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de plus de 500 kilomètres desservant les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Île-de-France, en doublement de la ligne actuelle Paris-Lyon. Il vise à répondre à la saturation, à terme, de cette ligne et au besoin d'amélioration de la desserte des territoires du centre de la France, dont la Nièvre.

À ce stade des évaluations, le coût du projet complet est estimé à plus de 13 milliards d'euros. Cependant, du débat public mené en 2011 n'a émergé aucun consensus départageant les scénarios ouest et médian pour la poursuite du projet de ligne à grande vitesse POCL. Dans ces conditions, il a été décidé, au début du mois de juillet 2015, de poursuivre les études sur les parties communes aux deux scénarios, au nord et au sud, ainsi que sur le raccordement à Paris et Lyon, et de reprendre la concertation sur le choix d'un scénario de phasage pour le secteur central du projet.

Plus globalement, l'avancement du projet POCL doit être replacé dans le contexte de la réflexion sur la planification des grands projets d'infrastructures afin de répondre aux besoins prioritaires des Français en matière de mobilité dans le cadre d'un modèle soutenable. Le Conseil d'orientation des infrastructures me remettra son rapport à ce sujet cette semaine. Les conclusions de la démarche feront l'objet d'un projet de loi de programmation des infrastructures, qui sera présenté et débattu au Parlement au cours du premier semestre 2018. Ce sera l'occasion d'arrêter les perspectives pour le projet POCL.

En tout état de cause, la desserte des territoires bénéficiera, à terme, des projets d'amélioration des infrastructures et des matériels existants, notamment sur les lignes Paris-Nevers et Paris-Clermont-Ferrand, qui assurent aujourd'hui l'essentiel de la desserte ferroviaire du Nivernais. Exploitée jusqu'alors par Intercités sous le contrôle de l'État, la ligne Paris-Nevers a été effectivement reprise le 1^{er} janvier 2018 par la région Centre-Val de Loire, qui en est donc désormais l'autorité organisatrice. En échange de cette reprise, l'État contribue, auprès de la région, à la compensation du déficit d'exploitation de la ligne et finance le renouvellement du matériel roulant, qui devrait intervenir dans les prochaines années.

Mme la présidente. La parole est à Mme Perrine Goulet.

Mme Perrine Goulet. Madame la ministre, je vous remercie de ces informations. J'appelle toutefois votre attention, en me référant à l'intervention de l'oratrice précédente, sur la nécessité de vous pencher sur la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, dont l'engorgement ne nous permet pas de nous développer. Il faut vraiment que le Gouvernement prenne un engagement fort à cet égard.

DESSERTE DE GISORS PAR LA LIGNE J DE LA SNCF

Mme la présidente. La parole est à Mme Claire O'Petit, pour exposer sa question, n° 114, relative à la desserte de Gisors par la ligne J de la SNCF.

Mme Claire O'Petit. Mme la ministre chargée des transports, ma question concerne les conditions de transport des usagers de la ligne J de la SNCF au départ ou à l'arrivée de la gare terminus de Gisors.

Depuis le 10 décembre 2017, les nouveaux horaires ont pour effet d'accroître le mécontentement des usagers, déjà indisposés par l'insalubrité des trains et la tarification complexe pratiquée par la SNCF. À rebours de la volonté présidentielle réaffirmée notamment lors des vœux télévisés, la SNCF, en diminuant le nombre de trains allant de Chars à Gisors pour augmenter celui des trains de Paris à Argenteuil, ne construit pas l'accès aux transports pour nos territoires ruraux.

Les transports étant un des critères du choix du lieu d'installation des jeunes couples actifs, cette politique aggrave la fracture entre les territoires. À cela s'ajoute l'inconfort des trains, dont les sanitaires sont condamnés pendant un trajet pouvant aller jusqu'à une heure trente, même si la distance couverte n'est que de quatre-vingts kilomètres. Enfin, pour parcourir le tronçon Chars-Gisors, les abonnés du passe Navigo se voient imposer un supplément dont la tarification élevée ne repose pas sur des justifications précises.

Consciente que la ligne J traverse trois régions – l'Île-de-France, les Hauts-de-France et la Normandie –, je souhaite savoir si l'État, à qui incombe la maîtrise du service public des transports, pourrait intervenir auprès de la SNCF afin que sa gestion de la ligne J, particulièrement du terminus de Gisors,

ne démente pas la volonté présidentielle de construire l'accès aux territoires ruraux, notamment par les transports ferroviaires.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame O'Petit, vous m'interpellez sur les difficultés que subissent les usagers de la ligne J du Transilien, notamment ceux qui voyagent entre Gisors et Paris, en raison des nouveaux horaires. Vous considérez également que les trains sont inconfortables et la tarification complexe.

Je rappelle qu'il s'agit d'une compétence décentralisée et que ces nouveaux horaires ont été décidés par l'autorité organisatrice, à savoir l'ex-Syndicat des transports d'Île-de-France, aujourd'hui renommé Île-de-France Mobilités. Toutefois, les dysfonctionnements que vous signalez ne peuvent se résumer à la nouvelle grille horaire. Ils sont également imputables à une succession d'incidents intervenus entre décembre 2017 et janvier 2018, certains d'origine technique, d'autres liés à des actes de malveillance ou encore à la tempête Eleanor. L'appréciation de l'impact des nouveaux horaires nécessitera un temps un peu plus long : Île-de-France Mobilités a prévu de présenter un bilan de leur application aux élus et aux associations d'usagers au mois de juin prochain.

Concernant l'absence de toilettes à bord des trains, je vous renvoie à la décision d'Île-de-France Mobilités, qui a demandé à Transilien de fermer ces dernières pour l'ensemble de ses trains. Les usagers disposent de la possibilité d'utiliser des toilettes déployées en gare avec leur passe Navigo.

Enfin, la tarification, que vous jugez complexe pour les voyageurs, est édictée par les autorités organisatrices, en l'occurrence la région Normandie, la région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités.

Comme vous le voyez, l'État n'intervient plus dans la tarification de la ligne Gisors-Paris-Saint-Lazare. Pour autant, je ne manquerai pas de faire part de vos observations à la présidente d'Île-de-France Mobilités à l'occasion d'un prochain échange.

Mme la présidente. La parole est à Mme Claire O'Petit.

Mme Claire O'Petit. Merci, madame la ministre. La situation que j'ai évoquée pose réellement problème. Le changement d'horaires contraint les lycéens à arriver trente minutes avant l'ouverture de leur établissement, ce qui est inadmissible, particulièrement pendant l'hiver, où il pleut et il fait froid. Or il est impossible d'ouvrir le lycée plus tôt. Le changement d'horaires des trains a également pour effet d'augmenter l'embouteillage des nationales 14 et 15.

Pour résoudre cette situation très complexe, j'essaie d'organiser une rencontre entre les trois présidents de région, ce qui soulève de grandes difficultés. J'ai rendez-vous ce soir avec M. Hervé Morin, ce qui représentera, je l'espère, un premier pas, mais j'insiste sur les problèmes que nous rencontrons. Nous ne sommes qu'à 50 kilomètres de Pontoise, et énormément de gens utilisent la ligne Pontoise-Paris pour aller travailler. Or nous avons vraiment le sentiment d'être délaissés, ce qui fait monter la colère.

SÉCURITÉ DE LA ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE

Mme la présidente. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte, pour exposer sa question, n° 119, relative à la sécurité de la route Centre-Europe Atlantique.

M. Rémy Rebeyrotte. Madame la ministre chargée des transports, la route Centre-Europe Atlantique – RCEA –, dans sa traversée de la Saône-et-Loire, s'est faite, hélas, la réputation d'un axe particulièrement dangereux. Cette réputation n'est pas usurpée : les accidents y sont fréquents, souvent graves et mortels. Les médias nationaux ont qualifié cette traversée de « route de la mort », que ce soit pour la branche sud ou la branche nord de la RCEA.

Des travaux importants sont en cours. Vous êtes venue constater leur réalisation et leurs avancées, sur le terrain, il y a quelques jours, ce dont je vous remercie très sincèrement. Le coût des travaux actuels s'élève à plus de 200 millions d'euros.

Paradoxalement, cependant, les élus et les habitants des territoires concernés sont inquiets : ils craignent une nouvelle interruption des travaux après ceux en cours de réalisation, c'est-à-dire après 2019, et bien avant l'achèvement de l'ensemble du linéaire, sur lequel le trafic ne cesse de croître. Il faut en effet qu'une somme équivalente à la première – plus de 200 millions d'euros – soit au rendez-vous pour achever les travaux d'ici à 2023. C'est l'espoir de tous les acteurs, qui se sont clairement exprimés à cet égard et sont d'ailleurs prêts, au côté de l'État, à mettre des moyens proportionnés à leur budget – je pense notamment à la région et au département.

Parallèlement, et sous votre autorité, le Conseil d'orientation des infrastructures s'est mis au travail. A-t-il pu se pencher sur un dossier comme celui de la RCEA ? Sa volonté, comme la vôtre, de réorienter les moyens pour les concentrer sur de réelles priorités nationales en matière d'infrastructures suscite l'espoir de voir un jour la traversée saône-et-loirienne de la RCEA achevée en deux fois deux voies. Nous tournerons alors définitivement la triste page des faits divers et des accidents, qui donnent de notre territoire une image bien différente de sa réalité.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Rebeyrotte, vous avez bien voulu m'interroger sur les perspectives de poursuite des travaux d'aménagement à deux fois deux voies de la portion de la route Centre-Europe Atlantique traversant la Saône-et-Loire.

En 2013, dans ce département, 84 kilomètres restaient effectivement à aménager à deux fois deux voies, pour un coût alors estimé à 658 millions d'euros. Le dispositif retenu s'articule en trois phases de travaux.

S'agissant de la première phase, entre 2014 et 2019, le programme prévoyait un ensemble de travaux pour un montant de 184 millions, dont 152 millions apportés par l'État. Ce programme a été tenu, et j'ai pu m'en rendre compte sur place, ainsi que vous l'avez souligné : près de 22 kilomètres de sections aménagées à deux fois deux voies ont d'ores et déjà été mis en service ou vont l'être avant la fin du premier semestre de cette année. Le rythme budgétaire annoncé est tenu depuis 2014. Il l'a encore été en 2017, malgré les contraintes qui pèsent sur nos investissements, pour tenir les calendriers annoncés. S'agissant de l'année 2018, près de 25 millions sont programmés en autorisations

d'engagement, dans un contexte budgétaire national toujours extrêmement contraint ; ils permettront de poursuivre les travaux en cours sur la section Paray-le-Monial-Charolles, que j'ai visitée, et de débiter ceux de la section Prissé-Charnay-lès-Mâcon.

Ce projet important par sa taille et son coût est examiné par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui me remettra son rapport cette semaine. Nous aurons l'occasion de débattre de ce dossier conforme aux priorités de sécurisation et de désenclavement des territoires que je porte, lorsque l'Assemblée discutera, au cours des prochaines semaines, du projet de loi de programmation des infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. Madame la ministre, je vous remercie de l'attention que vous portez à ce dossier. Étant venue sur place, vous avez pu constater que, si les travaux vont bon train, il est extrêmement important que ceux-ci s'achèvent dans les meilleurs délais. Il faut en effet sécuriser le trafic, extrêmement élevé sur cet axe.

RÉALISATION DU BARREAU FERROVIAIRE ENTRE CREIL ET ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Bois, pour exposer sa question, n° 121, relative à la réalisation du barreau ferroviaire entre Creil et Roissy-Charles-de-Gaulle.

M. Pascal Bois. Madame la ministre chargée des transports, ma question concerne la réalisation du barreau ferroviaire entre Creil et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Parmi les projets structurants de la région des Hauts-de-France, ce barreau ferroviaire de 7 kilomètres est indéniablement plus discret que le projet de Canal Seine-Nord – auquel je suis aussi attaché – mais il n'en est pas moins indispensable. Nombreux sont les élus locaux isariens et des Hauts-de-France à s'interroger sur l'avenir de ce projet au lendemain des Assises nationales de la mobilité, alors même qu'il a été jugé prioritaire par l'État et qu'il a été inscrit aux contrats de plan État-région de 2007-2013 puis de 2015-2020.

Je suis convaincu que ce projet a sa place dans une stratégie de développement durable puisqu'il encourage l'usage du train comme mode de déplacement entre le domicile et le travail. Il constituerait une amélioration de la qualité de vie des Isariens, actuellement contraints de prendre leur véhicule et d'emprunter l'autoroute A1, déjà saturée. Il offrirait aussi aux salariés des gains de temps conséquents et une alternative aux gares parisiennes – je pense à ceux qui sont aujourd'hui contraints d'arriver à Paris-Nord, puis de remonter *via* le RER B ou le RER D vers leur lieu de travail. En outre, ce chaînon manquant est attendu par les acteurs économiques locaux qui souhaitent étendre l'attractivité du pôle aéroportuaire de Roissy au bassin d'emploi du sud de l'Oise en profitant de l'atout de la connexion au réseau de lignes à grande vitesse aussi bien vers le reste du territoire national que vers le nord de l'Europe.

Madame la ministre, ma question est simple : pouvez-vous préciser la position du Gouvernement sur l'avenir de ce projet, notamment au regard des problématiques de transport dans le cadre des prochains Jeux olympiques de 2024 et des chantiers liés au Grand Paris Express ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Bois, vous avez bien voulu m'interroger sur le devenir du projet de barreau ferroviaire entre Creil et l'aéro-

port de Roissy-Charles-de-Gaulle. Je suis bien consciente de l'importance des enjeux économiques et environnementaux liés au projet. La réalisation de ce barreau ferroviaire de 7 kilomètres représente en effet l'opportunité tant d'une mise en lien de deux bassins d'activité que d'un report modal important sur les trajets domicile-travail.

Le projet, comme tous les projets d'infrastructures, est actuellement étudié par le Conseil d'orientation des infrastructures, mis en place dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, qui doit nous permettre de préparer le projet de loi de programmation des infrastructures avant son examen, dans quelques semaines, par l'Assemblée nationale.

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures me sera remis cette semaine. Dans le cadre de cette réflexion, il s'agit non pas de pénaliser tel ou tel projet, mais de construire une stratégie globale, ainsi qu'une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures, équilibrée en dépenses et en recettes, et à la fois réaliste et sincère.

Ces travaux, dont l'objectif premier est de parvenir à des améliorations rapides de notre système de transports pour faciliter la mobilité de l'ensemble de nos concitoyens, donneront au projet Roissy-Picardie une perspective claire, en particulier pour le lancement de son enquête publique.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Bois.

M. Pascal Bois. Je remercie la ministre de sa réponse, qui montre que cette problématique est réellement prise en considération. J'ai bon espoir qu'à l'issue des Assises de la mobilité, ce projet structurant pour les Hauts-de-France mais aussi pour la région parisienne puisse être réalisé.

DYSFONCTIONNEMENTS SUR LE RER A

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet, pour exposer sa question, n° 123, relative aux dysfonctionnements sur le RER A.

M. Guillaume Vuilletet. Madame la ministre chargée des transports, je souhaite vous interpellier – et je constate que je ne suis pas le seul – sur un sujet qui concerne le nord de la région Île-de-France : la multiplication des incidents affectant la ligne A du RER. Ces incidents, qui entraînent des retards importants et pénalisants pour des millions de Franciliens et des milliers d'habitants du Val-d'Oise, surviennent souvent sans qu'aucune explication ne soit donnée aux usagers – je pense notamment aux perturbations intervenues à la fin de la semaine dernière. Cette ligne de RER, qui traverse sept départements et quarante et une communes, est la ligne la plus fréquentée d'Europe ; elle assure, à elle seule, le passage d'un train toutes les deux minutes en « hyperpointe » et toutes les deux minutes trente en horaire de pointe, pour plus d'1 million de voyages.

Or nous sommes nombreux à déplorer une inégalité de traitement dans le flux entre les différentes destinations. Le taux de ponctualité des trains est de 70,8 % pour le tronçon de Cergy, contre 72,8 % pour celui de Poissy, 78,2 % pour celui de Saint-Germain-en-Laye et plus de 80 % pour la partie est du tracé. Par ailleurs, des temps de retard dépassant cinq minutes sont constatés sur le tronçon de Cergy, alors qu'ils ne s'élèvent qu'à quatre minutes sur le tronçon de Poissy et à trois minutes sur le tronçon de Saint-Germain-en-Laye – et il ne s'agit là que de moyennes. De surcroît, l'intervalle moyen entre deux trains est actuellement d'environ treize minutes sur les tronçons de Cergy et Poissy, contre cinq minutes trente sur celui de Saint-Germain-en-Laye et cinq minutes sur la partie est du réseau.

Madame la ministre, comptez-vous prendre des dispositions afin de rétablir une équité de traitement entre les différentes destinations ? L'arrivée d'Éole constitue à cet égard une opportunité, une partie du trafic du RER A pouvant être déporté de Poissy vers Cergy. Mais il faut évidemment apporter d'autres réponses, plus rapides, qui passent par une refonte de l'offre de transport et un service ajusté à l'attente de la population, et évidemment moins de suppressions de trains.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Vuilletet, vous m'interpellez à propos des dysfonctionnements du RER A, en particulier sur les tronçons de Cergy et de Poissy. Vous pointez notamment une fréquence et une ponctualité insuffisantes par rapport au tronçon de Saint-Germain-en-Laye.

Je tiens à rappeler, tout d'abord, que l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, présidée par la présidente de la région Île-de-France, est chargée d'organiser et, le cas échéant, de faire évoluer le service, coexploité par la RATP et par SNCF Mobilités. Comme vous le soulignez, l'arrivée d'Éole pourra être l'occasion de repenser ce service mais, sans attendre, de nombreuses démarches ont été engagées. En particulier, depuis 2011, des actions concertées entre les deux opérateurs ont visé à améliorer le service offert aux usagers et à stabiliser la régularité globale de la ligne, malgré sa très forte fréquentation. Si des efforts restent à faire, la robustesse de l'exploitation est aujourd'hui confortée par le renouvellement du matériel roulant, qui est entièrement à deux niveaux depuis le début de l'année 2017.

En outre, le schéma directeur du RER A, au financement duquel l'État participe au titre du contrat de plan État-région, est progressivement mis en œuvre. Le pilotage automatique sur le tronçon central, l'extension à Noisy-Champs du système d'aide à la conduite et le renforcement des capacités de garage et de retournement, en particulier par la création d'une quatrième voie à Cergy, sont autant de mesures qui doivent contribuer à l'amélioration de la qualité de service. S'y ajoutent les travaux estivaux de renouvellement des voies et du ballast sur le tronçon central.

Au-delà, le rapprochement entre les deux exploitants est un impératif. D'ores et déjà, une direction unifiée de l'exploitation a été mise en place à l'automne 2016 pour favoriser le partage des analyses et des méthodes sur la ligne entière. La desserte et la grille horaire ont été revues fin 2017 pour atténuer les conséquences des incidents. De plus, des dessertes omnibus des branches ont été organisées afin de lisser la charge pesant sur elles.

L'ensemble de ces mesures doivent contribuer à améliorer le service du RER A, au bénéfice de tous les usagers, notamment ceux de Cergy.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet.

M. Guillaume Vuilletet. Je vous remercie pour votre réponse particulièrement détaillée. Il est en effet très important que les responsabilités de chacun soient bien posées. Mais, encore une fois, je veux me faire l'interprète des usagers : vendredi dernier, à l'occasion d'un incident affectant les voyageurs à Vincennes, les usagers de la branche de Cergy voyaient les trains se diriger sans difficulté vers Saint-Germain-en-Laye, et avec plus de difficulté vers leur ville. En tout état de cause, je prends note de vos réponses, qui sont prometteuses, et vous en remercie.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES RÉSEAUX D'INITIATIVE PUBLIQUE POUR LA FIBRE OPTIQUE

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Leclerc, pour exposer sa question, n° 102, relative aux difficultés rencontrées par les réseaux d'initiative publique pour la fibre optique.

M. Sébastien Leclerc. Monsieur le secrétaire d'État chargé du numérique, ma question concerne l'amélioration des connexions à internet, qui est aujourd'hui l'un des enjeux majeurs dans la France des territoires. Face aux lacunes du service proposé par le réseau téléphonique, de nombreuses collectivités ont pris des initiatives pour investir dans de nouvelles technologies. Je prendrai l'exemple du Calvados, où le conseil départemental a créé, en 2011, dans le cadre d'une délégation de service public, un réseau d'initiative publique, un RIP, pour apporter la fibre optique jusque dans chacun des 400 000 logements de son territoire, selon le procédé de la FTTH, la fibre optique jusqu'au domicile.

Sept ans après le début du projet, le constat qui peut être dressé est celui d'une réussite technique mais d'un échec commercial : réussite technique car 85 000 prises sont activables, soit presque un quart du réseau, mais échec commercial puisque, sur ces 85 000 prises activables, seules 1 500 ont généré la souscription d'un abonnement auprès d'un fournisseur d'accès. Ce très faible taux de commercialisation s'explique principalement par le fait que les grands opérateurs boycottent, pour le moment, les RIP qu'ils n'ont pas eux-mêmes construits, ne laissant agir que des opérateurs dits « alternatifs », qui ne paraissent pas en mesure de convaincre les clients potentiels de souscrire à leurs services.

Ce très faible taux d'abonnement marque une déception, parce que beaucoup d'argent public – environ 65 millions d'euros – a été utilisé pour construire ce réseau dans le Calvados. Par ailleurs, cette sous-commercialisation de l'offre existante remet en cause le modèle économique du RIP, selon lequel les recettes générées par les premiers abonnements devaient permettre de financer la complétude du réseau.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles mesures comptez-vous prendre pour inciter voire contraindre les grands opérateurs à offrir leurs services dans le cadre de ces RIP ? Par ailleurs, pourquoi l'État, qui demeure un actionnaire important d'un des principaux opérateurs, n'utilise-t-il pas son poids au conseil d'administration d'Orange pour que l'opérateur historique participe de façon positive au développement du très haut débit en étant présent dans les RIP ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur Leclerc, vous avez posé cette question au secrétaire d'État chargé du numérique, qui, ne pouvant être présent, m'a chargée de vous répondre.

La couverture des territoires en infrastructures numériques fixes et mobiles constitue une priorité du Gouvernement car l'accès au numérique est la première brique, essentielle, pour soutenir les services publics, encourager le développement économique et promouvoir l'innovation sur nos territoires. Les ambitions sont claires : accélérer la couverture internet fixe en mobilisant l'ensemble des technologies pour que tous les Français, en métropole comme dans les outre-mer, aient accès à du haut débit de bonne qualité dès 2020 et à du très haut débit en 2022. Le Gouvernement a récemment conforté l'action des collectivités territoriales en sanctuarisant une enveloppe de 3,3 milliards d'euros dédiée au financement

des réseaux d'initiative publique, dont 208 millions d'auto-risations d'engagement dans le projet de loi de finances pour 2018 et 416 millions engagés par le Premier ministre lors de la Conférence nationale des territoires, en décembre 2017.

Comme vous le soulignez, la commercialisation de ces réseaux, une fois déployés, est un enjeu central. Celle-ci est en bonne voie grâce aux travaux d'harmonisation technique et tarifaire menés par le Gouvernement. Ainsi, les grands opérateurs nationaux ont amorcé leur présence sur les réseaux d'initiative publique, au côté des plus petits opérateurs, qui animent la concurrence. Il existe toutefois une spécificité concernant les réseaux pionniers, comme celui du Calvados, dont la construction a débuté avant le lancement du plan France très haut débit. Ces réseaux sont bien identifiés et font l'objet d'un suivi permanent par l'Agence du numérique. Concernant le réseau du Calvados, les équipes de l'Agence du numérique travaillent depuis dix-huit mois avec les services du conseil départemental et le délégataire pour faire bénéficier à ce réseau des travaux récents d'harmonisation. Ces travaux doivent se poursuivre mais le Gouvernement est confiant sur le fait que les opérateurs seront bien présents sur ces réseaux.

L'accès à un internet de qualité est un prérequis essentiel à la stratégie numérique que porte le Gouvernement. Toutefois, la connectivité ne fait pas tout, et il est essentiel de travailler en parallèle sur la diffusion des usages, ce que nous faisons actuellement, en construisant une stratégie pour un numérique plus inclusif à destination de nos TPE-PME mais aussi des 13 millions de Français qui ne savent pas aujourd'hui utiliser les outils numériques à leur disposition.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Leclerc.

M. Sébastien Leclerc. Madame la ministre, la situation que je viens d'exposer n'est pas acceptable dans la durée. Vous évoquez la confiance du Gouvernement envers les grands opérateurs, mais vous disposez d'un pouvoir réglementaire qui serait en mesure de les obliger à basculer sur les RIP. Il serait ainsi possible, à titre d'exemple, d'augmenter le tarif du cuivre et de fixer des objectifs aux opérateurs en termes de nombre de prises FTTH raccordées; si ces objectifs contraignants n'étaient pas tenus, cela pourrait avoir des conséquences sur le renouvellement des licences. Les outils existent, ils sont à votre main, et les territoires attendent des actes de l'État en la matière.

Mme la présidente. Nous avons terminé les questions orales sans débat.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi pour un État au service d'une société de confiance.

La séance est levée.

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

*La Directrice du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

CATHERINE JOLY