

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du mardi 20 février 2018

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	1279
2 <sup>e</sup> séance .....	1313
3 <sup>e</sup> séance .....	1351

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018**

145<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mardi 20 février 2018**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### 1. Questions orales sans débat (p. 1283)

PRODUCTION D'HYDROGÈNE DANS LE BERGERACOIS  
(p. 1283)

M. Michel Delpon

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

FINANCEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE  
(p. 1284)

M. Guy Bricout

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Guy Bricout

LIAISONS AÉRIENNES À L'AÉROPORT DE QUIMPER  
(p. 1284)

Mme Annaïg Le Meur

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

CANAL POUR GRAND GABARIT ENTRE BRAY-SUR-SEINE  
ET NOGENT-SUR-SEINE (p. 1285)

M. Gérard Menuel

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Gérard Menuel

ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE (p. 1286)

Mme Josiane Corneloup

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Josiane Corneloup

INTÉGRATION DU VAL-D'OISE DANS LE PROJET GRAND  
PARIS EXPRESS (p. 1287)

Mme Nathalie Elimas

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

PÉAGE SUR LA COMMUNE DE L'UNION (p. 1287)

M. Jean-Luc Lagleize

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Jean-Luc Lagleize

NUISANCES SONORES LIÉES À LA LGV BRETAGNE-PAYS  
DE LA LOIRE (p. 1288)

M. Yannick Favennec Becot

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Yannick Favennec Becot

DÉSENCLAVEMENT DU SUD ARDÈCHE (p. 1289)

M. Hervé Saulignac

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Hervé Saulignac

PROJET DU RER SUD-LÉMAN (p. 1290)

Mme Marion Lenne

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Marion Lenne

LIGNES SNCF DE NORMANDIE (p. 1291)

Mme Séverine Gipson

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Séverine Gipson

LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARITIME (p. 1292)

M. Saïd Ahamada

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

ACCÈS DES TIERS AU STOCKAGE DE GAZ NATUREL  
(p. 1292)

Mme Josy Poueyto

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre  
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

PRATIQUE DU « BRANDJACKING » DANS LE SECTEUR DE  
L'HÔTELLERIE (p. 1293)

M. Gilles Le Gendre

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

M. Gilles Le Gendre

RÉMUNÉRATIONS AU SEIN DES MINISTÈRES FINANCIERS  
(p. 1294)

M. Laurent Furst

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

M. Laurent Furst

*Suspension et reprise de la séance (p. 1295)*

EFFECTIFS DE PERSONNEL DANS LES JURIDICTIONS DE LA COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (p. 1295)

Mme Anne-Laurence Petel

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice

RÉFORME DE LA JUSTICE ET INTERDÉPARTEMENTALISATION (p. 1296)

M. Gilles Lurton

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice

M. Gilles Lurton

PRESTATION COMPENSATOIRE LORS DU DÉCÈS DU DÉBIRENTIER (p. 1297)

Mme Annie Chapelier

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice

DISPOSITIF "PLUS DE MAÎTRES QUE DE CLASSES" (p. 1298)

Mme Elsa Faucillon

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

Mme Elsa Faucillon

FERMETURES DE CLASSES DANS LA SARTHE (p. 1299)

Mme Marietta Karamanli

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

Mme Marietta Karamanli

DOTATION GLOBALE HORAIRE DES LYCÉES PROFESSIONNELS (p. 1300)

M. Fabien Roussel

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

M. Fabien Roussel

CRITÈRES DE CLASSEMENT EN RÉSEAU D'ÉDUCATION PRIORITAIRE (p. 1301)

M. Olivier Falorni

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

M. Olivier Falorni

LANCEUR ARIANE 5 (p. 1302)

M. Bastien Lachaud

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

M. Bastien Lachaud

VENTE À LA SAUVETTE DANS PARIS (p. 1303)

M. Stanislas Guerini

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Stanislas Guerini

SÉCURITÉ DANS LE QUARTIER DU GRAND TROU À LYON (p. 1303)

M. Thomas Rudigoz

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Thomas Rudigoz

SITUATION DES MIGRANTS ET DÉLIT DE SOLIDARITÉ (p. 1304)

Mme Muriel Ressiguier

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

Mme Muriel Ressiguier

CLASSEMENT DE THIONVILLE EN ZONE TENDUE (p. 1305)

Mme Isabelle Rauch

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

Mme Isabelle Rauch

SERVICES PUBLICS DE PROXIMITÉ DANS LE QUARTIER DES AYDES (p. 1306)

Mme Caroline Janvier

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

VACCINATION PAR LES INFIRMIERS (p. 1307)

M. Michel Zumkeller

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Michel Zumkeller

ÉTRANGERS BÉNÉFICIAIRES DU MINIMUM VIEILLESSE (p. 1308)

M. Patrick Hetzel

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Patrick Hetzel

MATERNITÉ DE WISSEMBOURG ET COLLABORATIONS TRANSFRONTALIÈRES (p. 1308)

M. Frédéric Reiss

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Frédéric Reiss

SPORT ET PARCOURS DE SANTÉ. (p. 1309)

M. Jean-Bernard Sempastous

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

## RÉSEAU DES CARSAT (p. 1310)

M. Jean-Louis Bricout

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Jean-Louis Bricout

## CONDITIONS DE TRAVAIL À L'HÔPITAL PUBLIC (p. 1311)

M. Sébastien Chenu

Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées

M. Sébastien Chenu

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 1312)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à neuf heures trente.)*

1

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

### PRODUCTION D'HYDROGÈNE DANS LE BERGERACOIS

**M. le président.** La parole est à M. Michel Delpon, pour exposer sa question, n° 153, relative à la production d'hydrogène dans le Bergeracois.

**M. Michel Delpon.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

En Bergeracois, le chômage sévit particulièrement et les emplois non délocalisables sont très recherchés. Or l'innovation associée à un facteur de croissance potentiel comme l'hydrogène est un vecteur d'emplois.

Nous disposons déjà de ressources hydroélectriques, photovoltaïques et de biomasse. Produit sur place, l'hydrogène serait un vecteur de performance pour notre territoire et permettrait de renforcer son image de marque liée à sa reconnaissance comme « réserve de biosphère ». Toutes les applications de l'H<sub>2</sub> pourraient y être regroupées : hydrogène pour l'industrie, pour le bâtiment, pour la recherche et l'innovation, pour la mobilité de nos concitoyens, pour la conversion de l'électricité en gaz – « *Power to Gas* ». Les collectivités et les coopératives, notamment les coopératives d'utilisation de matériel agricole, ou CUMA, se sont mobilisées pour déployer l'hydrogène au cœur de la circonscription et répondre aux besoins de stockage énergétique à venir, ainsi qu'à la demande croissante des industriels.

Pour le Bergeracois, le stockage de l'électricité permettra de faire du stockage de l'énergie la composante d'une stratégie de développement des énergies intermittentes en développant le tissu industriel direct et indirect lié à ces technologies, de sécuriser à terme l'approvisionnement énergétique, de réduire notre dépendance aux énergies fossiles, de susciter le consensus territorial autour d'une politique énergétique cohérente sur le plan environnemental, de conforter la lutte entreprise en Dordogne contre la production de gaz à effet de serre due à nos élevages et à nos déchets agroforestiers.

Les différentes méthodes de production d'hydrogène, en incluant la photosynthèse microbienne, les solutions de stockage et les structures cristallines feront l'objet de recherches appliquées et comparatives au sein de démonstrateurs qui regrouperont toutes les déclinaisons économiquement chiffrées.

Peut-on envisager de voir s'installer à Bergerac un centre technique industriel pour l'hydrogène, en partenariat avec les industriels de la filière, l'Institut national de la recherche agronomique et l'université Bordeaux 1 ? Sur quel appui technique et financier de l'État pourrions-nous compter ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, vous avez interrogé le ministre d'État Nicolas Hulot, ministre de la transition écologique et solidaire. Malheureusement, celui-ci n'a pu être présent ; c'est pourquoi je réponds à sa place.

Vous avez raison, monsieur le député : l'hydrogène a un rôle potentiel à jouer dans la transition énergétique, mais c'est à condition que nous sachions le produire à partir d'énergies renouvelables, par exemple *via* l'électrolyse. Plusieurs usages peuvent ainsi être ciblés, à commencer par la décarbonation du processus de production de l'hydrogène industriel, l'industrie étant aujourd'hui le principal utilisateur d'hydrogène.

L'hydrogène offre aussi des perspectives à long terme pour le stockage massif et surtout intersaisonnier de l'électricité. Cela s'avère déjà utile dans des systèmes isolés et pourrait devenir précieux en vue de l'insertion d'une forte proportion d'énergies renouvelables variables dans des systèmes plus vastes, comme en métropole. Pour nous préparer au mieux à l'arrivée de ces technologies, l'État finance, *via* le programme des investissements d'avenir, plusieurs projets de démonstrateurs de « *Power to Gas* », pilotés par les gestionnaires de réseaux.

Enfin, l'hydrogène peut apporter une solution pour la mobilité propre, solution complémentaire à l'électricité et au biogaz. En particulier, l'hydrogène présente des avantages clés pour les usages intensifs qui nécessitent une forte autonomie et un faible temps de recharge. De nombreux projets voient le jour dans les territoires autour de flottes de véhicules professionnels ; on peut citer les exemples des taxis « Hype » à Paris ou des bus à haut niveau de service bientôt mis en service à Pau.

Dans ce contexte, le ministre d'État Nicolas Hulot a confié une mission à la direction générale de l'énergie et du climat et au Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, le CEA, pour proposer une stratégie et des mesures d'accompagnement en vue d'opérer de premiers déploiements en France et de renforcer la filière industrielle française de l'hydrogène.

L'appel à projets pour des « territoires hydrogène » pilotes lancé en 2016 par les ministères de l'énergie et de l'industrie avait révélé la forte dynamique des acteurs français, notamment autour des collectivités. Il faut maintenant consolider ces projets et leur modèle économique en regroupant les usages de l'hydrogène autour de sources durables de production et passer à une autre échelle. L'opportunité de mettre en place des centres techniques devra être appréciée sur la base des services apportés à l'écosystème – par exemple, formation, essais, qualification de matériels, etc. – et d'un modèle d'affaires associé permettant d'envisager une pérennité de l'activité. L'État pourra ainsi étudier un éventuel soutien en temps voulu.

#### FINANCEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

**M. le président.** La parole est à M. Guy Bricout, pour exposer sa question, n° 158, relative au financement du canal Seine-Nord Europe.

**M. Guy Bricout.** Madame la secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur le rapport que vient de rendre le Conseil d'orientation des infrastructures. Je ne peux que me féliciter qu'il donne la priorité aux transports du quotidien tout en actant la nécessité de réaliser de grands projets, tel le canal Seine-Nord Europe, qui me tient particulièrement à cœur.

L'une des questions cruciales demeure celle du mode de financement des infrastructures. Le rapport préconise d'augmenter la part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, et que les recettes tirées de celle-ci soient désormais affectées directement aux transports. Or les augmentations récentes et à venir de la TICPE pèsent sur nos concitoyens, en particulier dans les milieux ruraux. Il est donc crucial qu'ils puissent constater, sur leur territoire, l'effet de leurs efforts. Aussi aimerais-je savoir si le Gouvernement va suivre les recommandations du rapport Duron et affecter aux régions et départements une part nouvelle de TICPE, qui leur permettra de développer les transports, notamment ceux du quotidien.

Concernant le canal Seine-Nord Europe, la région Hauts-de-France et les collectivités, sous l'impulsion du président de la région, Xavier Bertrand, ont pris leurs responsabilités en acceptant la régionalisation du projet. Toutefois, la situation économique de la région empêche la création de nouvelles taxes sur son territoire. Aussi aimerais-je savoir si, dans le cadre de l'affectation de la TICPE au financement des infrastructures, la région Hauts-de-France, compte tenu de son engagement, aura droit à une bonification et si une part supplémentaire du rééquilibrage de la fiscalité entre le diesel et l'essence pourra lui être transférée afin qu'elle puisse financer des infrastructures telles que le canal Seine-Nord Europe.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, la ministre chargée des transports a reçu, le 1<sup>er</sup> février dernier, le rapport remis par le Conseil d'orientation des infrastructures – composé de parlementaires, de représentants de grandes associations, de collectivités et d'experts – en vue de mettre en œuvre la priorité donnée par le Président de la République aux transports du quotidien.

Je tiens à saluer la qualité de ce rapport et le travail considérable qui a été fourni, en peu de mois, par les membres du Conseil. La vision nouvelle que ce rapport apporte, les priorités qu'il énonce – en particulier la régénération des réseaux de transport existants –, les propositions qu'il formule, notamment concernant le financement des projets d'infrastructures de transports, constituent des éléments de travail essentiels pour préparer les mesures relatives à la programmation et au financement des infrastructures que la ministre des transports présentera prochainement dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités.

Le rapport fait des propositions relatives à l'affectation de la TICPE aux projets de transport, particulièrement aux modes alternatifs à la route. L'ensemble de ces recommandations fait actuellement l'objet de concertations, conduites par la ministre chargée des transports, en vue du dépôt du projet de loi d'orientation des mobilités.

En ce qui concerne le canal Seine-Nord, je souligne qu'il s'agit d'un projet majeur pour notre pays, qui aura un impact très fort sur le report modal vers les voies d'eau. Comme vous le savez, à la suite des propositions qui ont été faites par les collectivités intéressées, le Gouvernement a proposé que le financement de la part de l'État, à hauteur d'environ 1 milliard d'euros, se fasse *via* un emprunt de la société de projet, dont les annuités seraient financées par des taxes nationales à assiette locale, comme pour la Société du Grand Paris.

En outre, conformément aux orientations fixées par le Premier ministre en octobre dernier, si des ressources régionales complémentaires étaient nécessaires, dans des logiques de report modal, l'État aiderait à la mise en place d'un cadre juridique pertinent. La ministre chargée des transports et le ministre de l'action et des comptes publics conduisent actuellement des discussions avec les collectivités afin de sécuriser le financement du projet.

Enfin, la régionalisation de la société de projet sera effectuée dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Bricout.

**M. Guy Bricout.** Je suis heureux d'entendre qu'il s'agit d'un projet majeur pour notre pays !

#### LIAISONS AÉRIENNES À L'AÉROPORT DE QUIMPER

**M. le président.** La parole est à Mme Annaïg Le Meur, pour exposer sa question, n° 154, relative aux liaisons aériennes à l'aéroport de Quimper.

**Mme Annaïg Le Meur.** Madame la secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur l'un des axes du pacte d'accessibilité que la région Bretagne a récemment proposé au Gouvernement : l'aéroportuaire. Je voudrais en particulier évoquer le cas de l'aéroport de Quimper Cornouaille et les lignes aériennes qui le desservent.

L'aéroport de Quimper accueille une liaison régulière entre Orly et Quimper, liaison vitale pour l'implantation d'entreprises dans le territoire cornouaillais. Les vols assurés par la compagnie Hop! sont effectués en ATR, des avions à hélices reliant Quimper à Orly en une heure et demie. En raison du manque de pilotes formés sur ce type d'appareil et du fait que ces avions ne volent pas par temps de pluie et de vent, leur usage provoque régulièrement des retards et annulations qui nuisent à l'attractivité de l'aéroport. En 2017, ce sont 153 vols au départ de Quimper qui ont été annulés, ce qui représente un vol tous les trois jours. Rien que cette semaine, nous avons déploré quotidiennement retards et annulations.

La tarification est, en outre, très élevée, ce qui prive un grand nombre d'habitants du territoire quimpérois de l'usage de l'avion, substitut intéressant au train ou à la voiture pour les longs trajets.

Vous le savez, madame la secrétaire d'État, et j'ai échangé à plusieurs reprises sur le sujet avec Mme Borne, le Finistère, département de la pointe de la péninsule bretonne, est pénalisé par son implantation géographique à l'extrême ouest de la France. C'est un fait; mais Quimper est, de plus, pénalisée par une forme d'enclavement que je qualifierai de fonctionnel, et qui touche de nombreux territoires: il s'agit de l'éloignement par rapport aux métropoles, qui, elles, attirent et mobilisent les moyens et les principaux axes de communication. Le maintien de déplacements de qualité vers le reste du pays, et pas uniquement vers une métropole relais, est la garantie d'un développement économique réussi de nos villes moyennes.

La Cornouaille est inquiète; elle a besoin de toutes les formes de mobilités pour exister. Pouvez-vous nous expliquer ce que le Gouvernement envisage pour notre territoire?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, la desserte aérienne des territoires est un enjeu majeur pour la politique française des transports. Le Gouvernement suit d'ailleurs avec beaucoup d'attention la situation des liaisons effectuées par la compagnie Hop!. Cette dernière, issue de la fusion, en 2016, de trois compagnies régionales du groupe Air France, a récemment été confrontée à un déficit de pilotes, lié à l'évolution des carrières au sein du groupe, et à une succession de pannes techniques sur les appareils de type ATR.

Certaines lignes ont ainsi connu un nombre d'annulations anormal, notamment au cours du deuxième semestre de l'année 2017. Les retards et les annulations que connaissent les vols du réseau opéré par Hop! ne sont pour autant pas acceptables, ni pour les passagers, ni pour les territoires concernés. Il n'est pas admissible qu'une telle dégradation de service vienne notamment pénaliser votre territoire, madame la députée.

Bien que Hop! dispose, de par son statut d'entreprise privée, d'une large autonomie de gestion sur la liaison Quimper-Paris, exploitée sans intervention publique, la ministre chargée des transports a demandé à la direction générale de l'aviation civile – DGAC – de s'assurer que la compagnie prenait des mesures afin que la desserte aérienne de l'ensemble des territoires concernés retrouve au plus vite un niveau de qualité de service conforme aux attentes. Il a notamment été demandé à la compagnie de présenter un plan d'actions permettant le retour rapide à des conditions opérationnelles plus robustes.

Souhaitant rester un acteur majeur de la desserte des territoires, la compagnie a déjà confirmé avoir mis en place des mesures de maintenance préventive afin de limiter les indisponibilités techniques de ses appareils, qui sont encore trop fréquentes, et avoir accéléré ses processus de recrutement et de formation de pilotes pour faire face aux nombreux départs.

En ce qui concerne la liaison entre Quimper et Paris, la compagnie indique que deux des trois rotations quotidiennes seront assurées, à compter du 27 mars prochain, à l'aide d'un module de type EMBRAER – *Empresa brasileira de aeronáu-*

*tica* –, en remplacement des appareils de type ATR. Cette modification permettra un gain d'environ quinze minutes sur le vol. Le sujet du désenclavement et de la desserte aérienne des territoires fera l'objet d'un débat dans le cadre des assises du transport aérien, qui seront lancées prochainement par la ministre chargée des transports, et que je vous invite donc, madame la députée, à suivre de près.

#### CANAL POUR GRAND GABARIT ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Menuel, pour exposer sa question, n° 134, relative au canal pour grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

**M. Gérard Menuel.** Dans la politique que vous menez, madame la secrétaire d'État, les territoires ruraux semblent particulièrement ignorés. Les annonces faites, *via* des études commanditées, sur des retards voire des abandons d'investissements dans les transports en milieu rural inquiètent et, pour le moins, interrogent.

Un dossier comme celui de la liaison à grand gabarit de Bray-Nogent, en vue d'assurer la circulation de péniches de plus de 2 500 tonnes, est très bénéfique sur le plan économique, mais aussi, et de façon très significative, sur le plan environnemental – cela vous concerne. Or ce dossier est attendu, faut-il le rappeler, depuis plusieurs décennies puisqu'il a été conçu à l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

Le débat public a eu lieu en 2015, et les études ont été menées presque jusqu'à leur terme par Voies navigables de France – VNF. Nous sommes donc dans l'attente du calendrier. Pouvez-vous, sur ce point, madame la secrétaire d'État, rassurer les territoires ruraux concernés, et nous donner un calendrier précis pour la réalisation des travaux que j'évoquais?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, je vous remercie de votre question sur ce projet de liaison fluviale à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Je suis consciente que des promesses qui ont été faites, sur ce projet comme sur tant d'autres, par les gouvernements successifs, suscitent des attentes fortes des populations.

Il s'agit, en l'espèce, d'étendre le réseau navigable à grand gabarit en amont de Paris et jusqu'à Nogent-sur-Seine, tout en réduisant les temps de parcours. Le projet répond donc à une demande de développement portée notamment par les filières industrielles de la région. C'est un projet d'ampleur puisque le coût en est estimé à quelque 290 millions d'euros, et qu'il comprend notamment la création d'un canal d'une dizaine de kilomètres de long ainsi que de nouveaux barrages et écluses. Il devrait ainsi permettre, une fois achevé, un doublement du trafic; c'est en tout cas l'objectif.

Ce projet a été examiné par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui a remis son rapport le 1<sup>er</sup> février dernier. Cette instance en a souligné l'intérêt, notamment pour le développement des modes alternatifs à la route, la stimulation de l'économie locale et, plus largement, l'élargissement de la desserte des ports de l'axe Seine. Le Conseil retient ainsi un engagement des travaux au tout début de la période 2028-2032, quel que soit le scénario financier considéré.

Comme vous le savez, c'est l'objet des concertations qu'Élisabeth Borne mène actuellement, ainsi que du volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités qui sera débattu ici même au printemps, que de fixer, pour les prochaines années, l'ensemble de la trajectoire de financement des projets d'infrastructures pour l'État, et de le faire avec sincérité, sans fausses promesses – comme celles que les gouvernements successifs ont pu faire. Comme pour tous les projets, les modalités de poursuite des études et le calendrier d'engagement de l'enquête publique devront être définis de manière cohérente avec l'horizon de lancement des travaux retenus dans le cadre de la loi d'orientation.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Menuel.

**M. Gérard Menuel.** Votre réponse, madame la secrétaire d'État, ne peut bien entendu me satisfaire. Un débat public, je le répète, a eu lieu en 2015, et l'État s'est engagé sur le projet. La parole donnée par l'État depuis plusieurs années doit, me semble-t-il, valoir pour le futur. Je ne comprends donc pas que vous puissiez aujourd'hui nous dire que le projet sera reporté à l'échéance de 2028-2032, notamment au regard des conséquences positives qu'il aurait pour les territoires. Le transport d'une tonne de céréales de Nogent-sur-Seine à Rouen coûte, je le rappelle, 14 euros par voie de chemin de fer, 11 euros en camion et moins de 8 euros par voie d'eau. Le bénéfice est également sans commune mesure en termes d'émission de gaz à effet de serre : il se compte en milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>. Cela devrait vous concerner, au regard de la fonction que vous occupez au Gouvernement.

#### ROUTE CENTRE-EUROPE ATLANTIQUE

**M. le président.** La parole est à Mme Josiane Corneloup, pour exposer sa question, n° 137, relative à la route Centre-Europe Atlantique.

**Mme Josiane Corneloup.** Je souhaite associer à ma question l'ensemble des élus de Saône-et-Loire, en particulier ceux que Mme la ministre chargée des transports a rencontrés le 11 janvier dernier lors de sa visite à Bourbon-Lancy, visite au cours de laquelle j'ai pu apprécier la qualité de son écoute et sa volonté d'achever enfin le chantier de la route Centre-Europe Atlantique – RCEA –, débuté il y a près de cinquante ans.

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures – COI – qui lui a été remis aboutit à un constat que nous faisons tous depuis des années : la dangerosité de l'axe concerné, qui n'est plus du tout adapté à l'importance du trafic, en particulier aux files de camions. Le COI préconise donc fort opportunément comme priorité l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RCEA en inscrivant pour cela les crédits nécessaires, soit 435 millions d'euros.

La pérennité du financement de ces travaux est une avancée très positive et je tiens, madame la secrétaire d'État, à saluer ce premier pas. Demeure néanmoins la question cruciale du calendrier et de l'accélération impérative des travaux. Le lointain horizon d'une fin de chantier fixée à 2030 est inacceptable au regard du nombre de vies enlevées sur l'une des routes les plus accidentogènes de France. À l'heure où nous nous efforçons tous de lutter contre l'insécurité routière, il est impératif d'abrèger les délais de réalisation de ce chantier et de le terminer en 2022, comme chez nos voisins de l'Allier.

Les collectivités locales ont accepté d'augmenter leur effort financier. Le département de Saône-et-Loire, par exemple, s'est déjà engagé à doubler les crédits qu'il alloue à la RCEA.

Mais convenez, madame la secrétaire d'État, que sans un effort majeur de l'État, il sera impossible de garantir dans un laps de temps raisonnable la sécurité que sont en droit d'exiger les usagers. Pourriez-vous donc faire part à la représentation nationale des décisions que vous prendrez sur ce dossier, dont l'urgence ne souffre plus d'atermoiements ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, vous avez bien voulu m'interroger, et Élisabeth Borne à travers moi, sur les perspectives de poursuite des travaux d'aménagement à deux fois deux voies de la RCEA dans la traversée de la Saône-et-Loire. En 2013, dans ce département, 84 kilomètres restaient à aménager en deux fois deux voies, pour un coût 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 arrêté prévoyait un ensemble de travaux pour un montant de 184 millions d'euros, dont 152 millions apportés par l'État. Ce programme a été respecté, et nous pouvons nous en féliciter, puisque près de 22 kilomètres de sections aménagées en deux fois deux voies ont d'ores et déjà été mis en service, ou le seront avant la fin du premier semestre de cette année. Le rythme budgétaire annoncé est donc tenu, malgré les contraintes pesant sur l'investissement routier, afin de respecter les calendriers annoncés.

S'agissant de l'année 2018, 24,65 millions d'euros en autorisations d'engagement, provenant à 82 % de l'État, sont programmés, dans un contexte budgétaire national extrêmement contraint, comme vous le savez. Cela permettra de poursuivre les travaux en cours sur la section Paray-le-Monial-Charolles et de débiter ceux de la section Prissé-Charnay-lès-Mâcon.

Le projet de loi que le Gouvernement présentera au printemps comportera un volet « programmation des infrastructures » qui s'appuiera sur les travaux menés par le Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron. Le Conseil a remis ses conclusions le 1<sup>er</sup> février dernier. S'agissant de la RCEA, il a considéré comme pertinentes les orientations mises en œuvre depuis 2014. Il a également recommandé de poursuivre l'aménagement progressif sur crédits publics, tout en soulignant que « le calendrier de réalisation pourrait être raccourci en cas d'accroissement de la participation des collectivités au financement des travaux ».

Nous aurons donc l'occasion de débattre, au sein de cette assemblée, des projets utiles pour répondre aux enjeux de mobilité du quotidien des citoyens, et compatibles avec les ressources financières publiques. Compte tenu des enjeux du projet de RCEA, notamment en termes de sécurité routière, je suis à tout à fait favorable, au nom d'Élisabeth Borne, à sa poursuite, voire à son accélération.

**M. le président.** La parole est à Mme Josiane Corneloup.

**Mme Josiane Corneloup.** Je suis ravie de cette avancée positive et souhaite qu'un consensus soit trouvé avec les collectivités locales pour que le chantier s'achève dans les plus brefs délais. Je vous rappelle simplement, mes chers collègues, que cinquante personnes ont perdu la vie sur cet axe au cours des cinq dernières années.

## INTÉGRATION DU VAL-D'OISE DANS LE PROJET GRAND PARIS EXPRESS

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Elimas, pour exposer sa question, n° 138, relative à l'intégration du Val-d'Oise dans le projet Grand Paris Express.

**Mme Nathalie Elimas.** À l'origine du Grand Paris était l'ambition de « bâtir une ville monde, rayonnante, attractive, exemplaire, non seulement par ses performances économiques mais aussi par sa qualité de vie, son urbanisme et son architecture ». Depuis dix ans, depuis que Nicolas Sarkozy a prononcé ces mots, et jusqu'à aujourd'hui, la création de la métropole du Grand Paris peine pourtant à s'imposer dans le quotidien de nos concitoyens. Élu du Val-d'Oise, département en marge du projet, je ne puis malheureusement que le déplorer. Grâce à l'attractivité de la métropole parisienne, les départements de la grande couronne, dont le Val-d'Oise, connaissent la plus forte croissance urbaine de France. Or les infrastructures de transport n'ont pas suivi cette expansion économique et démographique. Les déplacements, surtout de banlieue à banlieue, relèvent franchement du parcours du combattant.

Le Grand Paris Express représente pour cette raison un motif d'espoir. Pour des Val-d'Oisiens qui passent en moyenne près de trois heures par jour dans les transports, accéder à ce réseau constituerait un vrai gain de temps au quotidien et un confort de vie indéniable. Mais à ce jour, seule une gare est prévue, celle de Triangle de Gonesse, et aucune liaison n'est annoncée entre cette station et le reste du territoire. Le tracé du Grand Paris Express traduit hélas ! la césure qui existe entre l'hypercentre et ses périphéries. Il y aura au total soixante nouvelles stations en Île-de-France, dont une seule construite dans le Val-d'Oise ! Les communes de ma circonscription se trouvent à moins de cinq kilomètres à vol d'oiseau du futur nœud Saint-Denis Pleyel. Aucun tracé n'est prévu pour leur permettre d'y accéder facilement.

Aujourd'hui, le réseau est inadapté et saturé, si bien que 150 000 Val-d'Oisiens prennent chaque jour leur voiture pour se rendre au travail, dans les embouteillages lourds de l'A 15. Je souhaite donc, madame la secrétaire d'État, vous interroger sur ce que le Gouvernement compte faire pour rapprocher les Val-d'Oisiens du Grand Paris des transports, notamment de la future gare Saint-Denis Pleyel.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, vous m'interpellez, ainsi qu'Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, sur la nécessité, pour les Val-d'Oisiens, de bénéficier pleinement du Grand Paris Express dans les prochaines années, et craignez que le Val-d'Oise ne soit laissé à l'écart de ce grand projet.

Il est vrai que le Val-d'Oise n'accueille qu'une seule gare du Grand Paris Express, au niveau du Triangle de Gonesse, sur la ligne 17. Pour autant, cette gare permettra non seulement de développer l'urbanisation dans le secteur mais aussi de relier plus facilement les zones d'activités proches de l'aéroport de Roissy et d'ouvrir un accès au réseau du Grand Paris Express. Elle ne sera toutefois pas le seul point d'accès à ce nouveau réseau pour les Val-d'Oisiens : le Grand Paris Express est largement interconnecté aux réseaux existants, notamment de RER. Ces correspondances permettent de

diffuser à la grande couronne les effets bénéfiques du Grand Paris Express en termes de desserte et de temps de parcours.

Dans le Val-d'Oise, plusieurs gares permettront aux voyageurs d'accéder au Grand Paris Express dans ces conditions, et notamment La Défense, Les Grésillons et Bois-Colombes, *via* les RER A et C et la ligne J du Transilien, qui desservent le sud du département.

Au niveau de Saint-Denis Pleyel, que vous évoquez, une correspondance sera assurée avec le RER D par une passerelle qui rejoindra la gare Stade de France, au bénéfice des habitants de la partie est du département.

La ligne H du Transilien, qui dessert la partie centrale du Val-d'Oise, passe également par cette gare, sans y marquer d'arrêt. La création d'un arrêt serait donc intéressante pour les habitants du Val-d'Oise. Ce projet, techniquement très complexe, est à l'étude et les conditions de sa faisabilité restent à confirmer.

Enfin, les aménagements d'intermodalité qui seront réalisés dans les gares proches du Val-d'Oise permettront à de nombreux Val-d'Oisiens d'accéder facilement au Grand Paris Express, *via* les réseaux de surface.

Ainsi, le Val-d'Oise, comme l'ensemble des départements de grande couronne, bénéficiera bien des apports du Grand Paris Express, dont l'objectif est d'améliorer le réseau de transport au profit de tous les Franciliens et du développement régional.

## PÉAGE SUR LA COMMUNE DE L'UNION

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Lagleize, pour exposer sa question, n° 139, relative au péage situé sur la commune de L'Union.

**M. Jean-Luc Lagleize.** Madame la secrétaire d'État, ma question porte sur la situation du péage situé sur la commune de L'Union, dans ma circonscription, la deuxième de la Haute-Garonne, et plus particulièrement sur ce qui est appelé le « petit péage ».

L'autoroute A 68 relie Albi et le Tarn au périphérique toulousain. Cette autoroute, gratuite depuis Albi, devient payante sur ses derniers kilomètres, entre Montastruc-la-Conseillère et L'Union. Le péage est situé sur la commune de L'Union, à quelques kilomètres avant l'arrivée à Toulouse.

Un autre péage, dit « petit péage », permet aux habitants et aux salariés de L'Union d'accéder aux derniers hectomètres de cette autoroute et de prendre directement le périphérique toulousain. Cette facilité permet d'éviter une surcharge de circulation dans cette commune de la première couronne toulousaine et ses zones d'activité.

Ce « petit péage » est actuellement un point de blocage majeur pour le développement économique et la mobilité dans cette zone. Les élus et les collectivités locales militent d'ailleurs de longue date pour sa suppression. En plus de Toulouse Métropole et du conseil départemental de la Haute-Garonne, un collectif de quatorze communes de l'agglomération toulousaine souhaite supprimer ce frein aux déplacements des citoyens et au développement économique du Nord-Est toulousain.

Enfin, ce péage est réputé pour être l'un des plus chers de France, puisque les automobilistes doivent déboursier 50 centimes d'euro pour effectuer seulement quelques centaines de mètres sur l'A 68 depuis le périphérique, vers L'Union.

Idéalement, la suppression de ce péage pourrait permettre aux automobilistes d'emprunter ce tronçon gratuitement, d'éviter de passer par l'échangeur de Balma-Gramont, actuellement saturé, et de désenclaver la zone commerciale de Balma-Gramont, où se trouvent les sièges de nombreuses entreprises, en facilitant l'accessibilité à la rocade et à la station de métro.

Toutefois, les modalités de suppression de ce péage sont liées au rachat de la concession détenue par Vinci Autoroutes. Votre ministère, madame la secrétaire d'État, a évalué ce rachat à plus de 100 millions d'euros, mais les calculs portaient sur les deux péages, alors que d'autres calculs avancent la somme de 15 millions d'euros pour le rachat du seul « petit péage » de L'Union.

Qu'en est-il en réalité ? Quelle est la position du Gouvernement sur ce dossier ? Peut-on en même temps disposer d'une étude solide sur le coût de rachat du seul « petit péage » et d'une étude d'impact sur la circulation de transit une fois ce péage éventuellement supprimé ?

Comme l'ont montré les assises nationales de la mobilité, il est essentiel d'accorder une attention particulière aux transports de la vie quotidienne dans les zones périurbaines des métropoles, telle l'agglomération de Toulouse.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, les liens contractuels entre l'État et la société Autoroutes du Sud de la France – ASF – prévoient l'application d'un péage pour l'utilisation des trois derniers kilomètres de l'autoroute A 68, entre les barrières de péage de L'Union et de Toulouse Est jusqu'aux bretelles d'accès à la rocade Est de Toulouse – A 61 ou A 62.

La gratuité de ce tronçon ne pourrait être obtenue qu'en indemnisant la société ASF du manque à gagner correspondant aux recettes de péage non perçues à la barrière de L'Union comme à celle de Toulouse Est, jusqu'à la fin de la concession, fixée au 30 avril 2036, ainsi que des surcoûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure liés au trafic induit par la mise en gratuité.

Selon une étude réalisée par le collectif des quatorze communes à l'origine de la demande de suppression du péage de L'Union, le coût du rachat serait d'environ 15 millions d'euros. Au regard du principe d'égalité de traitement des usagers devant le péage, il paraît cependant difficilement envisageable de procéder seulement au rachat du péage perçu par le concessionnaire au niveau de la barrière de péage de L'Union sans procéder également à celui de la barrière de péage de Toulouse Est. L'ordre de grandeur de ce rachat serait ainsi plutôt compris entre 80 et 100 millions d'euros.

La mise en œuvre d'un dispositif de rachat de péage nécessiterait de modifier le contrat de concession de la société ASF. Il reviendrait ensuite à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ARAFER – et au Conseil d'État de se prononcer sur la régularité du rachat partiel ou total du péage perçu sur la section considérée. Par ces dispositions, le législateur a donc voulu que le rachat de péages reste une exception.

En revanche, il semble souhaitable à la ministre chargée des transports que cette question complexe fasse l'objet d'un examen concerté. C'est pourquoi, elle demandera prochainement au préfet de la région Occitanie d'organiser une table

ronde réunissant notamment les collectivités concernées et la société ASF, afin d'examiner les conditions de réalisation d'une étude qui permettrait d'évaluer l'ensemble des impacts de la suppression des péages de L'Union et de Toulouse, que ce soit vis-à-vis de l'équilibre financier de la concession ASF ou des déplacements au niveau de l'agglomération toulousaine.

À cette occasion, la mise en place d'abonnements préférentiels ciblés sur les usagers locaux, impliquant les collectivités concernées et ASF, pourrait faire partie des scénarios envisagés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

**M. Jean-Luc Lagleize.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État. L'organisation d'une table ronde semble une suggestion très intéressante, qui permettra d'apporter de nombreuses solutions, dont celle que vous avez évoquée.

#### NUISANCES SONORES LIÉES À LA LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec Becot, pour exposer sa question, n° 159, relative aux nuisances liées à la ligne à grande vitesse – LGV – Bretagne-Pays de la Loire.

**M. Yannick Favennec Becot.** Madame la secrétaire d'État, ma question porte sur la protection sonore des riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire mise en service en juillet dernier, notamment dans la Sarthe, en Mayenne et en Ille-et-Vilaine, et sur la dépréciation de leurs biens.

Ces femmes et ces hommes subissent au quotidien des nuisances sonores inacceptables, qui perturbent leur sommeil et réduisent les agréments de leur vie privée et familiale, avec pour conséquence supplémentaire la dévalorisation financière de leur patrimoine immobilier. Il y a donc urgence à agir vite et concrètement, notamment en ce qui concerne la réglementation en matière de bruit pour la protection des riverains de telles infrastructures de transport.

Pour mesurer le niveau des nuisances générées, un seul indicateur est retenu, celui du niveau sonore équivalent, le LAeq(T), qui correspond à la moyenne du bruit produit par la LGV sur deux périodes longues. Or cet indicateur n'est pas révélateur de la réalité des nuisances subies, dans la mesure où il dilue le bruit de manière considérable.

Ce décalage entre le niveau sonore réellement perçu et les taux retenus avec l'indicateur LAeq(T) est apparu dans le document de la commission particulière du débat public réalisé par Réseau ferré de France – RFF – pour le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse. En l'espèce, les éléments pris en compte étaient similaires à ceux de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ils ont révélé qu'avec le critère LAeq(T), cent TGV roulant à 300 kilomètres par heure produisent 57,4 décibels à 100 mètres de distance en bruit instantané, quand, dans la réalité, un TGV seul, roulant à la même vitesse produit 85 décibels à la même distance.

La différence de perception réside dans le fait que les riverains entendent un pic de bruit extrêmement brutal quand le TGV passe, alors que la réglementation ne prend en compte qu'une moyenne de bruit lissée, donc un niveau sonore minoré. Les riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire subissent cet ensemble de nuisances sonores, parfois jusqu'à quatre-vingt-dix fois par jour sur certains tronçons.

L'attractivité des départements traversés par la LGV ne doit pas s'obtenir au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains. Un équilibre doit être trouvé non seulement au moyen d'un renforcement des protections sonores, vibra-

toires et visuelles, mais aussi par la mise en place d'une compensation pour la perte de valeur des biens immobiliers, et cela sans attendre les résultats des nouvelles études acoustiques demandées par Eiffage Rail Express, puisque celles-ci reprennent les mêmes critères que les précédentes études.

Aussi, madame la secrétaire d'État, pouvez-vous indiquer ce que compte faire le ministère pour répondre concrètement et rapidement aux problèmes des riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire? Je vous en remercie par avance.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, je vous réponds à la place d'Élisabeth Borne qui n'a malheureusement pas pu être présente aujourd'hui.

La mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, intervenue le 2 juillet 2017, a permis une amélioration très importante de la desserte ferroviaire du Grand Ouest. Mais, comme vous le rappelez, c'est aussi un sujet de préoccupation majeur pour les riverains de la ligne nouvelle. Je veux d'emblée vous rassurer sur le fait que la ministre chargée des transports a parfaitement conscience du 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 privé Eiffage Rail Express devra scrupuleusement respecter les niveaux maximaux 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 en sont attendus dans quelques semaines, dans le courant du mois d'avril. Si des manquements devaient être relevés, le partenaire privé devra mettre en place, sans délai et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. La ministre chargée des transports a demandé aux services de l'État d'être très attentifs au respect de ces dispositions.

Monsieur le député, vous appelez également l'attention de la ministre sur la pertinence de la réglementation actuelle. Dans le domaine ferroviaire, celle-ci se fonde effectivement sur la mesure du bruit moyen. Il faudra sans doute à l'avenir compléter ce mode d'évaluation par une vérification des pics sonores enregistrés pour les 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, la ministre des transports réunira les collectivités territoriales concernées pour prescrire éventuellement des travaux complémentaires.

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

**M. Yannick Favennec Becot.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour votre réponse. Tant que vous ne changerez pas les critères d'évaluation des mesures sonores, vous obtiendrez exactement les mêmes résultats.

Aussi, je souhaiterais inviter Mme la ministre chargée des transports à passer une journée, une nuit chez les riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, afin qu'elle puisse mesurer leur exaspération – le mot est faible quand certains se demandent s'ils ne doivent pas coiffer un bonnet rouge ou transformer le secteur en zone à défendre, pour être enfin entendus par les pouvoirs publics.

#### DÉSENCLAVEMENT DU SUD ARDÈCHE

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac, pour exposer sa question, n° 142, relative au désenclavement du Sud Ardèche.

**M. Hervé Saulignac.** Madame la secrétaire d'État, les Ardéchois ont atteint les limites de leur patience. Ils l'ont exprimé hier dans la rue, à travers une manifestation qui rassemblait des élus d'origine et de confession très diverses. Voilà plus de trente ans, en effet, qu'ils attendent le contournement du Teil et des travaux d'aménagement sur la route nationale 102.

Le ministère de l'équipement avait identifié ce projet en 1986 et l'avait déclaré d'intérêt public en 1993. Vingt-cinq ans se sont écoulés, durant lesquels le trafic a doublé : 16 000 véhicules par jour, dont 2 200 poids lourds, traversent quotidiennement les rues de la commune du Teil, qui est au bord de l'asphyxie.

Cette situation n'est plus tenable, d'autant que l'État a eu l'audace – pour ne pas dire autre chose – de venir chercher les collectivités pour payer une partie de cette opération. Et en effet, la région Auvergne-Rhône-Alpes et le conseil départemental de l'Ardèche vont mettre sur la table 28 millions d'euros pour moderniser une route nationale, qui relève des compétences de l'État.

Dans ces conditions, il me semble que la moindre des marques de reconnaissance serait d'engager l'opération. Cessez de reporter le contournement du Teil : nous ne l'accepterons plus !

L'Ardèche n'a pas de transport ferré de voyageurs. L'Ardèche n'a pas d'autoroute. La liaison Est-Ouest est déterminante pour son économie, pour le développement de l'Ardèche méridionale, pour le bassin albenassien et pour le développement de la montagne ardéchoise. Quant au contournement du Teil, il est absolument essentiel à la qualité de vie des Teillois, qui n'en peuvent plus de devoir supporter ces nuisances.

Désormais, plus rien ne s'oppose à ce que l'on mette enfin en œuvre ce chantier. Les études ont été réalisées, les acquisitions foncières ont été faites, les marchés ont même été passés. Si je comprends que les arbitrages budgétaires sont parfois difficiles, je ne comprendrais pas que nous nous fassions doubler et que ces arbitrages profitent à d'autres sans raison valable.

Mme la ministre Élisabeth Borne a récemment dit publiquement sa volonté de désenclaver les territoires ruraux : qu'elle la prouve, en faisant de la RN 102 une priorité pour 2018 et non pour 2019 ou pour 2020.

Pour vous montrer à quel point les Ardéchois sont déterminés, je vous fais une proposition, madame la secrétaire d'État. Chacun le sait, le département de l'Ardèche est extrê-

mement riche... Dès lors, il est disposé à faire l'avance des crédits de l'État: nous sommes prêts à vous accorder la trésorerie qui vous manque! L'Ardèche, banquier de l'État, voilà une main tendue que vous ne pouvez pas refuser. Merci de la saisir aujourd'hui, de la saisir maintenant!

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, vous avez souhaité faire part à la ministre des transports, Élisabeth Borne, de l'attention que vous prêtez à l'aménagement de la route nationale 102, en Ardèche, notamment à la mise en œuvre du projet de contournement nord de l'agglomération du Teil.

Assurant la desserte de la montagne ardéchoise, la RN 102 constitue un axe important qui permet de connecter le sud-est du Massif central à la vallée du Rhône. Elle dessert ainsi efficacement un vaste territoire.

La politique d'investissements routiers de l'État en Ardèche est aujourd'hui constituée d'une combinaison d'actions, parmi lesquelles figure la réalisation du contournement du Teil. Ce projet est inscrit à l'actuel contrat de plan État-région Auvergne-Rhône-Alpes pour un montant notable de 63,8 millions d'euros, dont 35,3 millions apportés par l'État. Ce projet est constitué d'une infrastructure routière nouvelle, bidirectionnelle, de 4,5 kilomètres, contournant Le Teil par l'Ouest et le Nord. Sa déclaration d'utilité publique a été prononcée fin 2011 et prorogée par un arrêté préfectoral du 26 septembre 2016.

Cette opération est fortement soutenue au niveau local, tant par le conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes que par le conseil départemental de l'Ardèche, qui apportent respectivement 17 et 10,9 millions d'euros au plan de financement de l'opération, finalisé par une convention signée récemment, le 22 janvier dernier.

Conscients des besoins de fiabilisation des temps de parcours pour le trafic d'échange et de transit, comme des besoins de sécurisation et d'amélioration des conditions de vie pour les riverains de la RN 102, les services de l'État se sont mobilisés afin de faire avancer cette opération. Les études de conception détaillée du projet se sont poursuivies et le dossier final, comportant une estimation précise des coûts, devrait bientôt être approuvé. Des fouilles archéologiques ont d'ores et déjà été menées au cours du premier semestre 2017. Les procédures en vue de la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation de l'opération sont terminées: les dernières acquisitions foncières et démolitions de maisons se sont poursuivies jusqu'à la fin de l'année 2017.

La priorité donnée aux opérations en cours et les difficultés budgétaires de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, n'ont pas permis d'inscrire à la programmation initiale 2018 les travaux du contournement du Teil. Je prends note, au nom de la ministre des transports, de la proposition formulée par le département de l'Ardèche de faire l'avance des crédits de l'État pour permettre un démarrage rapide des travaux. Cette proposition traduit la mobilisation des acteurs locaux autour du projet, et nous l'entendons.

J'ajoute que le financement de l'opération fait l'objet d'un examen très attentif: nous étudions actuellement la possibilité d'inscrire des capacités de financement supplémentaires. En effet, ce projet s'inscrit tout à fait dans la politique que le Gouvernement souhaite mener pour le désenclavement des

territoires – une priorité gouvernementale, monsieur le député –, puisqu'il permettra d'améliorer significativement pour les Ardéchois l'accès à la vallée du Rhône et, au-delà, à la Drôme.

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

**M. Hervé Saulignac.** Merci de votre réponse, madame la secrétaire d'État. J'ai simplement envie de vous dire: « Encore un petit effort! » Vous évoquez des crédits supplémentaires: je vous demande de bien vouloir les confirmer très rapidement et, bien entendu, de confirmer qu'ils seront destinés à cette opération ardéchoise.

#### PROJET DU RER SUD-LÉMAN

**M. le président.** La parole est à Mme Marion Lenne, pour exposer sa question, n° 145, relative au projet du RER Sud-Léman.

**Mme Marion Lenne.** Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de soutenir la mobilité lémanique, et plus particulièrement le projet de RER Sud-Léman, prolongement du Léman Express entre Évian-les-Bains et Saint-Gingolph-Suisse. J'associe à ma question les députés La République en marche de Haute-Savoie, Frédérique Lardet, Véronique Riotton, Xavier Roseren, de l'Ain, Olga Givernet, et des Français de l'étranger de Suisse et du Liechtenstein, Joachim Son-Forget.

Lors du conseil des ministres du 20 décembre dernier, le Gouvernement a identifié deux priorités en matière de mobilité: premièrement, s'attaquer aux déséquilibres des transports actuels; deuxièmement, penser la mobilité de demain.

Le Chablais français, cinquième circonscription de la Haute-Savoie, tirera certainement profit de la fin des « zones blanches » en matière de mobilité, comme du plan de désenclavement envisagé. Permettez-moi de souligner que les lignes du tout nouveau réseau Léman Express verront le jour en 2019. L'aboutissement de ce projet, qui date de plus d'un siècle, verra naître le plus vaste RER transfrontalier d'Europe, qui reliera rapidement et efficacement Genève, Thonon et Évian.

Le désenclavement du Chablais français implique nécessairement le développement d'une offre adaptée à cette mobilité transfrontalière, d'intérêt régional et qui revêt pour nous tous une importance capitale du point de vue de l'avenir de notre territoire et de son développement économique et touristique. En complément, à l'est du Léman, le désenclavement sera ferroviaire et lacustre. En effet, alors que le rapport Duron rappelle que la liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les-Bains est un projet local, sa continuité multimodale, ferroviaire ou lacustre, lui donne une dimension pleinement nationale et internationale. Aussi la reprise de la ligne RER Sud-Léman, également appelée ligne du Tonkin, bénéficie-t-elle du soutien affirmé des autorités helvétiques et mérite-t-elle un appui identique du côté français, afin que soit relié par le rail le tour du lac Léman depuis l'aéroport international de Genève-Cointrin.

Trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs, j'aimerais donc connaître les intentions du Gouvernement s'agissant de la remise en service de la ligne RER Sud-Léman pour le transport de voyageurs, et, plus largement, savoir si les projets transfrontaliers et multimodaux seront intégrés au cadre du futur projet de loi d'orientation des mobilités.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, la section Évian-Saint-Gingolph fait partie de la ligne dite du Tonkin qui relie, au sud du lac Léman, Saint-Maurice, en Suisse, à Genève, en passant par Évian-les-Bains et Thonon-les-Bains. La section française entre Saint-Gingolph et Évian, longue de 18 kilomètres, est fermée au trafic depuis 1988. Le trafic de voyageurs s'est arrêté en 1938, le fret en 1988, et le passage du train touristique « Rive-Bleue Express » a prolongé l'exploitation de la ligne jusqu'en 1998.

Un projet de remise en service de la ligne est envisagé par les acteurs locaux français et suisses, en vue de la création d'une desserte ferroviaire continue en rive sud du lac Léman et de l'intégration possible de la ligne au RER genevois après la réalisation du réseau Cornavin-Eaux Vives-Annemasse, dit CEVA. Les études existantes indiquent que cette ligne pourrait recevoir en moyenne 1 800 voyageurs par jour, dans l'hypothèse d'une quinzaine d'allers et retours par jour en semaine.

Les études préliminaires et la première phase des études d'avant-projet, financées sur le programme Interreg V, sont terminées. Une demande de financement pour la suite des études sera déposée par la région auprès d'Interreg V à la mi-2018. Les études pourraient être réalisées d'ici à 2020.

Le coût du projet, qui comprend la création de nouvelles gares, est aujourd'hui estimé à 191 millions d'euros aux conditions économiques de 2015.

Le financement français de la réouverture de la ligne Évian-Saint-Gingolph ne figure pas dans le contrat de plan conclu entre l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui constitue le cadre unique d'intervention financière de l'État dans les opérations de renouvellement et de modernisation des lignes ferroviaires régionales accueillant du trafic de voyageurs.

Au-delà de cet aspect, les contraintes particulièrement fortes qui pèsent sur le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, ainsi que la priorité accordée aux opérations de fiabilisation et de sécurisation du réseau posent la question des moyens que peut mobiliser l'État en faveur de la régénération des lignes régionales du réseau ferré national. Il est nécessaire de prioriser les financements pour mettre en adéquation les besoins et les ressources disponibles, en veillant à donner la priorité au réseau structurant. Vous le comprendrez aisément, madame la députée.

Aussi le projet de réouverture de la ligne entre Évian et Saint-Gingolph nécessite-t-il que la région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et l'ensemble des collectivités territoriales concernées identifient elles-mêmes les réponses les plus pertinentes, notamment du point de vue économique, à apporter aux questions de mobilité durable, en fonction des caractéristiques des territoires, afin de trouver le meilleur compromis pour nos concitoyens entre la rareté des ressources, d'une part, et, de l'autre, l'offre ferroviaire au niveau régional.

**M. le président.** La parole est à Mme Marion Lenne.

**Mme Marion Lenne.** Merci, madame la secrétaire d'État, pour ces éléments de réponse. Permettez-moi d'insister encore une fois sur la nécessité de soutenir la mobilité lémanique, notamment par le biais du Léman Express. J'ai bien conscience du fait que le projet est déjà formalisé et acté

pour 2019, mais, afin de lui donner une cohérence globale, il faut que la réactivation de la ligne du Tonkin soit soutenue par l'État. Je compte donc sur vous pour que cette réactivation soit mise à l'ordre du jour de la prochaine rencontre de la direction générale des infrastructures des transports et de la mer avec ses homologues suisses, le 24 avril à Lausanne – endroit parfait, vous en conviendrez, pour évoquer la mobilité lémanique.

#### LIGNES SNCF DE NORMANDIE

**M. le président.** La parole est à Mme Séverine Gipson, pour exposer sa question, n° 148, relative aux lignes SNCF de Normandie.

**Mme Séverine Gipson.** Ma question aura une résonance particulière pour des milliers de Normands, car elle concerne la situation difficile que vivent les usagers des lignes SNCF normandes.

Le 26 décembre dernier, le trafic au départ et à l'arrivée de la gare Saint-Lazare a été totalement interrompu pendant plusieurs heures. Naturellement, cela a fait les gros titres des journaux, mais c'est tous les jours que les trains sont en panne, en retard ou supprimés, et ce de façon inexplicable.

Alors que les Normands payent un tarif digne des lignes à grande vitesse, les temps de trajet se sont allongés depuis vingt ans, faisant de la Normandie la seule région de France qui s'est éloignée de la capitale et qui, avec la Corse, ne voit pas passer le TGV.

La vie quotidienne des usagers est touchée par ces suppressions, ces pannes et ces retards : ce sont des milliers de vies personnelles et professionnelles qui sont mises en difficulté, et c'est toute une région qui souffre avec des territoires privés de l'espoir d'un développement économique et touristique.

Je suis consciente des efforts consentis par l'État, qui s'est engagé à financer le renouvellement des matériels roulants dans le cadre de l'accord conclu avec la région Normandie, en prenant en charge l'acquisition de quarante rames Bombardier Omneo Premium et en aménageant le dispositif de maintenance. Je crains toutefois que cela ne puisse résoudre les problèmes liés au défaut chronique d'investissement concernant cette ligne, autrefois rentable. Cette situation ne peut plus durer. M. Pepy avait affirmé en 2010 que « la SNCF [avait] une dette envers la Normandie ». Depuis, la situation s'est dégradée.

À l'heure de la réforme annoncée de la SNCF, quelles mesures le Gouvernement entend-il mettre en œuvre afin de réduire le nombre d'incidents, pour que les Normands ne laissent pas passer le train de la modernité ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, vous appelez notre attention sur la situation des lignes ferroviaires normandes, sur lesquelles le service n'apparaît pas satisfaisant. Vous visez notamment un défaut chronique d'investissement qui serait à l'origine de nombreuses pannes et de nombreux retards.

Il faut admettre que vous avez raison : la régularité des lignes normandes n'a pas été bonne en 2017. La ministre des transports est bien consciente de cette situation liée, pour une large part, à des problèmes de fiabilité du matériel roulant vieillissant. Sans attendre le renouvellement de ce matériel, des actions ont été menées par l'opérateur afin

d'améliorer le service, notamment en suivant au mieux la préparation des trains. Cela a eu des effets positifs au deuxième semestre de l'année 2017.

S'agissant de ce renouvellement, comme vous le mentionnez, l'État prend en charge l'acquisition de quarante rames Bombardier à deux niveaux pour un montant de 720 millions d'euros. Ce nouveau matériel est à destination des lignes Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville et Paris-Rouen-Le Havre. Les mises en circulation commerciale sont prévues entre 2019 et 2021 et devraient permettre une amélioration sensible tant du confort que de la régularité.

L'État participe, par ailleurs, au financement des infrastructures de transport ferroviaire, aux côtés de la région, dans le cadre des contrats de plan État-région – CPER – avec la Normandie et du contrat de plan interrégional État-région – CPIER – Vallée de la Seine. Ce sont ainsi près de 450 millions d'euros d'investissements qui sont prévus d'ici à 2020 pour la modernisation et la mise en accessibilité des lignes normandes. L'État sera, en outre, attentif à ce que, au-delà de ces opérations, les investissements nécessaires en termes de renouvellement de l'infrastructure soient bien réalisés par SNCF Réseau, de façon à ce que l'état des voies, notamment, permette au mode ferroviaire d'offrir un haut niveau de robustesse et, bien entendu, de sécurité.

Enfin, la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors, dont la phase de réalisation est financée à hauteur de 90 millions d'euros par l'État, permettra d'offrir un itinéraire de substitution à l'itinéraire classique Paris-Rouen-Le Havre pour les trains de fret, et contribuera ainsi à la désaturation du réseau.

**M. le président.** La parole est à Mme Séverine Gipson.

**Mme Séverine Gipson.** Je vous remercie pour votre réponse, madame la secrétaire d'État, qui témoigne d'une réelle prise de conscience des problèmes que nous rencontrons au quotidien. Les personnes qui prennent ces transports, comme je le fais moi-même pour venir à l'Assemblée nationale, le font quotidiennement. La population a changé et elle a besoin de ces trains tous les jours.

#### LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARITIME

**M. le président.** La parole est à M. Saïd Ahamada, pour exposer sa question, n° 151, relative à la lutte contre la pollution maritime.

**M. Saïd Ahamada.** Je souhaite aborder la question de la pollution émise par le carburant des navires, qui causerait, chaque année en Europe, 60 000 décès – cela équivaudrait à rayer de la carte des villes comme Chambéry ou Valence. La teneur en soufre du carburant de ces navires, notamment dans la rade de Marseille, est 3 500 fois supérieure à celle des véhicules diesel automobiles. Chaque année, le coût social de cette pollution s'élèverait, pour l'Europe, à 58 milliards d'euros! Je salue le Gouvernement pour la volonté qu'il a exprimée, lors du comité interministériel de la mer – CIMer – de novembre dernier, de lutter contre ce type de pollution. La mesure n° 18 prévoit ainsi que l'État soutienne et accompagne les acteurs portuaires et maritimes dans leur transition vers la motorisation au gaz naturel liquéfié – le GNL.

Lors des assises de l'économie de la mer, le Premier ministre a évoqué deux chantiers : sur le plan normatif, l'adaptation de la réglementation pour faciliter l'approvisionnement en GNL des navires dans les ports ; sur le plan

financier, l'étude de mesures à prendre par le Gouvernement pour aider les acteurs du secteur à se doter de navires alimentés au GNL, et les accompagner.

En tant que rapporteur spécial chargé des affaires maritimes, j'aimerais connaître plus exactement le plan d'action qui est ou sera mis en œuvre par le Gouvernement après ces annonces, ainsi que son calendrier. Vous l'avez compris, chaque jour perdu aujourd'hui, ce sont des vies humaines perdues en France et en Europe.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, vous interrogez la ministre des transports et plus largement le ministère de la transition écologique et solidaire sur la mise en œuvre de la mesure n° 18 du dernier comité interministériel de la mer, relative à l'accompagnement par les pouvoirs publics des acteurs maritimes et portuaires dans leur transition énergétique vers les gaz naturels liquéfiés. La réduction des émissions atmosphériques, qu'il s'agisse du réchauffement climatique ou de la pollution de l'air, représente effectivement un enjeu majeur que la France défend avec véhémence auprès de l'Organisation maritime internationale et de l'Union européenne.

Dans ce contexte, la transition des navires vers le gaz naturel liquéfié constitue une solution que nous souhaitons résolument encourager. Beaucoup de ports français sont déjà largement mobilisés et une stratégie nationale de déploiement des infrastructures de GNL dans les ports a été dessinée en décembre 2016. L'objectif est désormais de déployer, à l'horizon de 2020-2025, des installations fixes et mobiles, comme les navires de soutage, de GNL dans des ports ciblés par façade maritime. Cela implique des adaptations réglementaires, notamment des règlements locaux pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses ; celles-ci sont d'ores et déjà en cours dans les différents grands ports maritimes.

En outre, des travaux sur la révision des modalités d'amortissement des navires ont été lancés pour répondre à la nécessité de favoriser le renouvellement de la flotte. Ils devraient se conclure dans les prochaines semaines pour trouver leur place dans le projet de loi de finances pour 2019. C'est une priorité gouvernementale dont nous aurons l'occasion de reparler.

#### ACCÈS DES TIERS AU STOCKAGE DE GAZ NATUREL

**M. le président.** La parole est à Mme Josy Poueyto, pour exposer sa question, n° 140, relative à l'accès des tiers au stockage de gaz naturel.

**Mme Josy Poueyto.** La Commission de régulation de l'énergie – la CRE – prépare actuellement l'accès des tiers au stockage de gaz naturel. Le dispositif prévoit, par ailleurs, la régulation des revenus des opérateurs. En deux mots, les capacités de stockage seront commercialisées aux enchères et les différences entre les recettes et les revenus régulés feront l'objet d'une compensation. Je vous épargne les détails, car c'est une véritable usine à gaz. Cela ne serait pas grave si l'entreprise TIGF, l'un des deux acteurs du stockage du gaz en France, dont le siège est basé à Pau, ne m'alertait pas pour me dire qu'elle en sortira affaiblie. La fermeture des stockages dans le Sud-Ouest est même imaginée. C'est inquiétant!

Depuis 2013, TIGF est passée de 20 % à 36 % de parts de marché, mais la valeur des actifs retenue par le régulateur serait de 30 % inférieure à la valorisation économique de l'entreprise. Avec ce calcul, TIGF prédit des pertes de revenus à l'avenir, de l'ordre de 26 % par rapport à son chiffre d'affaires de 2017. À l'inverse, les revenus de l'autre acteur du marché, Storengy, filiale d'Engie, augmenteraient significativement.

Sans remettre en cause, bien évidemment, l'indépendance de la CRE, je cherche à comprendre si la compétitivité des offres est correctement prise en compte. Si l'existence d'une forme de déséquilibre de traitement entre les opérateurs devait être confirmée, ce serait un mauvais signal adressé aux investisseurs. Madame la secrétaire d'État, avez-vous des éléments de nature à rassurer la filière gaz dans ma région ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, vous interrogez Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Les stockages souterrains de gaz naturel sont un maillon logistique essentiel de l'approvisionnement gazier en France. La constitution de stocks à proximité des zones de consommation lors de la période estivale permet de réduire les risques de saturation des réseaux et de répondre aux fortes consommations lors des périodes hivernales. Ils contribuent ainsi au bon fonctionnement et à l'optimisation du système gazier et permettent d'éviter le développement d'infrastructures de réseaux supplémentaires. Les stockages implantés dans le sud-ouest de la France, éloignés des principaux flux d'entrée du gaz naturel en France situés au Nord-Est, y participent pleinement.

Le cadre législatif relatif au stockage souterrain a fait l'objet d'une profonde réforme par le biais de la loi n° 2017-1839 du 30 décembre 2017 mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement. Ainsi, les infrastructures de stockage nécessaires à la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel sont définies dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie et les opérateurs de ces infrastructures essentielles ont l'obligation de les maintenir en fonctionnement.

La réforme consiste à mettre en place une régulation économique des opérateurs de ces infrastructures de stockage essentielles, afin d'assurer un meilleur contrôle des coûts au bénéfice du consommateur final et leur couverture par le tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel, qui assure que les infrastructures restent maintenues en état quelles que soient les conditions économiques du marché. Qui plus est, les capacités de stockage des infrastructures essentielles sont commercialisées dans le cadre d'enchères publiques, mécanisme transparent et non discriminatoire de nature à garantir le remplissage des stockages.

La Commission de régulation de l'énergie joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de cette réforme. Elle est chargée de la régulation des opérateurs des infrastructures de stockage essentielles, comme elle l'est déjà pour d'autres infrastructures gazières. Elle fixe les tarifs d'utilisation du réseau de transport de façon à couvrir les coûts des infrastructures permettant d'assurer le service d'acheminement.

Enfin, elle fixe les modalités de la commercialisation aux enchères des capacités des infrastructures de stockage essentielles.

Autorité administrative indépendante, la CRE dispose d'une forte expérience dans le domaine de la régulation des marchés de l'énergie, et ses décisions sont en cours d'élaboration. S'agissant de la prise en compte de la performance économique des infrastructures de stockage, je tiens à rappeler, au nom du ministre d'État, que la loi autorise la mise en œuvre de dispositifs de régulation incitative, ce à quoi le Gouvernement est favorable.

#### PRATIQUE DU « BRANDJACKING » DANS LE SECTEUR DE L'HÔTELLERIE

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Le Gendre, pour exposer sa question, n° 156, relative à la lutte contre le piratage de marques.

**M. Gilles Le Gendre.** Monsieur le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics, le *brandjacking* – pillage de marque, en bon français – consiste, pour les plateformes de réservations d'hôtels en ligne, à détourner la clientèle des établissements avec lesquels ils sont ou pas en relation commerciale et à contraindre ainsi les hôteliers à s'acquitter de commissions qui grèvent leur rentabilité.

Penchons-nous un peu plus sur les détails de ce mécanisme complexe. Lorsqu'un internaute saisit sur un moteur de recherche, en particulier sur le plus fameux d'entre eux, dont le nom commence par un « g » et se termine par un « e », une requête pour un hôtel spécifique, les premiers liens qui apparaissent sont, non pas celui du site de l'hôtel recherché, mais ceux des centrales de réservation, dont nous nous garderons bien de faire la publicité ici, car tous ceux qui en ont fait l'expérience les connaissent parfaitement.

Ces liens sponsorisés ont bien pour titre principal les noms des établissements recherchés, mais ils redirigent les internautes vers ces plateformes de réservation, qui bénéficient des meilleures places sur la page de recherche. Cela résulte d'un système d'enchères bien connu de tous les annonceurs publicitaires sur internet, qui réserve les meilleurs emplacements aux plus offrants.

Ce phénomène est encore plus nuisible depuis février 2016. À cette date, le même moteur de recherche a rendu les publicités de moins en moins reconnaissables, afin qu'elles apparaissent comme de l'information classique et objective. La charte graphique de couleur jaune qui caractérisait les liens sponsorisés a été remplacée par une simple mention « annonce », graphiquement intégrée au texte, de telle manière qu'elle soit la moins identifiable possible. Par ailleurs, le moteur de recherche accorde de plus en plus de place aux liens commerciaux, alors que le référencement non commercial se trouve relégué au bas de la page de recherche.

Le résultat est évident : le consommateur est trompé. Selon une étude de l'autorité de régulation des télécommunications du Royaume-Uni réalisée au printemps 2016, un adulte sur deux ne fait pas la différence entre un contenu publicitaire sur un moteur de recherche et un résultat de recherche à caractère non-commercial.

Cette pratique est extrêmement pénalisante pour les acteurs de l'hôtellerie, et plus encore pour les établissements de taille modeste, comme le quartier latin, dont je suis l'élu, en compte beaucoup, qui font un travail formidable pour l'attractivité de ce haut lieu de la capitale prisé par les

touristes étrangers. Elle nuit également à la transparence de l'information due au consommateur et constitue donc une atteinte grave au bon fonctionnement de la concurrence.

Monsieur le secrétaire d'État, en saluant le combat sans relâche que votre ministère, sous l'impulsion de Bruno Le Maire mène, sur d'autres fronts, pour obliger les grands acteurs mondiaux de l'internet à respecter les règles du jeu économiques et fiscales dont ils s'affranchissent trop facilement, je sollicite votre aide. Quelles actions pourriez-vous engager pour lutter efficacement contre cette pratique inacceptable du pillage de marque ?

**M. le président.** 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, comme vous, le Gouvernement est attaché à ce que les consommateurs puissent disposer d'une information transparente et loyale, condition *sine qua non* pour qu'ils puissent défendre leurs intérêts et faire les meilleurs choix, mais également pour que la concurrence entre les entreprises soit efficace et assure un fonctionnement optimal des marchés. À cet égard, le Gouvernement est attentif à ce que les grandes plateformes ne s'affranchissent pas des règles de protection des consommateurs et de concurrence. Si le développement de l'économie numérique est source de nombreuses opportunités, il doit être régulé pour garantir transparence, loyauté et confiance, au service des consommateurs comme des entreprises. La régulation des plateformes est ainsi un axe de travail fondamental du Gouvernement et du ministère.

Le 29 septembre 2017, le Gouvernement a signé trois décrets pour renforcer la loyauté et la transparence des plateformes. Les moteurs de recherche, mais également les sites qui proposent des classements ou des référencements d'hôtels, doivent obligatoirement, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, préciser les critères de classement. Par ailleurs, pour chaque résultat de classement, à proximité de l'offre ou du contenu classé, tout opérateur de plateforme en ligne fait apparaître, par tout moyen distinguant clairement ce résultat, l'information selon laquelle son classement a été influencé par l'existence entre lui et l'offreur référencé d'une relation contractuelle, d'un lien capitalistique ou d'une rémunération, y compris pour la publicité. Ces dispositions sont capitales, car le classement des sites internet par les moteurs de recherche ou celui des offres par les sites comparateurs ont un impact majeur sur le comportement des consommateurs et donc la vie des entreprises ; c'est notamment le cas dans le secteur du tourisme et de l'hébergement. Ces décrets ont également renforcé les obligations des plateformes dans d'autres domaines, en particulier en matière de faux avis en ligne – qui, là encore, faussent la concurrence –, ainsi que de l'information des consommateurs sur les places de marché ou les sites d'économie collaborative.

Vous me demandez ce que le Gouvernement envisage pour l'année 2018. Dans sa programmation des enquêtes de 2018, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, DGCCRF, a prévu de mener des contrôles de ces sites afin de vérifier le respect de leurs obligations et de garantir aux parties prenantes une information claire et loyale, en application des décrets que j'ai cités. Si, dans un premier temps, il s'agira en priorité de sensibiliser les professionnels, notamment les petites entreprises, aux nouvelles dispositions, des sanctions seront appliquées rapidement. Pour rappel, en 2016, la DGCCRF avait contrôlé près de 11 000 sites internet.

J'ajoute que si l'achat de mots-clés permis par la plateforme n'est pas en soi un manquement, l'hôtelier qui verrait sa marque utilisée sans autorisation peut mettre en œuvre la procédure de réclamation organisée par la plateforme, voire agir en responsabilité civile contre l'auteur du dommage. Nous nous tenons à vos côtés pour accompagner ces professionnels.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Le Gendre.

**M. Gilles Le Gendre.** Je tiens à remercier M. le secrétaire d'État pour le caractère très argumenté, précis et convaincant de sa réponse, de nature à apporter l'apaisement à une profession qui l'appelait de ses vœux.

#### RÉMUNÉRATIONS AU SEIN DES MINISTÈRES FINANCIERS

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst, pour exposer sa question, n° 133, relative aux rémunérations au sein des ministères financiers.

**M. Laurent Furst.** Monsieur le secrétaire d'État, le premier président de la Cour des comptes a adressé aux ministres Le Maire et Darmanin, des recommandations inhérentes aux rémunérations de l'encadrement supérieur des ministères économiques et financiers. Avant d'entrer dans le vif du sujet, l'honnêteté me pousse à dire que la note souligne que dans quelques domaines, des améliorations ont été observées. Cela dit, nous sommes face à certaines pratiques anciennes qui perdurent.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'entrer dans les détails ; aussi, je lirai deux titres du rapport. Le titre du paragraphe 2.1 est ainsi libellé : « Le niveau élevé de la rémunération des administrateurs généraux des finances publiques est difficile à justifier ». Nous parlons d'une moyenne de salaires de 202 000 euros, allant jusqu'à 256 000 euros. Si, à titre personnel, je ne suis pas choqué de voir les talents correctement rémunérés, je soulignerais que le risque professionnel de ces hauts fonctionnaires est proche de zéro.

**M. Thibault Bazin.** C'est le moins que l'on puisse dire !

**M. Laurent Furst.** Le deuxième élément est bien plus grave, je cite le titre du paragraphe 1 : « La persistance de pratiques irrégulières en matière indemnitaire ». Certaines primes seraient versées sans base légale, d'autres par le recours irrégulier à l'allocation complémentaire de fonction.

Bercy est une administration de qualité, mais sincèrement, tout cela fait désordre. Cela fait désordre, car ces très hauts fonctionnaires aux salaires en or sont ceux-là mêmes qui appliquent la rigueur à toute notre société ; ils devraient être irréprochables. Cela fait désordre, car cela donne le sentiment d'une caste qui s'autorise beaucoup. Cela fait désordre au moment où nos prisons, nos maisons de retraite, notre armée manquent cruellement de moyens. Je dirais enfin qu'il est de l'intérêt du Président, ancien ministre de l'économie, et du Premier ministre, tous deux issus de la haute fonction publique, de faire en sorte que cette question soit réglée sans délai.

Monsieur le secrétaire d'État, je ne doute pas que la réponse du Gouvernement soit rassurante pour l'avenir, même si le niveau général de rémunération restera extravagant pour quelques centaines de hauts fonctionnaires. Ma question concerne les points suivants : lorsque des primes sont versées sans base légale, ont-elles vocation à être remboursées ? La responsabilité juridique de l'ordonnateur

et du comptable ne devrait-elle pas être engagée? N'y a-t-il pas eu, dans cette affaire, un manquement aux règles élémentaires de la comptabilité publique?

**M. Thibault Bazin.** Très bonne question!

**M. Pierre Cordier.** Bravo!

**M. le président.** 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, dans son rapport, rendu en octobre dernier, relatif à la rémunération de l'encadrement supérieur des ministères économiques et financiers, la Cour des comptes recommande de mettre un terme aux irrégularités qui subsistent dans le versement de certaines indemnités et à la surrémunération des administrateurs généraux des finances publiques, AGFIP.

S'agissant des irrégularités, il convient de rappeler que les ministères économiques et financiers sont engagés, depuis le début des années 2000, dans un mouvement général de remise en ordre juridique des primes, ce chantier étant aujourd'hui quasiment achevé. Les dernières difficultés qui subsistent, et qui sont relevées à juste titre par la Cour des comptes, sont liées soit à des dispositifs transitoires en voie d'extinction, soit à des mesures ayant vocation à perdurer. Dans le premier cas, le ministre de l'action et des comptes publics a décidé d'avancer l'extinction de ces dispositifs, nés lors de réorganisations importantes et concernant moins d'une dizaine de cadres – sept, plus précisément –, au 1<sup>er</sup> janvier 2019 au lieu de 2023, comme prévu initialement. Dans le second cas, les indemnités concernées recevront toutes un fondement juridique. C'est un dossier sur lequel travaille actuellement le directeur de la DGFIP.

S'agissant de la rémunération des AGFIP, il faut rappeler qu'elle correspond à une responsabilité managériale très forte, les directions locales pouvant compter plusieurs milliers d'agents. Néanmoins, la Cour des comptes a raison d'appeler à une plus grande cohérence des rémunérations de l'encadrement supérieur, qui passe par une réduction des rémunérations les plus élevées. Ces baisses de rémunération ont déjà commencé à être appliquées, avant même la publication du rapport de la Cour des comptes. Ainsi, entre 2013 – première année complète de mise en place des rémunérations des AGFIP – et 2017, la rémunération brute allouée aux AGFIP a baissé de 10 millions d'euros, soit une baisse de 19,4 %, alors que dans le même temps les effectifs ont baissé de 14 %. De nouvelles mesures vont permettre de répondre aux observations de la Cour : la suppression du grade le plus élevé des AGFIP, la classe exceptionnelle, conduira notamment à la suppression de trente-trois des quarante-deux plus hautes rémunérations du ministère. Enfin, n'oublions pas que les questions posées par la Cour des comptes sur la politique des rémunérations s'inscrivent dans une réflexion plus générale qui vise à augmenter la part variable en fonction du mérite et de la performance des cadres dirigeants de l'État. Ces évolutions seront construites dans les années à venir.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst.

**M. Laurent Furst.** Monsieur le secrétaire d'État, je ne fais aucun reproche à l'équipe ministérielle qui dirige actuellement Bercy. Cela dit, je craignais cette réponse. Vous avez vous-même évoqué les irrégularités ; ma question portait non sur la politique de régularisation progressive que vous suivez, mais sur le contrôle des irrégularités passées. Lorsque des primes particulièrement importantes sont versées sans être basées sur un texte, doit-il y avoir sanction, oui ou non ?

**M. Thibault Bazin.** Oui!

**M. Laurent Furst.** Certes, la question est difficile et complexe ; elle met en cause les plus hauts fonctionnaires de l'État, en tout cas les mieux payés. Malheureusement, comme je le craignais, vous n'avez pas répondu à cette question que les Français sont en droit de se poser.

**M. Pierre Cordier.** Très bien!

**M. Thibault Bazin.** À quand les sanctions ?

### *Suspension et reprise de la séance*

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix heures cinquante-cinq, est reprise à onze heures.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

### EFFECTIFS DE PERSONNEL DANS LES JURIDICTIONS DE LA COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Laurence Petel, pour exposer sa question, n° 152, relative aux effectifs de personnel dans les juridictions de la cour d'appel d'Aix-en-Provence.

**Mme Anne-Laurence Petel.** Madame la garde des sceaux, ma question porte sur les moyens humains à disposition des juridictions du ressort de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, et notamment du tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence.

À ce jour, huit tribunaux de grande instance et dix-huit tribunaux d'instance relèvent de la cour d'appel d'Aix-en-Provence. Ils sont répartis sur quatre départements : les Alpes-de-Haute-Provence, les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône et le Var. Les 600 magistrats et 1 500 fonctionnaires affectés à ces juridictions, dont 134 magistrats et 200 fonctionnaires à la seule cour d'appel d'Aix, permettent de rendre plus de 25 000 arrêts par an dans les chambres civiles, 5 000 dans les chambres correctionnelles et plus de 150 en cour d'assises.

Chaque année, le ministère de la justice rend publique une circulaire de localisation des emplois détaillant notamment le nombre de postes de magistrats à créer, calculé en fonction du volume d'activité. Pour autant, on constate parfois un écart entre ces créations de postes et le nombre de nominations effectives : de nombreux postes ne sont pas pourvus du fait de l'insuffisance de magistrats disponibles.

Le cas du ressort de la cour d'appel d'Aix-en-Provence est particulièrement éloquent : 41 postes de magistrats sont vacants à ce jour, auxquels il faut ajouter 104 postes vacants de greffiers et fonctionnaires. Le tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence, tout particulièrement, se trouve en grande difficulté.

La situation est d'autant plus préoccupante que la nouvelle prison d'Aix-Luynes 2 devrait très vite se trouver en situation de surpopulation. Les effectifs théoriques sont de 640 places mais 930 détenus sont d'ores et déjà prévus, portant à près de 2 000 le nombre total de détenus dans les centres pénitentiaires d'Aix-Luynes 1 et Aix-Luynes 2. Cela entraînera immanquablement un surcroît d'activité pour les tribunaux du ressort, qui sera difficile sinon impossible à absorber en l'état actuel des ressources humaines.

Aix-en-Provence est une ville historique du droit depuis cinq siècles. Sa cour d'appel et les juridictions de son ressort représentent un peu plus de 10 % de l'activité judiciaire en France. Les problèmes d'insuffisance de personnel qu'elle rencontre sont le reflet d'une situation nationale tendue mais son cas mérite, à mon sens, une attention particulière. Aussi, j'aimerais savoir quelles sont les causes de cette insuffisance du nombre de magistrats et comment vous envisagez d'y remédier, madame la garde des sceaux, à Aix-en-Provence comme au niveau national.

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

**Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice.** Madame la députée, vous avez appelé mon attention sur la situation des effectifs de magistrats de la cour d'appel d'Aix-en-Provence.

En premier lieu, je souhaite souligner que, depuis plus de cinq ans, des moyens ont été mobilisés au niveau national pour accompagner la mise en œuvre des différentes réformes engagées. Une attention particulière a été portée au recrutement, par une augmentation tout à fait significative du nombre de postes offerts aux concours et par l'organisation de concours complémentaires, malgré un contexte budgétaire contraint.

Comme j'ai eu l'occasion de vous le dire à plusieurs reprises, le budget de la justice en 2018, en augmentation de 3,9 %, est la première étape d'une loi de programmation sur cinq ans qui permettra d'améliorer le fonctionnement quotidien des juridictions. En 2018, 148 créations de postes dans les services judiciaires, dont 100 postes de magistrats, viendront combler les vacances en juridiction et développer les équipes autour des magistrats.

Comme vous l'avez rappelé, la circulaire de localisation des emplois fixe chaque année le nombre de postes par juridiction, par fonction et par grade au sein des cours d'appel, des tribunaux de grande instance et des tribunaux d'instance afin d'assurer le fonctionnement normal des juridictions.

S'agissant plus particulièrement de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, la circulaire de localisation des emplois actuelle prévoit 651 magistrats sur l'ensemble du ressort, dont 491 au siège et 160 au parquet. Je n'ignore pas l'existence des vacances de postes que vous avez soulignées, mais le ministère de la justice cherche à les combler. La situation devrait s'améliorer significativement cette année, du fait des projets de nominations diffusés hier, le 19 février, et de l'élaboration de la liste des postes offerts aux auditeurs de justice de la promotion 2016, qui prendront leurs premières fonctions en juridiction le 1<sup>er</sup> septembre prochain. Cela permettra de diminuer le nombre de postes vacants de deux magistrats au parquet et d'au moins sept magistrats au siège, sous réserve des avis du Conseil supérieur de la magistrature.

Je peux vous assurer, madame la députée, que mes services portent une très grande attention à la situation de chaque juridiction, et plus particulièrement à celle de la cour d'appel d'Aix-en-Provence.

#### RÉFORME DE LA JUSTICE ET INTERDÉPARTEMENTALISATION

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour exposer sa question, n° 136, relative à la réforme de la justice et à l'interdépartementalisation.

**M. Gilles Lurton.** Madame la garde des sceaux, l'année 2018 verra l'installation du tribunal de Saint-Malo-Dinan dans une nouvelle cité judiciaire, à Saint-Malo, qui regroupera le tribunal de grande instance, le tribunal d'instance, le conseil des prud'hommes et le tribunal de commerce, dotant ainsi les magistrats d'un formidable outil qui devrait leur permettre de se projeter vers l'avenir. Cette réalisation est suffisamment rare pour être soulignée, et je serai d'ailleurs très heureux de vous accueillir à Saint-Malo pour son inauguration.

Cette nouvelle cité judiciaire n'aurait pu voir le jour sans la mobilisation des élus locaux, des magistrats et des avocats qui, après la réforme judiciaire de 2007, ont accepté la fusion des tribunaux de Saint-Malo et de Dinan, deux tribunaux situés dans des départements différents. Cette fusion fonctionne aujourd'hui très bien ; avec les magistrats, le barreau de Saint-Malo-Dinan, les conseillers prud'hommes et les juges du tribunal de commerce, nous souhaitons la préserver pour l'avenir.

Je ne vous cache pas, madame la garde des sceaux, que le rapport de nos anciens collègues Dominique Raimbourg et Philippe Houillon sur l'organisation de notre système judiciaire, qui vous a été remis le 15 janvier dernier, nous inquiète.

Il nous inquiète d'abord par son opposition à l'interdépartementalisation, alors même que c'est elle qui, à Saint-Malo, nous a permis de préserver l'indispensable proximité entre la justice et les citoyens.

**M. Pierre Cordier.** Eh oui !

**M. Gilles Lurton.** Il nous inquiète aussi parce qu'il propose de recréer une juridiction de proximité à côté d'un tribunal judiciaire aux compétences redéfinies, avec une réorganisation des ressorts des tribunaux de grande instance au niveau des départements, afin de recréer dans chacun d'entre eux un unique tribunal judiciaire de première instance. À nos yeux, une telle proposition va à l'encontre d'un accès facilité à la justice pour nos concitoyens.

Aussi, madame la garde des sceaux, je souhaiterais connaître vos intentions quant aux propositions de ce rapport, en vous précisant de nouveau que, pour ce qui nous concerne, nous voulons faire du tribunal de Saint-Malo-Dinan un tribunal de plein exercice, dont les prérogatives s'étendent sur un territoire couvrant une partie de l'Ille-et-Vilaine et une partie des Côtes-d'Armor.

**M. Pierre Cordier.** Très bien !

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

**Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice.** Comme vous le savez, monsieur le député, et comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises devant vous, le Gouvernement a lancé, au mois d'octobre dernier, les « chantiers de la justice », qui portent sur cinq thématiques dont l'une concerne l'adaptation de l'organisation territoriale de la justice. Les rapports sur ces cinq chantiers m'ont été remis le 15 janvier dernier. À cette date, j'ai engagé avec l'ensemble des parties prenantes une concertation qui se déroule en deux phases, la première de ces phases étant presque achevée.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, la réforme de l'organisation territoriale de la justice vise à satisfaire les intérêts essentiels des justiciables – c'est mon prisme premier et cela rejoint votre préoccupation, monsieur Lurton. Nous devons garantir aux justiciables un accès à la

justice simple, direct, transparent et, je l'espère, rapide. Sur la base de ces principes, des évolutions ont été envisagées par M. Raimbourg et M. Houillon. Par la suite, nous prendrons des décisions concrètes et opérationnelles, qui trouveront leur traduction dans la loi de programmation pour la justice 2018-2022 et devront concilier des exigences de proximité, de spécialisation et d'efficacité des juridictions.

S'agissant des juridictions de Saint-Malo et de Dinan, j'accepte bien volontiers votre invitation, monsieur Lurton.

**M. Thibault Bazin.** Bonne nouvelle! (*Sourires.*)

**Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux.** J'affirme à nouveau devant votre assemblée ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire : évidemment, aucun site judiciaire ne sera fermé. En revanche, nous imaginons qu'une réforme du réseau pourra être pensée comme une opportunité de moderniser notre organisation judiciaire au bénéfice du citoyen.

La réforme, telle qu'elle est envisagée à ce stade par les rapporteurs des « chantiers de la justice », repose sur la volonté de renforcer la proximité avec les justiciables en maintenant au plus près l'ensemble des contentieux du quotidien, jugés par les tribunaux d'instance. Des contentieux plus spécialisés ou plus complexes devront être tranchés par des équipes collégiales plus efficaces. Il serait également souhaitable d'assurer une chaîne pénale renforcée au niveau départemental afin de construire des politiques pénales plus efficaces. À mon sens, cela permettra d'assurer une vraie proximité et une plus grande efficacité.

Au terme de la première phase de concertation, qui a déjà eu lieu, ainsi que je vous l'ai dit, je vais proposer des principes pour l'organisation judiciaire. Cependant, ces principes ne seront pas applicables immédiatement sur le territoire, car je ne veux pas tout décider de Paris. Je souhaite que soit engagé un processus de concertation au niveau local, qui permettra d'apprécier concrètement comment les principes d'organisation que nous aurons fixés pourront trouver une application concrète et donc différenciée sur chacun des territoires. C'est ce qui se passera pour Saint-Malo et Dinan : j'aurai l'occasion de renvoyer à une concertation, menée au niveau local, les modalités d'application des principes que nous aurons fixés.

Je vous assure que la réforme que nous souhaitons ne se fera ni au détriment du service rendu aux justiciables, ni au détriment de la proximité que nous devons garantir aux personnes qui ont affaire à notre service public de la justice. Je suis certaine que nous partageons ces objectifs.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton.

**M. Gilles Lurton.** Madame la garde des sceaux, je vous remercie de votre réponse. Comme vous, je crois que les initiatives doivent partir du niveau local. Je transmettrai, bien sûr, votre réponse aux magistrats et au barreau de Saint-Malo, qui a d'ailleurs demandé à vous rencontrer pour évoquer ces sujets avec vous.

#### PRESTATION COMPENSATOIRE LORS DU DÉCÈS DU DÉBIRENTIER

**M. le président.** La parole est à Mme Annie Chapelier, pour exposer sa question, n° 146, relative à la prestation compensatoire lors du décès du débirentier.

**Mme Annie Chapelier.** Madame la garde des sceaux, la prestation compensatoire fixée sous forme de rente viagère avant l'entrée en vigueur de la loi du 30 juin 2000 sur le divorce nécessite une adaptation législative, dans un souci de justice et d'équité.

En France, dans 50 000 familles anciennes ou recomposées, l'époux a été condamné, lors d'un divorce prononcé avant l'entrée en vigueur de la loi du 30 juin 2000, à verser à son ex-épouse une rente viagère de prestation compensatoire. À la fois dette et prestation alimentaire, cette rente viagère, le plus souvent versée depuis plus de vingt ans, représente en moyenne un montant d'un peu plus de 150 000 euros. Pour mémoire, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 30 juin 2000 relative à la prestation compensatoire en matière de divorce, les sommes demandées sous la forme de capitaux sont généralement payables en huit ans et représentent en moyenne 50 000 euros. Le législateur a donc donné aux débirentiers la possibilité de demander la révision ou la suppression de leur rente sans engager leurs enfants.

Aujourd'hui, ces époux divorcés avant 2000, dont la moyenne d'âge est supérieure à 80 ans, continuent à verser plus de 25 % de leurs revenus à leur ex-épouse. Aucun d'eux ne conteste ce versement, effectué tout naturellement. Mais une pensée hante ces débirentiers : après leur décès, la conversion en capital de cette rente sera prélevée sur l'héritage sans que la famille du deuxième lit puisse s'y opposer. Pour des raisons pécuniaires ou par peur du résultat négatif d'un recours, ces débirentiers n'osent pas entamer une action en justice ; ils vivent dans la hantise de laisser à leurs héritiers une situation catastrophique. Les problèmes surgissent au moment du décès du débiteur, lors du partage de la succession, dont l'actif est amputé de la dette que représente cette rente transformée en capital en application d'un barème prohibitif. La situation est d'autant plus injuste que cette rente devient superfétatoire, la grande majorité des créancières percevant au décès du débirentier une pension de réversion prenant le relais de la prestation compensatoire.

Cette prestation compensatoire crée donc des situations d'iniquité, puisqu'à la peine des héritiers s'ajoutent une nouvelle douleur morale et une charge financière insoutenable pour ces familles recomposées – je veux parler des veuves et des enfants du deuxième lit. Face à cette situation paradoxale ne concernant plus que quelques familles vieillissantes, ne serait-il pas envisageable de prévoir la suppression de la dette au décès du débirentier pour les personnes divorcées avant l'année 2000 ?

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

**Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice.** Madame la députée, je ne suis pas sans savoir que la transmissibilité passive de la prestation compensatoire, qui implique qu'au décès du débiteur, ses héritiers continuent de la verser, avait pu avoir des conséquences difficilement tolérables lorsque le créancier remarié disposait de revenus supérieurs à ceux du débiteur soumis à de nouvelles charges de famille. Mais des situations tout aussi difficiles étaient à prendre en considération, à savoir celles des premières épouses ne devant leur survie financière qu'à leur ex-conjoint pour avoir fait le choix d'une famille plutôt que d'une carrière.

C'est la raison pour laquelle la loi du 30 juin 2000 a conservé le principe de la transmissibilité de la prestation compensatoire aux héritiers, conformément au droit commun des successions. Néanmoins, cette transmissibilité a été considérablement aménagée afin d'alléger la charge pesant sur les héritiers du débiteur.

C'est ainsi, tout d'abord, que la loi de 2000 a instauré une déduction automatique du montant de la prestation compensatoire des pensions de réversion versées au conjoint divorcé

au décès de son ex-époux. Ensuite, la loi du 26 mai 2004 a précisé que le paiement de la prestation compensatoire est prélevé sur la succession et dans la limite de l'actif successoral : ainsi, en cas d'insuffisance d'actif, les héritiers ne sont pas tenus sur leurs biens propres. Par ailleurs, cette même loi a consacré l'automatisme de la substitution d'un capital à une rente, dont le montant prendra en compte les sommes déjà versées, sauf accord unanime des héritiers, le barème de capitalisation se référant aux tables de mortalité de l'INSEE ainsi qu'à un taux de capitalisation de 4 %.

Lorsque les héritiers ont décidé de maintenir la rente en s'obligeant personnellement au paiement de cette prestation, la loi leur a ouvert une action en révision, en suspension ou en suppression de la rente viagère en cas de changement important dans les ressources ou les besoins de l'un ou l'autre des parties, y compris pour les rentes allouées avant l'entrée en vigueur de la loi. Enfin, pour les rentes viagères fixées antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 2000, il a été prévu une faculté supplémentaire de révision, de suspension ou de suppression lorsque leur maintien en l'état procurerait au créancier un avantage manifestement excessif au regard de son âge et de son état de santé. Enfin, la loi du 16 février 2015 a précisé qu'il était également tenu compte de la durée du versement de la rente et du montant déjà versé.

Le dispositif issu de ces lois successives me semble ainsi équilibré et, à ce stade, leur révision ne fait pas partie des projets du Gouvernement.

**M. le président.** Merci, madame la ministre, d'avoir été présente.

*(La séance, suspendue quelques instants, est immédiatement reprise.)*

#### DISPOSITIF "PLUS DE MAÎTRES QUE DE CLASSES"

**M. le président.** Bienvenue, monsieur le ministre de l'éducation nationale.

La parole est à Mme Elsa Faucillon, pour exposer sa question, n° 130, relative au dispositif "Plus de maîtres que de classes".

**Mme Elsa Faucillon.** Monsieur le ministre de l'éducation nationale, la carte scolaire est désormais connue pour la prochaine rentrée. Il s'agit, on peut le dire, d'un grand redéploiement. Un peu partout, les directions départementales ont dû jongler avec les postes pour réaliser les dédoublements de classes en REP – réseau d'éducation prioritaire – et en REP+ – réseau d'éducation prioritaire renforcé. Nous ne contestons pas ce dédoublement, et je sais aussi, monsieur le ministre, votre allergie à la quantité, que vous avez rappelée récemment. Mais c'est pourtant bien de moyens supplémentaires que nombre de nos établissements ont besoin, afin de rattraper les suppressions des gouvernements précédents et de répondre aux besoins sur le terrain.

La logique comptable conduit en effet à des fermetures de classes dans des écoles de quartiers pourtant reconnus comme prioritaires. C'est le cas, par exemple, dans les écoles Henri-Wallon et Joliot-Curie de Gennevilliers, dans ma circonscription, implantées pourtant dans le seul quartier de la ville classé ANRU – Agence nationale pour la rénovation urbaine – à savoir le quartier des Agnettes. Ces établissements ont été sortis du classement prioritaire car le collège de secteur, Pasteur, a perdu sa classification en 2014 pour des raisons encore strictement comptables, ce qui avait suscité des mobilisations. Cette décision dessert avant tout les élèves

mais aussi les familles et les enseignants, légitimement en attente de dispositifs de l'éducation prioritaire pour les accompagner.

Tous les indicateurs montrent que ces écoles relèvent d'un classement REP+. Vous comprendrez donc que les enseignants et les parents ne peuvent accepter pour la prochaine rentrée une fermeture en maternelle et une en élémentaire à Wallon, et une fermeture en maternelle à Joliot-Curie.

Monsieur le ministre, je vous demande de revenir sur la décision de fermer ces classes. Je vous demande également d'examiner avec la plus grande attention la situation de l'ensemble du secteur du collège Pasteur pour l'attribution de moyens à la prochaine rentrée, ainsi que la possibilité du classement en REP des écoles comme du collège.

Plus généralement, ma question est celle de l'accompagnement des écoles sorties récemment du classement REP+ alors qu'elles ont encore des besoins très importants, beaucoup plus importants en tout cas que celles des beaux quartiers d'autres villes de mon département.

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

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale.** Madame la députée, il y a plusieurs questions dans votre question.

Je voudrais commencer par les éléments les plus généraux que vous avez évoqués, pour battre en brèche une idée que certains essaient de répandre en ce moment – car j'ai bien compris qu'il y avait une sorte de campagne à ce sujet. Je voudrais pour cela vous rappeler deux chiffres fondamentaux : 32 650 élèves en moins l'année prochaine à l'école primaire, et 3 881 professeurs supplémentaires. Ces chiffres disent tout : ils montrent la priorité donnée à l'école primaire, et cela non pas en termes quantitatifs mais qualitatifs, ces moyens supplémentaires étant en effet alloués au dédoublement de classes de CP en REP+, puis de CP et de CE1 en REP+ et en REP l'année suivante.

Je pense que vous le savez. Je pense aussi que certaines personnes qui interviennent dans le débat public le savent elles aussi très bien. Aujourd'hui, faire semblant de croire que des classes rurales ou des classes de quartiers sont dépourvues pour la réalisation de cette mesure est erroné. Mais je vois bien qu'on le répète, malgré mes propres répétitions, malgré mes réponses, que tout le monde peut vérifier, et qui permettent de savoir qu'à la rentrée prochaine le taux d'encadrement à l'école primaire s'améliorera, de même que la situation en REP et en REP+ et dans les départements ruraux. Il est loisible aux uns et aux autres de faire semblant de croire le contraire, mais ce n'est pas la vérité.

J'en viens au sujet concret que vous évoquez : celui de Gennevilliers. Au préalable, il faut déterminer ce qu'est une école en éducation prioritaire. Comme vous le savez, cela dépend du classement du collège en REP. Cette règle peut être discutée, et j'y suis tout à fait prêt, mais pour le moment, c'est elle qui s'applique. Or dans le cas qui vous intéresse, il se trouve que le collège Pasteur à Gennevilliers, auquel sont rattachées les écoles que vous avez évoquées, est sorti à la rentrée scolaire 2015 de la nouvelle carte de l'éducation prioritaire. Depuis, l'école Joliot-Curie bénéficie cependant d'un cadre d'accompagnement des priorités éducatives, dit « CAPE », qui comprend notamment un emploi au titre du dispositif « Plus de maîtres que de classes » afin de conserver un taux d'encadrement favorable aux élèves. Ce cadre d'accompagnement arrive à échéance en 2018. Pour

autant, nous le maintiendrons à la rentrée scolaire prochaine, ce qui devrait permettre d'éloigner les craintes que vous pouviez avoir pour cette école.

**M. le président.** La parole est à Mme Elsa Faucillon.

**Mme Elsa Faucillon.** Juste un mot sur les éléments généraux du débat. Vous savez, monsieur le ministre, ce qu'est la confrontation politique, elle a ses exagérations d'un côté comme de l'autre, je le crois. Mais il y a aussi, et je suis persuadée que vous en avez conscience, des réalités de terrain qui ne trompent pas. Aujourd'hui, distinguer les établissements qui ont encore la possibilité d'être en REP ou en REP+ grâce au bon vouloir du gouvernement précédent, selon des critères très aléatoires et très arbitraires, et considérer tout le reste comme un grand lot dans lequel il n'y aurait pas de distinctions, pas de différences, pas d'accompagnement spécifique pour des écoles pourtant situées dans des quartiers reconnus, eux, comme prioritaires par la politique de la ville, c'est donner de vous-même un caractère caricatural à votre réponse.

#### FERMETURES DE CLASSES DANS LA SARTHE

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 143, relative aux fermetures de classes dans la Sarthe.

**Mme Marietta Karamanli.** Monsieur le ministre de l'éducation nationale, j'appelle votre attention sur les conditions dans lesquelles le nombre de classes dans le département de la Sarthe va évoluer à la prochaine rentrée, et ainsi sur la qualité de l'encadrement pédagogique des enfants et sur leur réussite.

En effet, l'annonce de l'absence de nouveaux postes pour le département de la Sarthe à l'occasion de la rentrée 2018-2019 fait naître une double interrogation.

Dans les communes rurales, des classes risquent de devoir fermer en raison d'un seuil de maintien fixé assez haut, sachant qu'il existe plus de 120 écoles à quatre classes, 128 exactement en 2017, et que les difficultés scolaires y existent là-bas comme en ville, plus particulièrement dans certains quartiers populaires. Ainsi, les évaluations passées ont montré les difficultés scolaires dans certaines zones rurales.

Dans les communes urbaines existe aussi le risque de fragilisation de jeunes qui pourraient être mieux accompagnés, mais ne le seront pas. Là encore, la Sarthe s'illustre par des taux de réussite aux apprentissages un peu inférieurs aux moyennes nationale et régionale.

Dans les deux cas, une des raisons avancées est la nécessité de dégager le nombre d'enseignants nécessaires au dispositif des classes à douze élèves en CP et CE1 en réseau d'éducation prioritaire – REP.

Je note enfin que certaines réflexions font craindre que l'école maternelle dans son ensemble soit elle-même touchée à terme par un mouvement d'économies. Je suis à ce propos particulièrement attentive à l'étude menée par France Stratégie : en 2016, seulement 7 % des enfants de moins de trois ans étaient scolarisés dans une classe spécifique, ce que certains saisisent comme occasion pour discuter de la pertinence de la scolarisation ainsi proposée.

Pour moi, il ne faut pas opposer écoles rurales et écoles des zones prioritaires. Le risque d'une fracture nouvelle, lente et dès lors invisible, existe. Je vous demande, monsieur le ministre, si vous ne pensez pas qu'il faille tenir compte des objectifs pédagogiques et des objectifs en termes d'apprentissage au-delà du simple ratio entre élèves et enseignants

pour allouer les moyens et en garantir une répartition équitable. Je souhaite savoir aussi s'il serait possible de profiter de la baisse démographique annoncée pour améliorer l'encadrement pédagogique, prendre en compte les spécificités rurales et ne pas fragiliser en ville les classes qui, si elles ne sont pas en secteur prioritaire, doivent tout de même bénéficier d'un taux d'encadrement maintenu et suffisant. J'espère que vous tiendrez compte de tous ces éléments pour prendre des décisions définitives utiles à tous.

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

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale.** Madame la députée, je ne peux apporter que des réponses positives à votre question. Je pense que vous la posez de bonne foi, et donc que vous allez être satisfaite : en effet, tout ce que vous dites, c'est ce que nous faisons !

Ainsi, dans votre département, le taux d'encadrement l'année prochaine va s'améliorer. Et oui, comme vous l'avez rappelé, il y a une baisse démographique, dont nous tirons profit pour améliorer ce taux d'encadrement.

Vous avez manifesté votre préoccupation pour l'école maternelle : mon ministère organise fin mars des assises de l'école maternelle. L'objectif n'est absolument pas de faire des économies sur ce secteur, mais d'avoir vraiment une approche qualitative renouvelée.

Je n'ai jamais dit que l'étude de France Stratégie relative à la scolarisation des élèves de moins de trois ans, à laquelle vous avez fait référence, devait constituer le point d'appui d'une remise en question de la scolarisation à l'âge de deux ans. J'ai simplement fait état de cette étude dans l'objectif de regarder ce qu'il y a de mieux pour les élèves de moins de deux ans. J'ai immédiatement précisé que la scolarisation à l'âge de deux ans perdurerait l'année prochaine. Nous devons simplement le faire en toute conscience qualitative.

Comme vous le savez certainement, j'attache une importance primordiale à l'école maternelle ainsi qu'aux classes de CP et de CE1, celles des premières années de la vie. J'attache par conséquent de l'importance au taux d'encadrement, en REP et REP+ mais aussi en dehors. Ce qui me permet d'ailleurs de revenir sur la question de Mme Faucillon : oui, en effet, nous devons éviter toute vision binaire, qu'elle oppose les REP et REP+ avec le reste de la France ou le rural avec l'urbain !

C'est précisément ce que je m'emploie à faire. Il faut bien expliquer que les nouveaux postes sont créés pour permettre le dédoublement et ne conduisent en aucune façon à dépouiller les zones rurales. Mais lorsque des élus, et notamment des parlementaires, font semblant de croire à une telle intention et disent publiquement que le rural est dépouillé au profit de l'urbain, c'est eux, pardonnez-moi de le dire, qui font du tort aux REP et REP+, dont certains sont d'ailleurs situés en zone rurale. Ils accréditent ce faisant dans l'opinion l'idée qu'il faudrait en effet opposer le rural à l'urbain.

C'est le contraire que nous faisons : nos choix budgétaires donnent la priorité à l'école primaire et nous permettent donc de financer cette mesure de dédoublement appréciée de tous et qui sera bénéfique pour l'ensemble du pays. Ils ne nous servent certainement pas à opposer le rural et l'urbain, d'autant plus que le premier bénéficie d'une politique spécifique.

Ce qui nous ramène à la Sarthe : vous pouvez bénéficier, madame la députée, d'un contrat départemental de ruralité. Cette mesure, dont j'ai confié la responsabilité de la supervision au sénateur Alain Duran, nous a d'ores et déjà permis de signer des conventions dans quarante départements.

Bien entendu, je suis très vigilant sur la question des fermetures d'écoles. Dans la Sarthe, quatorze petites écoles auraient pu fermer si nous n'avions, précisément, qu'une vision purement comptable du sujet. Or ces quatorze petites écoles n'ont pas fermé. C'est dans le cadre du contrat départemental que l'on doit regarder leur avenir, de façon à revitaliser les territoires, et certainement pas en les fermant aveuglément.

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli.

**Mme Marietta Karamanli.** Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments. Nous suivrons le sujet avec attention.

Je note que vous ne prenez pas le rapport de France Stratégie comme source de propositions concernant l'école maternelle. Je souhaite que davantage d'enfants de moins de trois ans soient scolarisés, car on connaît le bénéfice qu'apporte l'éducation au plus jeune âge.

Par ailleurs, nous resterons très attentifs s'agissant des conventions qui seront proposées dans le département. Je partage votre point de vue : il ne faut pas opposer la campagne à la ville. Tout comme en ville, il y a des besoins à la campagne, qu'il faut prendre en compte, et il faut mettre à profit la baisse de la démographie pour y améliorer l'encadrement.

Bref je suis contre ces oppositions un peu caricaturales et je compte sur vous, monsieur le ministre, sur votre engagement, pour que des réponses soient apportées dans les faits et par l'action.

#### DOTATION GLOBALE HORAIRE DES LYCÉES PROFESSIONNELS

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Roussel, pour exposer sa question, n° 131, relative à la dotation globale horaire des lycées d'enseignement professionnel.

**M. Fabien Roussel.** Monsieur le ministre de l'éducation nationale, ma question porte sur l'enseignement secondaire. Il est aujourd'hui difficile de trouver dans le Valenciennois, pourtant terre d'industrie, des électromécaniciens, des soudeurs, des chaudronniers ou encore des jeunes formés à la maintenance, au contrôle industriel ou au pilotage des procédés. Des chefs d'entreprise nous alertent sur leurs difficultés à embaucher de tels profils.

Dans un tel contexte, la réduction des dotations horaires dans certains lycées professionnels est difficilement compréhensible. Elle pénalise nos filières industrielles et met en péril des filières pourtant riches en perspectives d'emplois, chez nous, dans le Nord.

C'est le cas du lycée du Pays de Condé, dont la section d'enseignement professionnel va être amputée de 114 heures, ce qui entraînera la fermeture de deux demi-divisions de bac pro électronique et d'une demi-division de maintenance. Ces deux filières proposent pourtant des profils de métiers très recherchés par les entreprises, comme en témoignent les récentes annonces d'embauche de Toyota, Safran ou Sevelnord.

Ces baisses de dotations et ces fermetures de divisions sont d'autant plus dommageables qu'elles touchent un arrondissement, le Valenciennois, qui comptait en 2017 plus de 38 000 personnes sans emploi, et une région où près d'un jeune actif sur trois cherche du travail.

Au total, l'académie de Lille pourrait perdre 110 postes dans les lycées d'enseignement professionnel au motif d'une baisse du nombre d'élèves attendus à la rentrée prochaine – je sais par avance que vous m'opposerez ces chiffres. Mais ce que les chiffres ignorent, c'est que ces sections accueillent souvent les élèves plus fragiles, ou d'autres qui se réorientent en cours d'année ou de cursus alors qu'ils étaient en grande difficulté dans l'enseignement général. À titre indicatif, la seconde électronique du lycée du Pays de Condé est ainsi passée de dix à vingt-deux élèves entre la rentrée de septembre 2017 et celle de janvier 2018.

Alors que nos entreprises éprouvent des difficultés à recruter dans les bassins de vie où elles sont installées, pouvez-vous, monsieur le ministre, tenir compte de ces remarques afin de redonner au lycée du Pays de Condé les moyens d'assurer ses formations de bac pro électronique et maintenance ?

**Mme Elsa Faucillon et Mme Muriel Ressiguier.** Très bien !

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

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale.** Monsieur le député, je vous remercie pour votre question qui me donne l'occasion de faire un point sur les enjeux de l'enseignement professionnel à la rentrée prochaine et au-delà.

Comme vous le savez, j'ai défini cet enseignement comme ma seconde priorité, la première étant l'école primaire. Il n'est donc évidemment pas question, dans les temps qui viennent, de l'affaiblir. En effet, ce que vous avez dit au début de votre intervention est tout à fait juste : au moment où l'économie redémarre et qu'il y a des besoins, de nombreux jeunes sont au chômage. Cette situation n'est pas acceptable. Plus de jeunes pourraient être formés à des métiers débouchant sur des emplois. Nous en sommes bien conscients. C'est d'ailleurs pour cela que nous sommes en train de promouvoir et l'enseignement professionnel et l'apprentissage, de façon à apporter de véritables réponses.

De façon générale, l'enseignement professionnel ne connaît pas de problèmes budgétaires plus importants que le reste du système scolaire. C'est même le contraire : les taux d'encadrement y sont plus favorables. En lycée professionnel, le nombre moyen d'élèves par division était de 19,1 lors de la rentrée 2017, contre 19,4 lors de la rentrée précédente. C'est une amélioration sensible. En outre, 17,7 % des heures d'enseignement y sont assurées devant un nombre d'élèves inférieur à dix.

Toutes les académies préparent actuellement la rentrée 2018, qui sera, comme vous l'avez dit, marquée par une démographie dynamique. Cependant, le contexte démographique est moins contraint dans la voie professionnelle : on s'attend en effet à une diminution d'environ 0,9 %, soit 4 500 élèves de moins par rapport à l'année précédente.

Nous travaillons donc à cette répartition. Je regarderai le cas du lycée du Pays de Condé que vous avez évoqué : nous savons bien entendu ajuster les moyens en fonction des besoins, c'est-à-dire en fonction du nombre d'élèves ainsi que de la nature des filières et de l'insertion professionnelle qu'elles permettent. Je prêterai une attention particulière à ce

lycée de façon à contribuer à ce que le Valenciennois continue à avoir un brillant avenir industriel, ce qui passe évidemment par une formation professionnelle réussie.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Roussel.

**M. Fabien Roussel.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai fait le tour des lycées professionnels de ma circonscription : dans ces filières, ils ne subissent pas de baisses de dotations, hormis ce lycée du Pays de Condé. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité vous interpeller sur sa situation. Nous connaissons en effet, notamment dans le secteur de l'automobile, de fortes demandes d'embauche alors que le taux de chômage des jeunes reste très élevé. Il serait dommage de priver des jeunes des formations dispensées par nos lycées professionnels alors que de l'autre côté, des entreprises sont prêtes à embaucher. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'examiner la situation de ce lycée avec la plus grande bienveillance.

#### CRITÈRES DE CLASSEMENT EN RÉSEAU D'ÉDUCATION PRIORITAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Falorni, pour exposer sa question, n° 161, relative aux critères de classement en réseau d'éducation prioritaire.

**M. Olivier Falorni.** Monsieur le ministre de l'éducation nationale, je souhaite vous interroger sur une question importante : celle de l'éducation prioritaire, et plus précisément encore de la carte de l'éducation prioritaire.

En la matière, vous avez rapidement dégagé les moyens nécessaires, en dédoublant les classes de CP dès la rentrée 2017 et en prévoyant de le faire pour les classes de CE1 dès la rentrée prochaine. Cela semble, d'un point de vue pédagogique, porter ses fruits, ce dont je me réjouis profondément.

Mais c'est justement la réussite de ce dispositif qui renforce un sentiment d'injustice dans certains quartiers en difficulté classés par l'État comme quartiers prioritaires de la politique de la ville. C'est sur ce juste sentiment d'injustice que je souhaite, monsieur le ministre, vous questionner.

En effet, la cartographie des réseaux relevant de l'éducation prioritaire a été établie en fonction des critères sociaux les plus corrélés statistiquement à la réussite scolaire, comme le pourcentage d'élèves issus des catégories socio-professionnelles les plus défavorisées, le pourcentage d'élèves boursiers, le pourcentage d'élèves issus des quartiers prioritaires de la politique de la ville et enfin le pourcentage d'élèves présentant un retard au moment de l'entrée en sixième.

Cette classification permet d'identifier de manière assez fine les réseaux nécessitant des moyens supplémentaires afin d'offrir à leurs élèves les mêmes chances de réussite, et c'est très bien ainsi. Mais il serait une mesure de pleine justice sociale que d'apprécier ces critères non pas en fonction du collège de rattachement, mais en fonction du quartier où vivent précisément les élèves. C'est à mes yeux un point fondamental qu'il faudrait modifier pour aller vers plus de justice et plus d'égalité des chances.

Dans ma circonscription, à La Rochelle, deux groupes scolaires situés chacun en plein cœur d'un quartier prioritaires de la politique de la ville, René Descartes à Port-Neuf et Barthélemy Profit à Villeneuve-Les-Salines, se voient exclus du réseau alors que tous les indicateurs sociologiques indiquent qu'ils devraient bénéficier des dispositifs d'accompagnement et donc du dédoublement des classes.

Alors, monsieur le ministre, puisque la carte de l'éducation prioritaire doit être revue pour la rentrée 2019, et comme je vous sais attaché à l'ambition d'œuvrer pour une plus grande justice sociale, de façon à garantir à chaque élève les moyens indispensables à sa réussite, j'espère que vous remettrez l'ouvrage sur le métier afin de remédier à ces situations incontestablement injustes.

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

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale.** Monsieur le député, votre question est très importante car elle a trait à la définition même de l'éducation prioritaire. Il est exact qu'il y aura une redéfinition géographique en 2019, et qu'elle doit également être l'occasion de repenser nos concepts, que ce soit à l'école, au collège ou au lycée.

Je veux d'abord rappeler les règles applicables, et donc les facteurs qui expliquent la situation que vous avez décrite. Entre 2013 et 2015, le processus de révision de la carte s'est fondé sur les principes suivants. D'abord, une stabilisation du nombre de réseaux d'éducation prioritaire – REP –, qui représente 20 % des élèves de France – c'est en tout cas le plafond qui a été fixé, car au-delà, le caractère prioritaire aurait perdu tout sens. Ensuite, le maintien de deux niveaux différenciés de réseaux, REP et REP+, le choix d'indicateurs clairs et transparents, définis au niveau national, ainsi qu'une collaboration étroite avec les académies afin de garantir la meilleure prise en compte possible des réalités locales. Enfin, la constitution de réseaux d'écoles à partir des données du collège auquel sont attachées les écoles du secteur.

La nouvelle éducation prioritaire repose donc sur la mise en réseau d'un collège avec des écoles. Intervient également un indice social, formé selon la part d'élèves dont les parents ont des professions ou catégories socioprofessionnelles défavorisées, la part d'élèves boursiers, la part d'élèves résidant en zone urbaine sensible et enfin la part d'élèves arrivant en sixième avec au moins un an de retard.

Les écoles dont les élèves fréquentent ces collèges sont classées dans les réseaux d'éducation prioritaire après vérification, sur le territoire, des quatre critères suivants : le pourcentage d'élèves dont les parents ont des professions ou catégories socioprofessionnelles défavorisées sur les quatre dernières années scolaires en CM2, le taux de chômage des actifs entre seize et soixante ans, le pourcentage de personnes de plus de quinze ans non scolarisées et sans diplôme et enfin le revenu fiscal par unité de consommation médian.

Ainsi, 89 % des collèges de REP+ se situent dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville ou à moins de 300 mètres de l'un d'entre eux, et 55 % des collèges REP sont situés en quartiers prioritaires de la ville. Si le périmètre observé était de 1 000 mètres autour des quartiers prioritaires de la ville, la corrélation entre les deux cartes serait de 99 % pour les REP+ et de 81 % pour les REP.

Prendre en compte les seuls critères socio-économiques du quartier pour déterminer les réseaux d'éducation prioritaire ne serait pas sans poser problème. En effet, les critères du quartier concernent la totalité de la population et pas seulement celle des parents d'élèves. Or il peut exister des quartiers où la population totale est très défavorisée sur le plan économique, mais où les jeunes couples avec enfants le sont moins.

Cette carte de l'éducation prioritaire a vocation à être revue tous les quatre ans. Nous allons par conséquent la retravailler pour 2019. Nous tirerons les conséquences des situations qui

ont été analysées ou des insuffisances qui ont été identifiées, comme celle que vous signalez. Pour ma part, je serai aussi attaché à l'évolution des concepts. Ainsi, je reposerai la question du rattachement systématique des écoles aux collèges pour la définition des réseaux d'éducation prioritaire.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Falorni.

**M. Olivier Falorni.** Merci, monsieur le ministre. Je sais que vous êtes un réformateur républicain. J'espère que la rentrée 2019 verra évoluer les concepts afin que des quartiers devenus récemment quartiers prioritaires de la politique de la ville et qui – paradoxe mal vécu par les enseignants et surtout les parents d'élèves – ont perdu des moyens connaîtront des améliorations concrètes.

**M. le président.** Merci de votre présence, monsieur le ministre.

#### LANCEUR ARIANE 5

**M. le président.** La parole est à M. Bastien Lachaud, pour exposer sa question, n° 129, relative à la fiabilité du lanceur Ariane.

**M. Bastien Lachaud.** Madame la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, le 25 janvier dernier, la mise en orbite de deux satellites de télécommunications par le lanceur Ariane 5 a été mise en péril en raison d'une déviation importante de la trajectoire du lanceur. Depuis, on a appris de la direction d'ArianeGroup que les satellites parviendraient à retrouver leur orbite nominale dans quelques semaines. La durée de vie des satellites est néanmoins réduite.

Ce demi-échec doit amener l'État actionnaire à se pencher sérieusement sur les éléments qui ont pu mettre un terme à l'impressionnante série des succès d'Ariane 5. Si l'on s'en tient à l'incident de janvier, il faut noter que, au-delà de l'enjeu industriel, la sécurité des habitants est en jeu, car le lanceur a survolé Kourou, ce qui est une première. D'autre part, la crédibilité du lanceur est en jeu, et par conséquent la conservation à moyen terme d'une capacité stratégique décisive pour la France.

Les premières investigations internes consécutives à cet incident évoquent la probabilité d'une « erreur humaine ». Cette expression est malheureuse et dissimule le problème plutôt qu'elle ne l'identifie. Il n'y a pas d'erreur humaine qui vaille indépendamment des conditions de travail qui les laissent surgir et des procédures qui devraient les empêcher.

Précisément, en janvier, il n'y a eu qu'une vérification du programme de tir, au lieu de deux habituellement. Il semble que la défaillance en résulte. Quelles conséquences faut-il en tirer sur les prochains lancements ?

Il n'appartient pas à un parlementaire de faire l'audit des grandes entreprises industrielles auxquelles participe l'État. Toutefois, il est de notoriété publique que la réorganisation d'ArianeGroup n'est pas indolore. En 2017, Arianespace a perdu plusieurs dizaines de ses salariés, presque 10 % de sa masse salariale. Cette restructuration s'est faite notamment en raison de doublons identifiés entre ArianeGroup et Arianespace.

Alors que la contribution financière de l'État dans le secteur demeure importante et légitime, madame la ministre, quelles dispositions avez-vous prises et comptez-vous prendre pour vous assurer qu'un tel incident ne se reproduise pas, et plus largement pour garantir la pérennité d'un savoir-faire de pointe dont la valeur est hautement stratégique ?

**Mme Muriel Ressiguier.** Très bien !

**M. le président.** 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, vous avez raison de rappeler que le savoir-faire de pointe à valeur hautement stratégique est une des fiertés françaises et européennes dans le domaine des satellites.

Le 25 janvier dernier, le lancement VA241 a été effectué depuis le Centre spatial guyanais afin de mettre en orbite deux satellites, SES-14 pour l'opérateur luxembourgeois SES et Al Yah 3 pour l'opérateur émirati Yahsat. Le protocole de lancement et les procédures ont été strictement identiques à ceux des lancements précédents.

Lors du lancement, le lanceur Ariane 5 a suivi dès le début de sa mission une trajectoire incorrecte, déviée de vingt degrés vers le sud par rapport au plan visé, ce qui a conduit à injecter les deux satellites sur une orbite dite « dégradée ». Le contact a néanmoins été rétabli avec les deux satellites quelques minutes après la fin de la mission. Ils rejoignent à présent leur position finale grâce à leurs propres moteurs.

Au lendemain du vol VA241, l'Agence spatiale européenne a mis en place une commission d'enquête indépendante, présidée par l'inspecteur général de l'Agence. Cette commission doit rendre ses conclusions d'ici à la fin du mois de février. En parallèle, ArianeGroup, maître d'œuvre industriel du lanceur et maison-mère d'Arianespace, a également mis en place une commission interne.

Des conclusions approfondies sur cette anomalie seront donc rendues par les commissions d'enquête. Il est d'ores et déjà établi que la cause originelle de la trajectoire incorrecte résulte d'une mauvaise spécification d'un des paramètres de la mission du lanceur, qui n'a pas été détectée au cours des contrôles opérés dans la chaîne de préparation du lancement. ArianeGroup, Arianespace et leurs partenaires suivront strictement les recommandations faites par la commission d'enquête indépendante de l'Agence spatiale européenne, afin d'assurer une reprises des lancements rapide d'Ariane 5 dans toutes les conditions de fiabilité et de sécurité requises.

En ce qui concerne la sécurité des populations en Guyane, il faut souligner qu'Ariane 5 n'a pas survolé Kourou, même si sa trajectoire s'en est approchée plus que lors les lancements précédents, ce qui a évidemment généré une forte émotion. Par ailleurs le lanceur fonctionnait parfaitement et ne s'est donc jamais révélé dangereux pour les populations locales – je répète qu'il s'est agi d'une erreur de paramétrage et non d'une défaillance du lanceur.

Pour éviter que cela ne se reproduise, le ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation et le Centre national d'études spatiales ont engagé un travail conjoint pour examiner les possibilités de renforcer encore les *process* de contrôle et les mesures de sécurité lors des prochains lancements.

Malgré cette anomalie, la fiabilité d'Ariane 5 reste exceptionnelle, comme vous l'avez rappelé. Les mesures correctives qui seront mises en place renforceront encore sa fiabilité et la sécurité des lancements à venir. Je réaffirme l'attachement de la France à un accès indépendant à l'espace, ainsi que ma confiance dans l'ensemble des acteurs de cette filière.

**M. le président.** La parole est à M. Bastien Lachaud.

**M. Bastien Lachaud.** Merci, madame la ministre, pour ces précisions qui ne nous rassurent qu'à moitié. Comment garantir qu'un tel événement ne se reproduira pas, quand le secteur spatial est laissé aux intérêts privés? Comment ne pas voir sinon dans ce premier échec, du moins dans cette première alerte lors du lancement de cette fusée, qui est la plus fiable au monde, l'effet de la privatisation d'Arianespace, de la vente des actions du Centre national d'études spatiales à Safran et de la diminution des personnels, entraînant nécessairement une baisse de qualité du service? Nous resterons par conséquent vigilants sur cette question.

#### VENTE À LA SAUVETTE DANS PARIS

**M. le président.** La parole est à M. Stanislas Guerini, pour exposer sa question, n° 149, relative à la lutte contre la vente à la sauvette dans Paris.

**M. Stanislas Guerini.** Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, ma question s'adresse au ministre d'État, ministre de l'intérieur. Je tiens en effet à appeler son attention sur la situation préoccupante que créent dans Paris les ventes à la sauvette. Cette situation n'est pas nouvelle, et vous la connaissez bien.

Ils sont environ un millier à s'installer dès le milieu de la nuit dans différents quartiers de notre capitale: porte de Clignancourt, porte de la Chapelle ou porte de Montmartre, dans la troisième circonscription de Paris dont je suis le député.

Ces marchés trouvent leurs racines dans la misère, mais produisent aussi chaque jour des nuisances pour les riverains: bruit, saleté, difficulté à se déplacer en raison des déchets. La situation s'est « enkystée » dans nos quartiers, pour reprendre une expression qu'utilisent les acteurs du terrain.

Cependant, par cette question, je veux aussi mettre en avant les initiatives menées par les forces de police pour prendre à bras-le-corps ces problématiques. Je salue ainsi l'initiative menée par le commissaire divisionnaire du deuxième district de Paris, ainsi que par la commissaire du 18<sup>e</sup> arrondissement.

Depuis quelques mois, des brigades spécialisées dans la lutte contre les ventes à la sauvette ont été mises en place, en coordination avec l'ensemble des forces de l'ordre sur le terrain, et avec une véritable adaptation des moyens. Des résultats probants ont été obtenus. Ils ont permis de faire reculer le nombre de vendeurs à la sauvette. Ce type d'initiatives entre pleinement dans la philosophie de la police de sécurité quotidienne que vous êtes en train de mettre en place et que je salue.

Le Gouvernement s'engage-t-il à continuer d'accompagner ces initiatives en pérennisant les moyens et les effectifs mis en place pour lutter contre les ventes à la sauvette, pour prendre en compte la spécificité des territoires, y compris à Paris, et pour apporter aux riverains la sérénité à laquelle ils ont droit?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, la lutte contre les ventes à la sauvette à Paris constitue, comme vous l'avez signalé, une des priorités des services de la préfecture de police.

Ces ventes sont concentrées géographiquement. Chacun sait que le 18<sup>e</sup> arrondissement de la capitale occupe hélas une place à part dans ce domaine et subit d'importantes

nuisances, notamment en termes de salubrité publique. Pour remédier à cette situation, les services de police n'ont cessé de s'adapter. La création, le 3 novembre dernier, de la brigade « sauvette contrefaçons » a notamment permis d'intervenir dans les lieux sensibles de l'arrondissement. Cette brigade effectue des opérations quotidiennes d'éviction et de saisie de marchandises, en lien avec les directions de la mairie de Paris et les services des communes limitrophes. Ces opérations peuvent être complétées par des verbalisations et des demandes d'enlèvements des véhicules servant à acheminer et stocker des produits.

Le bilan est positif. Le nombre de vendeurs à la sauvette a été sensiblement réduit, sans effet de report sur les rues adjacentes. Quelques chiffres démontrent l'efficacité de l'action des services. À titre d'exemple, pour l'année 2017, dans le secteur Château-Rouge, on dénombre près de 3 200 procès-verbaux simplifiés dressés, 46 tonnes de marchandises détruites et 5 900 pièces de contrefaçons saisies. Dans le secteur du marché aux puces, porte Montmartre, près de 2 400 procès-verbaux simplifiés ont été dressés, plus de 120 tonnes de marchandises ont été détruites et 5 200 pièces de contrefaçons ont été saisies.

Cette action est à l'image de la police sur mesure que nous souhaitons promouvoir et généraliser dans le cadre de la police de sécurité du quotidien. Je sais combien ce projet vous tient à cœur. Ces faits récurrents sont difficiles à combattre, mais, oui, nous poursuivrons notre action dans ces quartiers.

**M. le président.** La parole est à M. Stanislas Guerini.

**M. Stanislas Guerini.** Madame la secrétaire d'État, je vous remercie pour la clarté de votre réponse. Je crois effectivement que ces initiatives de terrain préfigurent ce que doit être la police de sécurité du quotidien de demain: bonne coordination de l'ensemble des acteurs et adaptation spécifique des moyens.

Nos forces de l'ordre ont véritablement besoin d'un appui dans la durée. Les résultats commencent à voir le jour. Le nombre de vendeurs à la sauvette est tombé de quelques milliers à quelques centaines, mais nous avons besoin de soutien, notamment pour pérenniser les effectifs qui ont été déplacés afin de créer cette brigade d'une quinzaine de policiers: il faudra reconstituer ces effectifs ailleurs. Votre soutien est essentiel si nous voulons réussir durablement à combattre cette difficulté dans nos quartiers.

#### SÉCURITÉ DANS LE QUARTIER DU GRAND TROU À LYON

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Rudigoz, pour exposer sa question, n° 155, relative à la sécurité dans le quartier du Grand Trou à Lyon.

**M. Thomas Rudigoz.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, comme vous le savez, comme nous le savons tous, la sécurité fait partie des préoccupations principales de nos concitoyens. Grâce à un certain nombre de mesures mises en place par le Gouvernement et la majorité présidentielle, dont la loi renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme, le climat de confiance revient progressivement dans notre pays et c'est un point positif à souligner.

Si ce sentiment global de sécurité progresse, il reste cependant des territoires, des quartiers où un climat d'insécurité plus ou moins fort est encore malheureusement une réalité.

Dans la première circonscription du Rhône, dont je suis élu, c'est notamment le cas des quartiers de Moulin-à-Vent et du Grand Trou, dans le 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon. Depuis quelques années, la route de Vienne, axe central de ces quartiers contigus, est le théâtre d'incivilités, de vandalisme, de rodéos urbains et de vols par effraction, sur fond de trafics de stupéfiants.

Les habitants et les commerçants souffrent de cette insécurité : ils sont ulcérés par les menaces, les cambriolages et les dégradations de leurs immeubles et locaux commerciaux. Le chiffre d'affaires des commerces en pâtit et, malheureusement, de nombreux pas-de-portes ne trouvent pas reprenneur, ou alors seulement pour des commerces éphémères, aux activités parfois douteuses.

Malgré l'attention particulière apportée par les élus de la mairie du 8<sup>e</sup> arrondissement et de la ville de Lyon, en concertation étroite, je tiens à le souligner, avec les polices municipale et nationale, force est de constater que la tranquillité publique peine à être restaurée dans ces quartiers. Les habitants se sentent malheureusement trop souvent démunis face à de telles situations. Or, la sécurité fait partie des priorités du Gouvernement ; la présentation de la police de la sécurité du quotidien par M. le ministre de l'intérieur, au début du mois de février, en est la meilleure preuve.

Ainsi, parmi les trente quartiers de « reconquête républicaine » présentés par M. Gérard Collomb figure le 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, ce qui suscite beaucoup d'espoir auprès des élus locaux, des commerçants, du monde associatif et des habitants. Dans ce cadre, madame la secrétaire d'État, je vous demande de bien vouloir préciser comment se traduira l'augmentation des moyens alloués à la police nationale dans le 8<sup>e</sup> arrondissement, ainsi que le rôle de cette nouvelle police de sécurité du quotidien dans les quartiers de Moulin-à-Vent et du Grand Trou.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, vous l'avez dit, la sécurité est une priorité de ce gouvernement, parce que nous savons qu'elle est la première des libertés et que, lorsque la loi de la République n'est pas appliquée, c'est la loi du plus fort qui règne. C'est pour cela que, comme s'y est engagé le Président de la République au cours de la campagne présidentielle, le ministre de l'intérieur a lancé, le 8 février dernier, la police de sécurité du quotidien que vous avez évoquée.

Cette réforme n'est pas seulement une réforme de plus : c'est un changement de philosophie pour les forces de sécurité, qui, partout, va donner aux policiers et aux gendarmes de nouveaux moyens d'action. Le Gouvernement a toutefois souhaité réaliser un effort particulier en faveur de quelques quartiers, qui subissent encore aujourd'hui des incivilités, une délinquance et des trafics particulièrement marqués. Dans ces quartiers dits de reconquête républicaine, la République doit pouvoir reprendre ses droits.

Le 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, qui a été retenu parmi ces derniers, bénéficiera dès les mois à venir du renfort de quinze à trente effectifs supplémentaires, afin de lutter contre les phénomènes d'insécurité que vous venez de décrire. Les forces seront prioritairement équipées en matériels de nouvelle génération – voitures, caméras piétons, tablettes et smartphones Neo.

Comme vous le savez, la sécurité est également de plus en plus assurée en coproduction. C'est pourquoi, monsieur le député, nous comptons sur vous comme sur l'ensemble des élus de ces territoires pour participer, aux côtés du préfet et des responsables locaux de la police, à la définition d'une stratégie efficace de lutte contre la délinquance. En effet, la stratégie conduite dans un quartier de Lyon ne sera pas la même que dans un autre territoire. Je n'ai aucun doute sur le fait que vous serez au rendez-vous, et je vous en remercie.

**M. Dino Cinieri.** J'ai le même problème dans ma circonscription !

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Rudigoz.

**M. Thomas Rudigoz.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour les éléments que vous avez apportés. Vous pouvez effectivement compter sur nous. Nous mettrons à profit l'expérience que nous avons acquise, à Lyon, grâce au travail de proximité mené conjointement, depuis plusieurs années, par la police municipale et la police nationale. J'ai moi-même été maire d'un autre arrondissement de Lyon, qui rencontrait d'autres difficultés. Le travail de partenariat est effectivement essentiel entre les polices, le préfet délégué à la sécurité et les élus locaux, pour mener à bien cette lutte contre la délinquance.

#### SITUATION DES MIGRANTS ET DÉLIT DE SOLIDARITÉ

**M. le président.** La parole est à Mme Muriel Ressiguier, pour exposer sa question, n° 128, relative à la situation des migrants et au délit de solidarité.

**Mme Muriel Ressiguier.** Ma question s'adresse au ministre de l'intérieur. La crise migratoire a engendré une criminalisation des réfugiés et des migrants. D'après l'OIM – Organisation internationale pour les migrations –, ces quatre dernières années, plus de 15 000 êtres humains sont morts, transformant la mer Méditerranée en tombeau ; et combien mourront en 2018 ? Au lieu de leur tendre la main, nous mettons en place une politique toujours plus méfiante à leur égard. Or ces personnes n'ont commis aucun délit : elles sont vulnérables, elles fuient les répressions, la guerre ou la misère. Elles attendent qu'on statue sur leur sort avec humanité, pour enfin se construire une vie.

Pourtant, entre solitude, indifférence et humiliation, leur quotidien reste extrêmement difficile. Certains d'entre elles subissent l'injustice de la procédure de Dublin, tandis que d'autres sont renvoyées dans des zones de conflit, comme en Afghanistan. Outre la menace d'expulsion, la plupart sont assignés à résidence ; les autres sont en rétention administrative, comme si elles avaient commis un délit. Cette criminalisation concerne aussi ceux qui les aident. Or le délit de solidarité, bien qu'il n'existe pas juridiquement, se fonde sur la libre interprétation par les juges du CESEDA – code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile –, un texte prévu au départ pour lutter contre le trafic d'êtres humains mais qui, en réalité, peut s'appliquer à nous tous. Je fais référence à l'article L. 622-1 de ce code, qui dispose que toute personne aidant directement ou indirectement à l'entrée, à la circulation et au séjour des étrangers en situation irrégulière encourt une peine maximale de cinq ans de prison et 30 000 euros d'amende.

Le Gouvernement envisage-t-il de mettre un terme au délit de solidarité ainsi qu'à la criminalisation des réfugiés et des migrants, en mettant notamment en place des solutions alternatives à un système absurde et inhumain de rétention

quasi automatique? Par ailleurs, songe-t-il à mettre en place un moratoire sur les retours en Afghanistan, tant que ceux-ci ne pourront se faire dans la sécurité et la dignité?

**M. Bastien Lachaud.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Madame la députée, je m'inscris bien sûr en faux contre les accusations que vous formulez. Jamais ce gouvernement ne s'est engagé dans ce que vous nommez la « criminalisation » des migrants. Jamais. Ce que nous cherchons à mettre en œuvre aujourd'hui, c'est une mesure simple, de bon sens : accueillir dans de bonnes conditions celles et ceux qui fuient la guerre et les persécutions, que ce soit pour des motifs politiques, religieux ou ethniques. Cela, vous le savez très bien, madame la députée, suppose d'instruire rapidement le droit d'asile, car rien n'est pire que de voir des personnes attendre parfois plus d'un an dans un entre-deux juridique, dans des conditions matérielles parfois très difficiles, avant d'obtenir le statut de réfugié.

C'est pour remédier à cette situation – que votre groupe comme ce gouvernement ne peuvent accepter – que sera présenté demain, en conseil des ministres, le projet de loi « asile et immigration ». Contrairement à ce que j'ai pu lire, il s'agit d'un texte très équilibré, qui vise, je l'ai dit, à accélérer le droit d'asile, à éloigner les étrangers en situation irrégulière – car les lois de la République doivent s'appliquer à tous – et à mieux intégrer les étrangers qui ont vocation à demeurer durablement dans notre pays, car c'est l'honneur de la France, et sa tradition, de les accueillir correctement.

À cet égard, vous savez qu'hier, un rapport a été remis au Premier ministre, dont je suis sûr que vous partagez la majorité des conclusions. Dès demain, vous aurez connaissance des dispositifs qui seront proposés, et j'imagine que nous pourrions ensuite débattre de ce sujet.

**M. le président.** La parole est à Mme Muriel Ressiguier.

**Mme Muriel Ressiguier.** Je vous remercie pour votre réponse, tout en regrettant que le ministre de l'intérieur ne soit pas présent. Placer des gens en centre de rétention, c'est-à-dire les priver de liberté, c'est le sort qu'on réserve à des gens qui ont commis des délits : c'est donc bien une façon de les criminaliser ! Et d'autant plus lorsqu'on met en prison les gens qui les ont aidés. Mais nous pourrions effectivement débattre de ces sujets lors de l'examen du projet de loi à venir : j'espère que nous pourrions nous entendre sur les points importants.

#### CLASSEMENT DE THIONVILLE EN ZONE TENDUE

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Rauch, pour exposer sa question, n° 150, relative au classement de Thionville en zone tendue.

**Mme Isabelle Rauch.** Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, ma question, qui est destinée au ministre de la cohésion des territoires, a trait au marché de l'habitat dans l'agglomération de Thionville. Thionville est une commune frontalière au sein d'une agglomération de 80 000 habitants et d'un bassin de plus de 200 000 habitants. Son expansion démographique est liée notamment aux évolutions du marché de l'emploi du Grand-Duché de Luxembourg. Pour y répondre, son marché immobilier est l'un des plus actifs de la région Grand Est, avec une promotion immobilière privée dynamique, conduisant à des prix de sortie de 3 000 à 3 400 euros au mètre carré et un prix

médian des terrains à bâtir supérieur à 100 000 euros. Quatre mille logements neufs sont prévus, dont 2 100 sur le seul ban de la commune de Thionville, pour les cinq ans à venir.

La dérogation dont bénéficiait ce territoire au titre du dispositif dit « Pinel » est arrivée à échéance au 31 décembre 2017. Si celle-ci n'était pas renouvelée, le risque serait grand d'une baisse significative de la construction neuve, individuelle ou collective. La réduction de l'activité de production immobilière a également une conséquence sur la production sociale, pour la partie réalisée en VEFA – vente en l'état futur d'achèvement – entre promoteurs et bailleurs, mesure importante dans le cadre fixé par l'ANRU – Agence nationale pour la rénovation urbaine.

Le Gouvernement affiche la volonté de prioriser le soutien à la construction neuve dans les zones A et B1 pour limiter des déséquilibres de marché. C'est tout à fait la situation que connaît l'agglomération de Thionville, qui est confrontée à un enjeu majeur : stabiliser les données du marché pour éviter la fuite des habitants actuels au profit d'autres personnes, au revenu plus important, travaillant au Luxembourg.

Il est donc nécessaire de maîtriser une partie de l'accession, avec des tarifs abordables et des niveaux de loyers intermédiaires pour les typologies les plus attractives, en complément des opérations en cours sur la rénovation du parc ancien. Le classement de Thionville en zone B1, ou tout dispositif équivalent, permettrait de disposer pleinement des soutiens à la construction neuve, mais également des nouveaux dispositifs à l'étude dans le projet de loi Élan – évolution du logement et aménagement numérique – visant à dynamiser les opérations d'aménagement pour produire plus de foncier constructible. En ce sens, cette démarche est cohérente avec le classement d'autres zones frontalières, principalement avec la Suisse, qui présentent les mêmes caractéristiques de marché que Thionville.

En conséquence, je souhaiterais savoir si, compte tenu de la situation transfrontalière et des enjeux du territoire thionvillois, la classification en zone tendue dite B1 ou un dispositif équivalent est envisagé, ainsi que le demandent les acteurs locaux, mais également les professionnels de l'habitat et les bailleurs sociaux, dont l'activité s'en trouve affectée.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Madame la députée, vous sollicitez le ministère de la cohésion des territoires sur le zonage A/B/C applicable à certains dispositifs d'aide en matière de logement, notamment concernant les communes de l'agglomération de Thionville. Vous souhaitez en particulier que le zonage passe de B2 à B1.

Réglementairement, le zonage A/B/C a vocation à établir un classement des communes du territoire national en zones géographiques en fonction du déséquilibre entre l'offre et la demande de logements, et ce afin de concentrer les aides de l'État dans les zones les plus tendues. Ainsi, la dernière révision de ce zonage en 2014 a été menée selon une méthodologie et des critères harmonisés pour l'ensemble du territoire. Des propositions d'adaptations, résultant de consultations locales menées par les préfets de région, ont été également analysées.

Le zonage A/B/C ayant été établi selon une méthode et une démarche nationale, il n'est pas possible de procéder à des modifications au cas par cas : ce serait déroger au principe d'équité de traitement des territoires, et de nature à conduire à des contentieux.

Par ailleurs, si, dans une volonté d'efficacité et d'optimisation de la dépense publique, le Gouvernement a souhaité opérer un recentrage sur les zones A et B1 du dispositif Pinel en faveur de l'investissement locatif intermédiaire, vous noterez néanmoins que la loi de finances pour 2018 prévoit que le prêt à taux zéro – PTZ – dans l'ancien, conditionné par des travaux, soit au contraire ciblé sur les zones B2 et C, pour promouvoir la revitalisation des villes-centres grâce à la réhabilitation de leur habitat. Le Gouvernement a également introduit dans le projet de loi des mesures transitoires. Le PTZ dans le neuf est conservé, avec une quotité à 20 % en zones B2 et C pour 2018 et 2019, et le dispositif Pinel est prolongé dans les communes agréées des zones B2 et C pour les acquisitions de logement réalisées avant le 31 décembre 2018, si le permis de construire a été déposé avant le 31 décembre 2019.

Toutefois, nous avons bien conscience que ces dispositifs, définis au niveau national, peuvent se révéler mal adaptés aux politiques locales. C'est pourquoi nous voulons mettre à l'étude les modalités possibles de délégation territoriale des aides à l'accession et à l'investissement locatif, afin de rapprocher ces dispositifs nationaux des besoins territoriaux. Cette étude s'intéressera notamment aux secteurs frontaliers, dont vous parliez, situés à proximité de pôles économiques générant des tensions localisées sur les loyers et les prix du logement en raison de l'afflux récent et important de nouveaux ménages de travailleurs transfrontaliers.

À titre d'exemple, dans le cadre de l'opération d'intérêt national d'Alzette-Belval, l'attractivité transfrontalière s'est traduite par une hausse de la population de près de 1 % par an au cours de la période 2009-2014, et par un loyer moyen au mètre carré de 10,80 euros en 2015, en hausse de 30 % depuis 2012. Nous devons donc vraiment porter une attention particulière à cette question.

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Rauch.

**Mme Isabelle Rauch.** Merci, madame la secrétaire d'État, pour vos réponses. J'avais déjà connaissance de certaines mesures, mais je suis heureuse de constater que le Gouvernement va réaliser cette étude concernant les zones frontalières. En effet, comme vous l'avez rappelé, la population dans ces secteurs augmente. S'agissant de Thionville, à l'horizon 2030, les projections prévoient un accroissement de 50 000 habitants, soit 235 foyers par an. Il est donc impératif que les dispositifs relatifs au marché locatif et au marché de la construction soient revus. Nous nous trouvons dans une zone en tension, dans laquelle les ménages aux revenus moyens éprouvent de grandes difficultés à se loger.

#### SERVICES PUBLICS DE PROXIMITÉ DANS LE QUARTIER DES AYDES

**M. le président.** La parole est à Mme Caroline Janvier, pour exposer sa question, n° 144, relative à l'importance des services publics de proximité au sein des périphéries.

**Mme Caroline Janvier.** Cette question s'adresse au ministre de la cohésion des territoires. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, la suppression de services publics locaux, en particulier dans la périphérie des agglomérations et métropoles, au sein de quartiers populaires, est un poids supplémentaire qui pèse sur le quotidien des

citoyens les plus fragiles. C'est le cas du bureau de poste des Aydes, qui se situe au sein d'un quartier commun à deux communes de la métropole orléanaise dans le Loiret. Ce bureau de poste, après un ultime sursis accordé par la direction territoriale, est condamné à disparaître ces prochaines semaines.

Cette disparition aura un impact direct sur les habitants les moins autonomes, les services postaux étant, de surcroît, complémentaires de nombreux commerces qui participent à la vitalité d'un quartier. Le Président de la République a rappelé, dans son discours du 14 novembre dernier à Tourcoing, l'importance de « redonner ce que Simone Weil appelait l'effectivité des droits des citoyens dans les quartiers, quand on n'a plus accès à une bibliothèque publique, quand on n'a plus de bureau de poste dans son quartier, quand l'école n'est plus au rendez-vous, la République ne peut pas être exigeante avec les enfants des quartiers qui y vivent ».

Selon un sondage IFOP de novembre 2017, près de 70 % des Français interrogés se disent attachés aux services publics de proximité, et autant sont opposés à leur transfert vers le secteur privé.

La construction d'une société plus inclusive, que le Gouvernement et la majorité appellent de leurs vœux, passera par une notion réinventée d'un service public au plus proche des citoyens. Cette transformation prendra du temps dans les territoires – du temps pour accompagner les citoyens les plus éloignés des technologies vers ces nouvelles pratiques, du temps pour expérimenter puis étendre les nouveaux services aux usagers, afin que les métropoles deviennent de réelles *smart cities*, de réelles villes intelligentes.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire ce qui pourra être entrepris pour accompagner et faciliter le quotidien des plus fragiles, notamment dans les périphéries, comme dans le quartier des Aydes de la métropole orléanaise, et pour être à la hauteur d'une promesse de la République, celle de l'égalité d'accès, pour tous, au service public ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Madame la députée, vous avez attiré l'attention de Jacques Mézard, ministre de la cohésion des territoires, sur la fermeture du bureau de poste des Aydes et plus largement sur la suppression des services publics en périphérie des agglomérations et des métropoles.

La dématérialisation numérique de nombreuses procédures administratives et du courrier a entraîné une baisse de fréquentation des lieux physiques et de délivrance de services publics. Pour autant, ces lieux sont encore nécessaires, vous avez raison de le souligner, pour accompagner les usagers dans ce qui ne peut être réalisé en ligne et pour accompagner les publics fragiles, qui le sont de plus en plus.

L'accessibilité des services au public dans l'ensemble du territoire reste donc une attente très forte des populations, mais aussi une priorité et un enjeu majeur pour le Gouvernement. Le défi est donc de s'adapter et de mutualiser les services publics existants, tout en maintenant des points d'accès physiques proches des citoyens dans l'ensemble du pays. Ce défi est au cœur des préoccupations du ministère de la cohésion des territoires, qui entend s'appuyer sur les maisons de services au public – MSAP – pour améliorer l'accessibilité de tous nos concitoyens à ces services.

Aujourd'hui, 1 200 MSAP sont déployées en France. Portées par des collectivités, des associations ou, tout simplement, par le groupe La Poste, ces espaces mutualisés de services au public offrent à la fois un accueil physique avec un agent formé et un accès aux services numériques. Ces maisons sont de véritables *front offices* communs, qui proposent un accès aux démarches principales d'une longue liste d'opérateurs : La Poste, Pôle emploi, l'assurance maladie, les allocations familiales, GRDF...

Nous sommes convaincus que cette logique est porteuse d'avenir, car elle permet de répondre au triple impératif de besoins en services public de proximité, d'inclusion numérique et de réduction des coûts de fréquentation.

Aujourd'hui, seules 50 MSAP sont situées dans un quartier de la politique de la ville, ce qui est trop peu. Le ministère de la cohésion des territoires entreprend une mission d'évaluation visant à proposer des pistes de pérennisation de financement de l'État de ces opérateurs et des partenaires du dispositif, afin de préparer un déploiement complémentaire, y compris dans les territoires denses.

Le quartier des Aydes que vous mentionnez est l'un des plus denses de la métropole orléanaise : il est donc particulièrement visé par l'implantation d'une MSAP proche de ses habitants. Dans l'immédiat, nous vous encourageons à vous diriger vers le schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité au public du Loiret, qui établit une stratégie visant à renforcer l'offre de services rendus, afin d'obtenir une solution à la hauteur pour les usagers, touchés par la fermeture du bureau de poste des Aydes.

Nous partageons avec vous ces préoccupations, et le Gouvernement est pleinement à la manœuvre pour améliorer l'accès de tous nos concitoyens aux services essentiels dans l'ensemble du territoire, en zone rurale et très rurale, mais aussi en zone dense, dans des quartiers où les services publics se raréfient. Nous devons donc travailler avec acuité sur tous ces sujets.

#### VACCINATION PAR LES INFIRMIERS

**M. le président.** La parole est à M. Michel Zumkeller, pour exposer sa question, n° 157, relative à la place des 600 000 infirmières et infirmiers dans l'organisation de la vaccination.

**M. Michel Zumkeller.** Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé et concerne la place des infirmiers et des infirmières libérales dans notre politique de santé, principalement dans le domaine de la vaccination.

Depuis 2008, les infirmiers et les infirmières vaccinent sans prescription médicale préalable les personnes fragiles contre la grippe, à l'exception de la primo-vaccination. Cette mesure de santé publique permet chaque année la vaccination de 1 million de personnes. Lors de l'adoption du texte de loi, il avait été prévu que les infirmiers et les infirmières puissent revacciner l'ensemble de la population. Malheureusement, le décret de 2008 a apporté une double restriction : d'une part en limitant cette mesure à la grippe, alors que les compétences requises sont les mêmes pour toutes les vaccinations, et d'autre part en la limitant aux personnes âgées de plus de soixante-cinq ans et aux malades chroniques. L'entourage est donc exclu de cette politique de vaccination.

Depuis lors, les infirmiers et les infirmières ont été un peu les oubliés des différentes réformes qui ont permis à d'autres acteurs du secteur de la santé d'intervenir dans cette matière. Nous nous trouvons donc dans une situation très paradoxale,

dans laquelle les infirmiers et les infirmières, personnes diplômées, peuvent vacciner les plus fragiles, mais pas ceux qui sont en bonne santé.

Au-delà de la compétence reconnue de ces professionnels, nos infirmiers et infirmières assurent une couverture de l'ensemble du territoire, dans une période où l'on se plaint des déserts médicaux. En outre, le coût de la prise en charge, qui varie de 4,50 à 6,30 euros, mérite d'être souligné.

À un moment où votre Gouvernement s'interroge, à juste titre, sur notre système de santé en général et sur le parcours de soins, j'aimerais connaître les intentions de Mme la ministre pour permettre aux infirmiers et aux infirmières d'agir en matière de vaccination.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, comme vous l'avez rappelé, la vaccination est un geste de prévention simple et efficace qui permet d'éviter, pour soi et pour les autres, des maladies infectieuses graves entraînant d'importantes complications et des décès. Selon l'Organisation mondiale de la santé, la vaccination permet d'éviter entre 2 et 3 millions de décès chaque année dans le monde, pour les seules maladies de la diphtérie, du tétanos, de la coqueluche et de la rougeole.

Acteurs majeurs de la prévention et du soin, les infirmiers peuvent bien sûr, sur prescription médicale, vacciner la population générale pour tous les vaccins. Depuis 2008, ils peuvent également vacciner sans prescription médicale, à l'exception, vous l'avez rappelé, des primo-vaccinés et des femmes enceintes ; ils peuvent en revanche vacciner les personnes cibles de la vaccination antigrippale, c'est-à-dire les personnes âgées de plus de soixante-cinq ans et les patients atteints de pathologies chroniques, comme le diabète, l'obésité ou les affections cardio-pulmonaires.

Cette possibilité offerte aux infirmiers présente un bilan positif : la part des vaccinations contre la grippe saisonnière réalisée par les infirmiers augmente depuis plusieurs années et atteignait 23 % en 2016. Au vu de ces résultats encourageants, le ministère des solidarités et de la santé et Mme la ministre souhaitent conduire une réflexion sur l'élargissement des compétences des infirmiers en matière de vaccination, afin de simplifier et d'améliorer le parcours vaccinal d'un plus grand nombre de personnes – je fais référence ici à la vaccination des primo-vaccinés contre la grippe ou aux rappels des vaccins de la petite enfance.

Mme la ministre des solidarités et de la santé vient d'adresser à la commission technique des vaccinations de la Haute Autorité de santé une saisine relative à l'élargissement des compétences des infirmiers et des pharmaciens en matière de vaccination. Les ordres professionnels seront bien sûr consultés, l'objectif étant d'aboutir à des propositions rapides, qui semblent des propositions de bon sens pour l'avenir.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Zumkeller.

**M. Michel Zumkeller.** Cela me semble de bon augure, même si l'on sait que du temps peut s'écouler entre la saisine d'une commission et la prise de décision. Il s'agit néanmoins d'une très bonne idée, surtout dans le contexte des propos du Premier ministre et de la ministre des solidarités et de la santé sur les réformes et sur la fin des actes inutiles.

Il est important de permettre à tout le monde de trouver sa place, principalement aux infirmiers et aux infirmières libéraux. C'est une très bonne nouvelle, que les infirmières apprécieront. Elles seront associées à cette évolution, qui aboutira à un résultat très intéressant pour la santé des Français.

#### ÉTRANGERS BÉNÉFICIAIRES DU MINIMUM VIEILLESSE

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Hetzel, pour exposer sa question, n° 132, relative aux conditions d'obtention de l'ASPA pour les étrangers n'ayant pas cotisé.

**M. Patrick Hetzel.** Je souhaite interroger le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les conditions d'obtention de l'allocation de solidarité aux personnes âgées – ASPA –, que l'on continue aussi d'appeler « minimum vieillesse ». Il s'agit d'une prestation mensuelle accordée sous conditions aux Français et aux étrangers de plus de soixante-cinq ans ayant de faibles ressources.

Nos compatriotes ont aujourd'hui beaucoup de mal à comprendre pour quelle raison les ressortissants de nationalité étrangère, par exemple des personnes ayant le statut de réfugié, qui n'ont jamais cotisé au préalable aux caisses sociales en France, bénéficient eux aussi de l'ASPA. Ils ont bien conscience que ce minimum vieillesse permet à des personnes n'ayant pas cotisé suffisamment de bénéficier de la solidarité nationale. Toutefois, le fait de voir cette solidarité opérer pour des personnes étrangères alors que les comptes de la nation exigent de plus en plus de sacrifices de la part de l'ensemble de nos concitoyens est aussi vécu comme une véritable injustice.

J'ai déjà abordé ce thème le 17 janvier dernier dans cet hémicycle lors des questions sur la politique du Gouvernement à l'égard des migrants, mais le ministre d'État, ministre de l'intérieur, ne m'a hélas pas apporté de réponse satisfaisante, raison pour laquelle je pose à nouveau la question.

Je souhaite que soient communiqués les chiffres des bénéficiaires de l'ASPA de nationalité étrangère qui n'ont jamais cotisé en France. Par ailleurs, du fait que le système de retraite français soit fondé sur une logique contributive, c'est-à-dire que chaque retraité perçoit une pension proportionnelle aux cotisations versées au cours de sa carrière, il serait pertinent de supprimer l'attribution de l'ASPA aux personnes étrangères n'ayant jamais cotisé en France et, éventuellement, de réévaluer à due concurrence la dotation allouée aux ressortissants français, ainsi qu'aux ressortissants étrangers ayant, eux, cotisé en France.

Ma question est très précise, et j'aimerais, enfin, connaître les chiffres sur les bénéficiaires de l'ASPA de nationalité étrangère et leur évolution au cours des dernières années. Ces données semblent constituer un secret très bien gardé, puisque je n'arrive pas à obtenir cette information du Gouvernement.

**M. Sébastien Chenu.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, vous m'interrogez sur les conditions d'octroi de l'allocation de solidarité aux personnes âgées de nationalité étrangère résidant en France. L'ASPA est un avantage non contributif versé à partir de soixante-cinq ans ou à partir de l'âge légal de la retraite pour certaines personnes comme celles inaptes au travail ou les

anciens combattants. Elle est versée uniquement sur demande des intéressés et sous conditions de ressources. Le plafond mensuel de ressources pour bénéficiaire de l'ASPA, ainsi que son montant mensuel maximal, s'élèvent actuellement à 803,20 euros par mois pour une personne seule et à 1 246,97 euros pour un couple. L'ASPA étant destinée aux personnes les plus nécessiteuses, il est tenu compte non seulement des ressources réelles des intéressés, mais également de tous les avantages d'invalidité et de vieillesse dont ils bénéficient, et des revenus professionnels et autres, y compris ceux des biens immobiliers et mobiliers et des biens dont ils ont fait donation.

Afin de réduire les situations de pauvreté des personnes âgées, et conformément à l'engagement présidentiel, une revalorisation significative de l'ASPA sera mise en œuvre. Son montant sera revalorisé progressivement par décret, pour atteindre un montant maximal de 903 euros par mois en 2020, ce qui représente 100 euros de plus par mois qu'aujourd'hui.

Les étrangers qui résident en France doivent tout d'abord remplir les mêmes conditions que celles applicables à toute demande d'ASPA : âge minimum et ressources inférieures à un certain plafond. En plus de ces conditions, les étrangers doivent résider régulièrement en France. Pour remplir cette condition de résidence régulière, l'étranger doit soit être ressortissant d'un État membre de l'espace économique européen ou de la Suisse, soit être en possession depuis au minimum dix ans d'un titre de séjour autorisant à travailler, soit être réfugié, apatride, bénéficiaire de la protection subsidiaire ou avoir combattu pour la France.

**M. Frédéric Reiss.** Combien sont-ils ?

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État.** Elle suppose donc un lien étroit avec le territoire français, puisqu'un ressortissant non communautaire doit avoir séjourné au moins dix ans en France pour y avoir droit, avec un titre de séjour autorisant à travailler. Si des titres de séjour précédents n'ont pas été conservés, le demandeur doit justifier de cotisations pour la retraite durant ces dix années.

Enfin, l'ASPA ne profite pas massivement à des étrangers qui viendraient en France pour profiter du système, comme le sous-entend votre question. Un seul chiffre : sur environ 580 000 bénéficiaires de l'ASPA et du minimum vieillesse, 3 % sont des étrangers qui n'ont pas ou peu travaillé en France. Ce sont, pour l'essentiel, des veuves dont la pension de réversion, modeste, est complétée par l'ASPA.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Hetzel.

**M. Patrick Hetzel.** Madame la secrétaire d'État, je note que vous faites un petit glissement sémantique : je souhaitais que l'on se focalise plus spécifiquement sur les réfugiés, puisque vous savez pertinemment que le délai de dix ans ne leur est pas applicable. Vous dites que 3 % des bénéficiaires de l'ASPA sont des ressortissants étrangers, mais je n'arrive toujours pas à avoir le détail. Ce qui m'intéresse est l'évolution des chiffres au cours du temps. Je n'ai toujours pas de réponses à ces questions, ce qui est très dommage.

#### MATERNITÉ DE WISSEMBOURG ET COLLABORATIONS TRANSFRONTALIÈRES

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Reiss, pour exposer sa question, n° 135, relative à la maternité de Wissembourg et aux collaborations transfrontalières.

**M. Frédéric Reiss.** Madame la secrétaire d'État, permettez-moi tout d'abord d'exprimer un regret : parmi les quatre priorités de la stratégie nationale de santé ne figurent pas les questions du grand âge et de la dépendance. Or il s'agit d'un véritable problème de société que le Gouvernement se doit de prendre à bras-le-corps, comme en attestent chaque jour les inquiétudes grandissantes dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes – EHPAD.

Ma question porte sur le maintien et le développement de la maternité de Wissembourg dans le cadre de la coopération franco-allemande. Parmi les objectifs soulignés à l'occasion du cinquante-cinquième anniversaire du traité de l'Élysée figure la volonté de permettre des expérimentations dans les eurodistricts, notamment dans le domaine de la santé. L'eurodistrict PAMINA propose des avancées concrètes, telles une formation ASSP – accompagnement, soins et services à la personne – en alternance ou l'installation d'une maison de santé transfrontalière, avec des enjeux de démographie médicale.

La récente étude Trisan financée par la Conférence du Rhin supérieur a montré l'intérêt d'un approfondissement des coopérations dans le domaine gynécologique, notamment à la suite de la fermeture de la maternité de Kandel dans le Palatinat. À l'image du service mobile d'urgence et de réanimation – SMUR –, qui permet une prise en charge indifférenciée des patients français et allemands, la maternité de Wissembourg pourrait, demain, représenter une offre de service complète de proximité, à condition de faciliter les démarches administratives de prise en charge.

L'article 168 du traité de Lisbonne encourage les coopérations en matière de santé dans les régions transfrontalières et prévoit la possibilité de mobiliser des fonds Interreg, ce que confirme la Commission européenne dans une communication du 20 septembre dernier. Les élus locaux souhaitent le maintien de la maternité de Wissembourg, où 304 naissances ont eu lieu en 2017.

Madame la secrétaire d'État, pourrions-nous compter sur l'appui du Gouvernement pour pérenniser cette maternité de niveau 1, qui pourra accueillir des parturientes venant d'Alsace ou du proche Palatinat ?

**M. Patrick Hetzel.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq,** *secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.* Monsieur le député, vous interrogez Mme la ministre des solidarités et de la santé sur le maintien de la maternité du centre hospitalier intercommunal de la Lauter – CHIL – de Wissembourg. Je me permets de rappeler que le CHIL est un établissement de proximité, dont l'adossement au centre hospitalier doit déboucher sur l'élaboration d'un projet médico-soignant commun à la fin du premier semestre 2018.

Doté d'équipes médicales et soignantes globalement engagées et reconnues sur le bassin de santé desservi, cet établissement dispose d'un ancrage territorial et d'atouts incontestables en termes d'image, tant auprès de la population que des acteurs politiques locaux. Le CHIL de Wissembourg est cependant exposé à trois défis majeurs, qu'il convient dès à présent d'anticiper, avec ambition et pragmatisme : une assiette d'activité étroite ; une situation financière à consolider ; une forte dépendance aux évolutions démographiques.

Vous abordez la question du développement des collaborations franco-allemandes en matière de santé : une étude diligentée par l'Euro-Institut et dont les résultats ont été présentés le 15 novembre 2017 démontre qu'il n'y a pas eu un report massif des parturientes allemandes vers la maternité wissembourgeoise. Les textes européens ont, certes, permis des avancées, mais la situation reste insatisfaisante, avec de forts risques de restes à charge pour le patient. Tant que la question de la prise en charge financière ne sera pas réglée, il ne sera pas possible de développer la mobilité des patients, sauf pour les travailleurs frontaliers.

Pour en revenir à la maternité et à la possibilité de transformer ses activités par la création d'un centre périnatal de proximité, la réflexion sera menée entre l'établissement, le personnel et l'agence régionale de santé, dans le cadre du plan régional de santé n° 2. Il est important de préparer ce projet en envisageant les activités actuellement réalisées, qui pourront être reportées dans le cadre des missions d'un centre périnatal de proximité, mais aussi en réfléchissant à d'autres activités à développer.

Comme vous pouvez le constater, monsieur le député, la maternité de Wissembourg bénéficie d'une attention toute particulière de la part du ministère comme de l'agence régionale de santé du Grand Est.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Reiss.

**M. Frédéric Reiss.** Merci pour cette réponse complète sur l'avenir de la maternité de Wissembourg. J'ai discuté avec le directeur de l'agence régionale de santé, qui a proposé des avancées en ce sens. Vous dites que l'on ne constate pas aujourd'hui de reports massifs. Certes, seules quelques parturientes viennent d'Allemagne pour accoucher à la maternité de Wissembourg, mais nous voudrions améliorer la prise en charge, afin que cette dernière ne soit pas un obstacle majeur. Cela garantirait le développement de cette maternité. Tel était le sens de ma question.

#### SPORT ET PARCOURS DE SANTÉ.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Bernard Sempastous, pour exposer sa question, n° 147, relative au sport et aux parcours de santé.

**M. Jean-Bernard Sempastous.** Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé. Elle porte sur le développement de projets innovants visant à intégrer l'activité physique dans le parcours de santé, comme c'est le cas dans ma circonscription, avec le projet « Pyrénées-sport-santé ». Si ce type de projet s'intègre dans un cadre de politiques publiques favorable, aucun appel à projet n'a encore été lancé dans ce domaine. En effet, le sport est désormais défini comme un outil de santé publique par la loi du 26 janvier 2016 relative à la modernisation du système de santé. En outre, une des actions du Plan cancer vise à sensibiliser les élus sur le bénéfice en matière de santé de l'activité physique en les incitant à prendre des initiatives pour accroître la pratique d'activité physique de leur population.

L'objectif général du projet envisagé dans les Hautes-Pyrénées est le suivant : proposer aux personnes atteintes d'une pathologie chronique ou à fort risque de l'être, prioritairement en affection de longue durée – ALD –, d'expérimenter et d'évaluer un programme adapté et personnalisé de réhabilitation et de prévention par les activités sportives. Le projet souhaite s'appuyer sur un contrôle médical permanent et un encadrement médical de haut niveau – des accords avec les universités et les structures médicales de la région comme

l'Oncopole de Toulouse sont recherchés. Il s'efforcera de conclure des conventions avec l'assurance maladie et les complémentaires santé pour faciliter les prises en charge des malades.

Je souhaiterais donc connaître, madame la secrétaire d'État, les ambitions du Gouvernement sur ce sujet, et notamment savoir dans quelle mesure ce type d'initiative pourrait recueillir le soutien de l'État.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, l'activité physique et sportive ne peut plus être seulement considérée sous l'angle du loisir ou de la compétition, mais doit l'être aussi comme l'un des éléments clés de la constitution ou de la restauration d'un « capital santé » pour tous les Français. Dans la stratégie nationale pour la santé, Mme la ministre des solidarités et de la santé réaffirme sa priorité de renforcer la prévention et, à ce titre, de promouvoir des comportements favorables à la santé dans le domaine de la nutrition mais aussi de l'exercice physique.

Afin d'améliorer la prescription et la dispensation d'une activité physique adaptée, la Haute Autorité de santé formulera, dès le premier trimestre de 2018, des recommandations pour les médecins traitants de prescription de l'activité physique aux patients atteints de maladies chroniques. La mesure concernant la prescription de l'activité physique adaptée a aussi été proposée dans le cadre des travaux de préparation de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2024. Il s'agit de développer une offre d'activité physique accessible à tous et de mettre en œuvre la prescription d'activité physique pour les patients en affection de longue durée. Une montée en charge progressive du dispositif a été envisagée, avec une cible d'au moins 5 % du nombre des patients en affection de longue durée la première année, puis une cible de 15 % après trois ans.

En même temps, et dans un cadre plus large, la direction des sports veut proposer une stratégie nationale sport et santé, prévoyant la refonte du plan national sport, santé, bien-être. Cette refonte pourra comprendre des mesures visant à augmenter la pratique de l'activité physique de la population générale, mais aussi des publics spécifiques – personnes âgées, personnes atteintes de maladies chroniques, en ALD ou souffrant de pathologies particulières.

Dans le cadre du projet de loi mobilité, nous allons étendre la prescription d'activité physique aux personnes hors ALD. Nous souhaitons, par cette action, valoriser les effets sur la santé publique de la pratique régulière de la marche et du vélo. L'implication de tous les acteurs du monde de la santé et du sport est nécessaire pour une meilleure efficacité des mesures proposées et pour augmenter le nombre de pratiquants de l'activité physique en France. J'ajoute que toutes les initiatives territoriales en la matière sont très intéressantes.

#### RÉSEAU DES CARSAT

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour exposer sa question, n° 141, relative au réseau des CARSAT.

**M. Jean-Louis Bricout.** Madame la secrétaire d'État, je souhaite vous interroger sur l'avenir du réseau des caisses d'assurance retraite et de la santé au travail – CARSAT – dans nos territoires. En effet, sur le territoire régional des Hauts-de-France, ce sont les accueils d'Armentières, Seclin, Tourcoing, Cambrai, Maubeuge, Boulogne-sur-Mer,

Dunkerque, Saint-Omer, Arras, Abbeville, Péronne, Beauvais et Laon qui sont concernés, ce qui suscite des inquiétudes dont je souhaite me faire le relais.

Cette décision est le résultat, entre autres, de la baisse continue du budget de fonctionnement confirmée par la loi de financement de la sécurité sociale, ainsi que des contraintes organisationnelles imposées par l'État lors des négociations des contrats d'objectifs et de gestion. En 2014, la fermeture de cinq antennes retraite avait déjà été décidée, alors que le flux de dossiers à traiter était, dans la région, parmi les plus importants de France, en raison du dispositif carrières longues instauré par François Hollande. Beaucoup de dossiers, et donc de bénéficiaires, sont demeurés en souffrance trop longtemps. À l'époque, avec d'autres collègues parlementaires, je m'étais fortement mobilisé afin d'exiger le maintien de toutes les antennes retraite, mais également la réouverture de nombreux points d'accueil retraite – PAR.

Toutes ces réorganisations successives fragilisent l'accès aux droits des assurés, à l'heure où le taux de non-recours ne cesse d'ailleurs d'augmenter. Plus largement, c'est une certaine conception des services publics qui est attaquée, là où, dans des territoires structurellement fragiles, comme c'est le cas dans mon département, ils sont pourtant essentiels pour accompagner les plus faibles.

Si je peux entendre que les progrès technologiques, via l'accès à internet, incitent à repenser certaines modalités d'accès aux services, les nouvelles technologies ne peuvent qu'être complémentaires. En effet, comment peut-on imaginer qu'elles puissent remplacer un service humain, dans des territoires où la couverture numérique est parfois défaillante ?

En définitive, votre gestion de ce dossier traduit notre différence de conception de ce que doit être le service de sécurité sociale au quotidien. Je souhaiterais que vous m'indiquiez les éventuelles mesures que vous entendez prendre afin d'atténuer les effets désastreux de ces mesures.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq, secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.** Monsieur le député, la CARSAT s'appuie sur un réseau de sept agences principales, dix-huit agences secondaires et trente points d'accueil retraite. Pour toutes les situations sensibles et pour les assurés en situation de fragilité, les rendez-vous sont privilégiés.

La CARSAT Nord-Picardie expérimente, de surcroît, les « parcours attentionnés » : pour renforcer son offre de proximité, la caisse mobilise des effectifs pour accompagner les assurés dans leurs démarches numériques. Ces nouvelles offres complètent la palette des services proposés aux assurés : espaces libre-service, agences virtuelles, site internet, centres d'affaires retraite et maladie. La caisse assure la promotion de ces services, et le niveau élevé d'usage de la demande de retraite en ligne est l'un des exemples de l'intérêt d'une part croissante des assurés pour ces nouveaux canaux de communication.

Il faut noter également que la CARSAT s'est impliquée dans le déploiement des maisons de services au public. En outre, une expérimentation doit être menée avec un véhicule aménagé en accueil itinérant retraite, afin de rapprocher la caisse des populations isolées et fragilisées. Une analyse cartographique sera réalisée, avec l'Observatoire des fragilités, hébergé par la caisse.

La Caisse nationale d'assurance vieillesse – CNAV – veut renforcer la cohérence territoriale de son réseau d'accueil, en lien avec l'implantation des agences, des PAR et des maisons de services au public. Il s'agit de travailler à la pertinence des implantations sur le territoire, afin que chaque assuré dispose, à moins de trente minutes de son domicile, d'un point d'accueil où il pourra être reçu sur rendez-vous.

Parallèlement au développement des offres de services en ligne de la CNAV, celle-ci s'engage dans une démarche proactive à destination de ses usagers, en renforçant la logique de « parcours client », en particulier pour les publics fragiles et les personnes dont le dossier est complexe, au bénéfice de l'accès aux soins. Il s'agira d'une orientation forte, qui sera inscrite dans la contractualisation entre l'État et la CNAV pour la période qui s'ouvre.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

**M. Jean-Louis Bricout.** Merci de votre réponse, madame la secrétaire d'État. Un bus itinérant parcourt en effet la campagne, dans ma circonscription, afin d'accueillir des assurés. Nous voyons également le développement des maisons de services au public. Malheureusement, nous constatons que beaucoup d'opérateurs ne jouent pas le jeu et n'y assurent pas de permanences. Mais votre réponse nous rassure au moins sur vos bonnes intentions.

#### CONDITIONS DE TRAVAIL À L'HÔPITAL PUBLIC

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Chenu, pour exposer sa question, n° 160, relative aux conditions de travail à l'hôpital public de Denain.

**M. Sébastien Chenu.** Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées, je commence par remercier mes collègues Jean-Bernard Sempastous et Jean-Louis Bricout de leur présence pour cette dernière question : ainsi, nous ne restons pas en tête à tête ! (*Sourires.*)

Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé. Le 16 décembre dernier, une infirmière de l'hôpital de Denain, dans ma circonscription, a tenté de mettre fin à ses jours en s'injectant elle-même un produit amenant à la mort. Sauvée de justesse par ses collègues, elle a heureusement survécu. Malheureusement, le 16 janvier, un jeune homme en pleine force de l'âge, lui aussi infirmier à l'hôpital de Denain, a eu moins de chance : il a été retrouvé pendu à son domicile, et il n'a pas été possible de le ramener à la vie.

Le métier d'infirmier en hôpital public est un métier exigeant et compliqué. Les conditions de travail sont difficiles et peuvent parfois fragiliser la santé psychologique du personnel hospitalier. Ces conditions de travail vont en se dégradant, et il est possible que ce soit là l'une des causes, parmi d'autres, de ces tragiques événements.

Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail – CHSCT – a pointé l'explosion de l'activité de l'hôpital de Denain : le nombre annuel d'entrées est passé de 27 000 à 30 000 en trois ans, soit une hausse de 10 %, sans augmentation des moyens. Les agents hospitaliers dépassent régulièrement le temps de travail qui est normalement le leur, ce qui conduit à l'épuisement professionnel, dont nous avons parlé récemment dans cet hémicycle, et donc à une augmentation des arrêts maladie, sans que le personnel absent puisse être remplacé.

Au-delà des heures supplémentaires, il existe aussi un souci d'un autre ordre : l'insécurité a passé la porte de l'hôpital public. Bien trop souvent, le personnel y est confronté, et des

violences tout à fait nouvelles viennent nuire à la marche de ce service public ô combien important et nécessaire dans notre département comme partout ailleurs.

Certains pourraient être tentés de considérer que ce sont là des problématiques locales, limitées au Denais ou au Nord, mais il n'en est rien. Vous n'êtes pas sans savoir que cette situation n'est que le reflet de celle, plus globale, de l'hôpital public dans notre pays – il faudrait d'ailleurs également mentionner les pharmaciens. Nous devons nous poser sérieusement la question, en tant que parlementaires, du lien qui pourrait exister entre les conditions de travail que j'ai mentionnées et le malaise psychologique du personnel hospitalier. Nous ne pouvons pas faire l'économie de cette réflexion.

Dans ce cadre, nous devons réfléchir à l'impact de la loi HPST – Hôpital, patients, santé, territoires – de 2009, votée essentiellement pour des considérations d'ordre financier. Si le service public hospitalier doit être modernisé, ce que nous sommes tous prêts à croire, l'obsession financière ne peut être la finalité d'une politique publique.

Madame la secrétaire d'État, pour ce jeune homme du Denais, ainsi que pour tout le personnel des hôpitaux publics à qui nous devons tant, aurez-vous le courage d'analyser objectivement les résultats de la loi HPST afin que nous puissions ensemble en tirer toutes les conséquences et aborder la réforme de l'hôpital public en plaçant ses agents au centre de notre action, alors même que leur rôle crucial n'a pas été mentionné par la ministre de la santé lorsqu'elle a présenté ses premières pistes de réflexion ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.

**Mme Geneviève Darrieussecq,** *secrétaire d'État auprès de la ministre des armées.* Monsieur le député, vous avez raison, nous ne sommes pas nombreux... Vous abordez la question de la qualité de vie au travail et du mal-être de certains professionnels, un mal-être qui a conduit l'un d'entre eux, malgré un accompagnement par l'équipe encadrante, à attenter à ses jours. Cet incident a conduit l'établissement à procéder à une analyse systémique des faits. Un plan d'action sera transmis à l'agence régionale de santé – ARS. Nous pouvons déjà noter la mise en place d'une vidéosurveillance destinée à améliorer la sécurité dans le service et la présence supplémentaire d'un agent la nuit afin d'assurer l'accueil administratif vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Vous évoquez également le manque de moyens. Sachez que la direction du centre hospitalier de Denain est extrêmement attentive à pérenniser les contrats des professionnels, notamment dans les services de psychiatrie et de pneumologie ainsi que dans celui des urgences, et à prendre en charge les heures supplémentaires des agents qui prêteraient main-forte de façon volontaire.

Bien des difficultés en lien avec la surcharge de travail, le stress et la violence dans le service des urgences sont connues des établissements et ceux-ci s'engagent à explorer des pistes d'amélioration.

Monsieur le député, Mme la ministre ne mésestime absolument pas les difficultés des professionnels hospitaliers. Y ayant exercé elle-même durant vingt-cinq ans, Mme Buzyn est extrêmement attentive à la qualité de vie au travail à l'hôpital, sujet pour lequel elle s'implique fortement.

Le Gouvernement a confiance en l'hôpital et en tous ses acteurs pour soutenir les réformes nécessaires. Nous connaissons leur engagement au quotidien pour les patients. Aux côtés du Premier ministre, Mme Buzyn a lancé une période

de réflexion et de concertation de trois mois sur cinq grands chantiers structurants afin d'améliorer l'investissement dans la prévention, l'accès aux soins dans certains territoires et le fonctionnement global de notre système de santé.

Comme vous pouvez le constater, monsieur le député, nous sommes présents aux côtés des professionnels de santé et des patients. Pour améliorer l'offre de soins mais aussi les conditions de travail du personnel, notre système de santé doit être envisagé de façon globale.

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

**M. Sébastien Chenu.** Je ne doute pas de l'existence de pistes d'amélioration locales : j'ai moi-même rencontré à deux reprises le directeur de l'hôpital de Denain. Mais je vous dirai, comme Pierre Reverdy, qu'il n'y a pas d'amour, il n'y a que des preuves d'amour ! Or, dans la réforme annoncée par la ministre, je ne les vois pas : pas de moyens supplémentaires, pas de considération particulière pour le personnel, dont la place est pourtant centrale, pas de réforme des urgences parmi les pistes présentées... Bref, nous sommes attentifs, mais sérieusement inquiets.

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

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi relatif à l'élection des représentants au Parlement européen ;

Débat sur le rapport d'information de la commission des affaires économiques sur la couverture numérique du territoire.

La séance est levée.

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

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

CATHERINE JOLY