

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du mercredi 21 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 .....	1371
2 <sup>e</sup> séance .....	1415

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018**

148<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mercredi 21 février 2018**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS DE RUGY

### 1. Questions au Gouvernement (p. 1374)

#### POLITIQUE AGRICOLE (p. 1374)

M. Guillaume Garot

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### INSTALLATION DES JEUNES AGRICULTEURS (p. 1375)

M. Jean-Claude Leclabart

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### FILIÈRE BOVINE (p. 1375)

M. Gérard Menuel

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### TRAITEMENT DES DEMANDES D'ASILE (p. 1376)

Mme Laurence Vichnievsky

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur

#### RAPPROCHEMENT ENTRE FINCIANTIERI ET NAVAL GROUP (p. 1377)

M. Sébastien Jumel

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

#### ASILE ET IMMIGRATION (p. 1378)

M. Florent Boudié

M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur

#### FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (p. 1379)

M. Philippe Vigier

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

#### CHIFFRES DU CHÔMAGE (p. 1379)

M. Laurent Pietraszewski

Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail

#### DIFFICULTÉS DU MONDE AGRICOLE (p. 1380)

M. Arnaud Viala

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### ACCORD UNION EUROPÉENNE-MERCOSUR (p. 1381)

Mme Nicole Le Peih

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### NÉGOCIATIONS SUR LES PRIX AGRICOLES (p. 1381)

Mme Véronique Louwagie

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE (p. 1382)

M. Guillaume Gouffier-Cha

Mme Florence Parly, ministre des armées

#### AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE (p. 1383)

M. Joaquim Pueyo

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

#### PROTECTION DES ENTREPRISES STRATÉGIQUES (p. 1384)

M. Guillaume Kasbarian

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

#### RESTAURATION SCOLAIRE (p. 1384)

M. Loïc Prud'homme

M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

#### *Suspension et reprise de la séance* (p. 1385)

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

### 2. Questions sur la politique économique en outre-mer (p. 1385)

M. Mohamed Laqhila

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer

Mme Justine Benin

Mme Annick Girardin, ministre

M. Max Mathiasin

Mme Annick Girardin, ministre

Mme Maud Petit

Mme Annick Girardin, ministre

M. Thierry Robert

Mme Annick Girardin, ministre

Mme Nicole Sanquer

Mme Annick Girardin, ministre

Mme Nicole Sanquer  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Hélène Vainqueur-Christophe  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Ericka Bareigts  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Jean-Hugues Ratenon  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Jean-Hugues Ratenon  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Jean-Philippe Nilor  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Huguette Bello  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Olivier Serva  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Olivier Serva  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Sophie Panonacle  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Stéphane Claireaux  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. Stéphane Claireaux  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 M. David Lorion  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Nathalie Bassire  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Claire Guion-Firmin  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Nadia Ramassamy  
 Mme Annick Girardin, ministre  
 Mme Marine Le Pen  
 Mme Annick Girardin, ministre

**3. Questions sur la politique nationale en matière de sécurité routière et d'aménagement des infrastructures de transport**  
 (p. 1400)

M. Thierry Benoit  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire  
 M. Charles de Courson  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Lise Magnier

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Pierre-Yves Bournazel  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Jean-Louis Bricout  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Bastien Lachaud  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Loïc Prud'homme  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Hubert Wulfranc  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Hubert Wulfranc  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Typhanie Degois  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Yannick Haury  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Sacha Houlié  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Danielle Brulebois  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Marie-Pierre Rixain  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Émilie Bonnivard  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Valérie Beauvais  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Pierre Vatin  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Valérie Bazin-Malgras  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Jean-Luc Lagleize  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Brahim Hammouche  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Michèle de Vaucouleurs  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 Mme Jeanine Dubié  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État  
 M. Dominique Potier  
 M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État

**4. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 1414)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. FRANÇOIS DE RUGY

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

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

### POLITIQUE AGRICOLE

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Garot, pour le groupe Nouvelle Gauche.

**M. Guillaume Garot.** Monsieur le ministre de l'agriculture, le Salon de l'agriculture ouvrira ses portes samedi dans un contexte de doute de la part du monde agricole et des consommateurs.

Doutes et craintes des agriculteurs, en raison de la possible réduction de 30 % du budget de la politique agricole commune, la PAC; colère même, face au projet d'accord avec le Mercosur, qui est une véritable épée de Damoclès au-dessus de la filière bovine,...

**M. Marc Le Fur.** C'est vrai!

**M. Guillaume Garot.** ...et face à la refonte des zones agricoles défavorisées, comme dans les Deux-Sèvres ou dans les Landes.

Les consommateurs, les citoyens sont quant à eux ébranlés par les crises successives – je pense notamment à celles du fipronil et de Lactalis. Dernièrement, ils s'inquiètent aussi des risques pour la santé de ce que l'on appelle les « aliments ultra-transformés ».

Les États généraux de l'alimentation, tout comme le discours du Président de la République à Rungis, avaient soulevé beaucoup d'espoir, non seulement chez les agriculteurs, qui peinent à vivre de leur travail, mais aussi chez les consommateurs, qui avaient entendu la volonté de rendre leur alimentation plus sûre et plus saine, à des prix accessibles. Hélas, avec votre projet de loi, monsieur le ministre, on est loin de l'ambition affichée par le Président de la République...

**M. Fabien Di Filippo.** Très loin!

**M. Guillaume Garot.** ...de repenser les modèles productifs et de sortir d'un modèle qui, disait-il, n'était plus soutenable: trop de silences sur la régulation indispensable au plan européen afin d'assurer un revenu solide aux agriculteurs,

trop d'oublis, concernant la maîtrise du foncier, l'éducation des plus jeunes, la formation des professionnels, les contrôles par l'État ou encore la qualité des produits.

**M. Sébastien Leclerc.** Il a raison!

**M. Guillaume Garot.** Monsieur le ministre, il n'y aura pas de « nouvelle France agricole » – pour reprendre les termes du Président de la République – sans la confiance des consommateurs et sans l'assurance d'un vrai revenu pour les agriculteurs. Êtes-vous prêt à entendre les propositions du Parlement en vue de bâtir le nouveau pacte social dont la France agricole a plus que jamais besoin? *(Applaudissements sur les bancs du groupe NG.)*

**M. André Chassaigne.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Monsieur le député, vous avez participé aux États généraux de l'alimentation en présidant un atelier: vous êtes donc parfaitement au fait des conclusions des divers ateliers ouverts dans ce cadre.

**M. Fabien Di Filippo.** Précisément: il n'est pas satisfait!

**M. Stéphane Travert, ministre.** En outre, en votre qualité de président du Conseil national de l'alimentation, vous participez avec nous à ce beau projet qui vise à ce que, demain, les agriculteurs puissent vivre dignement de leurs revenus.

Votre intervention comporte beaucoup de questions. Vous m'interrogez, entre autres, sur la PAC. Sachez, monsieur le député, que la France porte une ambition forte pour la PAC, avec un budget ambitieux.

**M. Patrick Hetzel.** Ce n'est pas ce que disent les agriculteurs!

**M. Stéphane Travert, ministre.** Je veux souligner qu'en dépit des fausses informations qui peuvent circuler, la France a toujours souhaité porter une ambition forte pour la PAC – pour une PAC qui protège ses agriculteurs et qui anticipe certains problèmes, tels que les aléas climatiques ou les aléas sanitaires. Sur ce sujet, nous restons très attentifs...

**M. Fabien Di Filippo.** Vous voulez dire attentistes!

**M. Stéphane Travert, ministre.** ...et nombreux sont les pays qui rejoignent notre position.

**M. Marc Le Fur.** Il y aura 30 % en moins pour la PAC!

**M. Stéphane Travert, ministre.** Vous m'interrogez aussi sur la réforme des zones défavorisées simples. Sachez, monsieur le député, que nous avons réuni hier le comité de pilotage national pour traiter de la question. Une nouvelle carte a été présentée. Vous avez raison de dire que certains territoires, comme les Deux-Sèvres, seront fortement touchés par la refonte de la carte. Toutefois, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, aucun ne sera laissé pour compte. Nous nous mobiliserons afin d'accompagner les territoires qui sortiront

de ces zones, à travers notamment de l'investissement et une réflexion globale visant à permettre aux agriculteurs qui sont sur ces territoires de vivre dignement de leur travail.

**M. Olivier Faure.** Ce ne sont que des mots !

**M. Stéphane Travert, ministre.** Au-delà, nous allons constituer des groupes de travail avec les parlementaires, les chambres d'agriculture et les acteurs des territoires pour faire en sorte que nous ayons demain de véritables projets d'avenir pour l'ensemble de ces structures, et pour ces territoires qui sont en difficulté. Vous pouvez compter, monsieur le député, sur la totale mobilisation du Gouvernement. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.)*

#### INSTALLATION DES JEUNES AGRICULTEURS

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Leclabart, pour le groupe La République en marche.

**M. Jean-Claude Leclabart.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Agriculteur pendant quarante-trois ans, toujours sensible à l'installation des jeunes, je retrouverai l'ensemble de la profession agricole à partir de samedi au Salon de l'agriculture. En amont de cet événement, le Président de la République recevra demain, en milieu de journée, 1 000 jeunes agriculteurs de moins de trente-cinq ans, qui, installés l'an dernier, représenteront l'ensemble des productions et l'ensemble de nos territoires. *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.)*

Notre pays est un grand territoire agricole, le premier d'Europe, et ce territoire fait partie intégrante de notre patrimoine et de notre culture. Dans un contexte où seuls deux départs à la retraite sur trois sont compensés et où le nombre d'exploitations a été divisé par deux en vingt ans, le soutien à l'installation de jeunes agriculteurs doit permettre d'assurer le renouvellement des générations et constitue un enjeu majeur pour le maintien d'une agriculture performante et durable, créatrice d'emplois et de valeur ajoutée, dans des territoires ruraux vivants.

C'est notre souveraineté alimentaire et l'aménagement du territoire qui sont en jeu. Plusieurs outils sont mobilisés afin d'accompagner ces jeunes, notamment la dotation jeune agriculteur, mise en œuvre dans le cadre du second pilier de la Politique agricole commune – PAC. Il est aujourd'hui indispensable de leur proposer des solutions adaptées, notamment pour un meilleur accès au foncier. Préparer leur avenir doit être un choix encouragé, soutenu par l'État et l'ensemble des acteurs des territoires. Le projet de loi issu des États généraux de l'alimentation, que nous examinerons bientôt, est la première étape de la politique du Gouvernement et de la majorité pour aider nos jeunes agriculteurs.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de vos capacités à faire bouger les choses ; aussi convient-il de rassurer nos jeunes agriculteurs et de leur redonner espoir et confiance en l'avenir. Alors que la France a perdu le quart de ses exploitations agricoles en dix ans, comment le Gouvernement souhaite-t-il mieux aider la nouvelle génération à s'installer ? *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Je connais, monsieur Leclabart, votre détermination sur ce sujet et la connaissance que vous en avez, puisque vous êtes vous-même exploitant agricole. Vous l'avez dit, demain,

le Président de la République réunira 1 000 jeunes agriculteurs, qui ont fait le choix courageux de s'installer, faisant un pari sur l'avenir de la ferme France.

Pourquoi ce choix ? Parce que notre agriculture, dans les années à venir, sera confrontée à un certain nombre de défis qu'il nous faudra relever collectivement, un renouvellement inédit des générations s'imposant sur l'ensemble de notre territoire. Pour y parvenir dans les meilleures conditions, notre ministère travaille, aux côtés des régions, sur deux volets stratégiques : celui de la formation initiale et continue, bien entendu, et celui de l'aide à l'installation et à l'investissement.

Je suis pleinement mobilisé, vous le savez, pour renforcer l'attractivité des métiers de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Cela passe par la valorisation des métiers et des filières de l'enseignement professionnel, et ce dès le secondaire. Notre agriculture est multiperformante : nous devons aussi le faire savoir.

J'ai lancé vendredi dernier, avec mon collègue Bruno Le Maire, le vaste chantier de la concertation sur la fiscalité agricole, afin de donner davantage de visibilité à l'ensemble des entrepreneurs du monde agricole et de renforcer le cadre juridique qui leur est applicable, en vue de faciliter la transmission et la reprise des entreprises.

Ce sujet majeur, enfin, sera l'un des grands enjeux de la négociation de la future PAC. Je porterai haut et fort, à cette occasion, la position de la France. Nous souhaitons en effet que la PAC aide notre jeunesse agricole et défende les intérêts de la ferme France.

**M. le président.** Merci, monsieur le ministre.

**M. Stéphane Travert, ministre.** Nous nous battons, nous sommes mobilisés sur ce sujet, et je sais que nous pouvons compter sur vous. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.)*

#### FILIÈRE BOVINE

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Menuel, pour le groupe Les Républicains.

**M. Gérard Menuel.** Monsieur le Premier ministre, aujourd'hui même, les agriculteurs sont dans la rue pour exprimer leur colère. Je veux tout d'abord saluer les paysans de France pour ce qu'ils apportent à la Nation *(Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir)*, et saluer aussi ceux qui représenteront, avec dignité et amour du métier, la ferme France au Salon de l'agriculture.

Les paysans sont trop souvent stigmatisés et, il faut le dire, mal récompensés de leurs efforts. Ils ne comprennent pas la nouvelle carte des zones défavorisées, et sont vent debout face aux impacts prévisibles du CETA – *Comprehensive economic and trade agreement* – et du Mercosur – *Mercado común del Sur*.

**M. Sébastien Leclerc.** Il a raison !

**M. Gérard Menuel.** Avez-vous étudié les conséquences de ces accords ? Ils provoqueront l'arrivée de 165 000 tonnes de viande bovine en Europe, avec comme conséquence immédiate des baisses de prix de 10 % chez les producteurs, partant une nouvelle chute de leurs revenus.

Pourtant, l'exécutif national s'est beaucoup agité sur le Mercosur, en particulier au Sommet de l'élevage, en affirmant qu'aucune offre de viande bovine ne serait acceptée, position confirmée ensuite par le Président de la République lors de sa visite à Rungis, avant un revirement, le 25 janvier



dernier, avec l'annonce, par le même Président de la République, d'une ligne rouge non négociable à 70 000 tonnes. Et voici qu'aujourd'hui, la France serait prête à accepter un volume de 99 000 tonnes!

**M. André Chassaigne.** Trahison!

**M. Gérard Menuel.** Accepter cela, c'est, par exemple, pouvoir servir demain comme menu, aux 800 jeunes agriculteurs qui seront à l'Élysée, des steaks de viande bovine importée, issue de bœufs engraisés dans des *feedlots* avec une alimentation à base de végétaux OGM, d'antibiotiques, de farines animales, d'activateurs de croissance, viande accompagnée de galettes d'un soja OGM défolié avant récolte. (« *Eh oui!* » et *applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs du groupe UDI-Agir.*)

Alors, monsieur le Premier ministre, mes deux questions seront simples : quand aura lieu, ici, au Parlement, le débat concernant le CETA, et quelle est la position du Gouvernement sur cet accord? (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG et GDR, ainsi que sur plusieurs bancs des groupes LR et FI.*) Concernant le Mercosur, acceptez-vous ce qui est sur la table aujourd'hui, en particulier les 99 000 tonnes de viande bovine produite dans des conditions bien différentes de celles qui ont cours chez nos éleveurs? (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, UDI-Agir, NG et GDR, ainsi que sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

**Mme Jeanine Dubié.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Non, monsieur le député, la position de la France sur le Mercosur n'a pas varié. (« *Si!* » sur plusieurs bancs des groupes LR et NG.) La France défend sa filière bovine ; elle défend des conditionnalités fortes pour protéger cette filière ; elle défend, non les importations, comme vous semblez le suggérer, mais la qualité de sa filière bovine et les vœux du consommateur français. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Nous avons à cœur de porter les ambitions de cette filière, notamment à travers le plan de filière construit par l'Interbev – l'Association nationale interprofessionnelle du bétail et des viandes – et l'ensemble des acteurs, et à défendre son excellence.

**M. Thibault Bazin.** Grotesque!

**M. Stéphane Travert, ministre.** Nous avons à cœur de créer les conditions qui, en France, permettront aux consommateurs de trouver de la viande française de qualité, issue de nos cheptels. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Nous avons aussi rappelé à l'ensemble de nos interlocuteurs, en particulier européens, issus de douze pays qui nous ont rejoints, notre souhait de défendre les conditionnalités, s'agissant notamment du partage entre viande congelée et viande fraîche, ainsi que de la qualité sanitaire et environnementale des productions en provenance du Mercosur.

**M. Christian Hutin.** Sur les antibiotiques et les hormones de croissance, le problème est un peu plus compliqué!

**M. Stéphane Travert, ministre.** L'accord avec le Mercosur n'est pas encore signé : la négociation européenne se poursuit, et soyez assuré, monsieur le député, que nous continuons à défendre ce que nous appelons nos « lignes rouges ». La perspective des 99 000 tonnes n'existe pas, et elle ne figure dans aucun texte.

**M. André Chassaigne.** Si!

**Mme Marie-Christine Dalloz.** On n'y croit pas!

**M. Stéphane Travert, ministre.** Nous en sommes toujours à une base de 70 000 tonnes, et c'est sur ce sujet que nous continuons à défendre une position forte et claire, sans varier. (« *Des mots!* » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

**M. Fabien Di Filippo.** Vous n'arrivez même pas à vous en convaincre vous-même!

**M. Stéphane Travert, ministre.** Nous défendons, et continuerons à défendre les intérêts de la filière bovine française, ...

**M. Aurélien Pradié.** Sortez les violons!

**M. Stéphane Travert, ministre.** ...comme nous avons eu l'occasion de le rappeler à l'occasion du congrès de la Fédération nationale bovine il y a quelques jours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

**M. André Chassaigne.** Baratin! Trahison!

#### TRAITEMENT DES DEMANDES D'ASILE

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Vichnievsky, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

**Mme Laurence Vichnievsky.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

Depuis le 13 février dernier, les personnels de la Cour nationale du droit d'asile sont en grève. Ceux de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides – OFPRA – le sont aujourd'hui. Ces mouvements, auxquels se sont joints les avocats de l'asile, sont motivés par deux craintes : une détérioration des conditions de travail des fonctionnaires et agents concernés ; une réduction des droits des demandeurs d'asile.

Mon propos n'est pas de me faire ici la porte-parole des grévistes, ni d'aborder le fond du débat sur l'immigration, mais de vous poser une question sur l'un des engagements du Président de la République : réduire à six mois en moyenne, tous recours inclus, le traitement de la demande d'asile. Ce délai est aujourd'hui de plus de quatorze mois.

Pour le réduire, vous disposez de trois leviers. Le premier, c'est la réforme des procédures, avec cette limite que les droits fondamentaux de l'asile ne doivent pas être remis en cause.

**Mme Cécile Untermaier.** Très bien!

**Mme Laurence Vichnievsky.** L'abandon, même partiel, du caractère suspensif du recours devant la Cour nationale du droit d'asile constituerait à mon sens une atteinte difficilement acceptable au principe du recours effectif.

Le deuxième levier, c'est la diminution du nombre des demandeurs d'asile, ce qui suppose un contrôle accru à nos frontières nationales, tant que celles extérieures de l'Union européenne ne sont pas suffisamment protégées.

Enfin, le troisième levier, c'est l'augmentation des effectifs de l'OFPRA et de la Cour nationale du droit d'asile, bien au-delà des chiffres évoqués par vos services.

Bien sûr, ces trois leviers peuvent être actionnés simultanément. Je crains toutefois que l'objectif annoncé d'une réduction à six mois du délai moyen de traitement des demandes ne puisse être atteint à court terme.



Monsieur le ministre d'État, ma question est donc simple : quel est votre agenda pour réaliser cet engagement du Président de la République ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs des groupes REM et NG.*)

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

**M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur.** Madame la députée, comme s'y est engagé le Président de la République, nous voulons réduire à six mois l'examen de la demande d'asile, parce qu'il faut que celles et ceux qui peuvent prétendre à l'asile demain voient leur situation examinée rapidement et que celles et ceux qui seront déboutés n'aient pas perdu le lien avec leur territoire et avec leurs familles.

**M. Pierre Cordier.** Ah !

**M. Claude Goasguen.** C'est une plaisanterie !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** Aujourd'hui, ce qui pose des problèmes dans notre pays, c'est que, quelquefois, certaines personnes restent un an, un an et demi ou deux ans, voire davantage, dans notre pays, sans obtenir de réponse.

**M. Loïc Prud'homme.** C'est honteux de dire ça !

**M. Thibault Bazin.** Mieux vaut les expulser !

**M. Fabien Di Filippo.** Dommage que vous ne soyez pas ministre de l'intérieur !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** Pour cela, nous allons nous aligner sur ce que sont les procédures européennes.

J'aurai l'occasion, devant cette assemblée, de comparer ce que nous voulons faire dans la loi et ce qu'est aujourd'hui la législation européenne de pays comme l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas ou la Suède.

**M. Claude Goasguen.** Cela n'a rien à voir !

**M. Éric Coquerel.** C'est du pipeau !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** On s'apercevra alors que nous sommes très en deçà des mesures qui ont été prises dans ces différents pays.

**M. Christian Hutin.** Nous sommes en France, le pays des droits de l'homme !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** Vous avez raison, madame la députée, il faut donner des moyens.

**M. Thibault Bazin.** Les socialistes sont de retour !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** C'est pour cela que nous donnerons des moyens, à la fois dans les préfectures, pour accueillir plus vite, à l'OFPRA, pour traiter les dossiers, et à la CNDA.

**M. Claude Goasguen.** Et la reconduite à la frontière ?

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** En même temps, nous utiliserons la vidéo-audience pour pouvoir traiter rapidement l'ensemble des dossiers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

**M. Fabien Di Filippo.** Qui va payer ?

#### RAPPROCHEMENT ENTRE FINCANTIERI ET NAVAL GROUP

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Jumel, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

**M. Sébastien Jumel.** Monsieur le ministre de l'économie et des finances, sous les auspices de l'État, Fincantieri et Naval Group veulent créer une entité dans laquelle l'Italien tiendra une place prépondérante.

Ce projet signe la fin de la vocation historique de l'entreprise, qui consiste à pouvoir répondre à tous les besoins de notre marine. Il signe la montée en puissance irréversible d'une logique d'actionnaire au sein d'un groupe qui opère pourtant dans le secteur stratégique de l'armement.

On va nous rassurer, comme avec STX ou avec Alstom-Siemens. On va nous abuser en nous parlant d'un Airbus de l'industrie navale ! Mais Airbus, c'est la coopération de deux États, pas le bradage d'un fleuron industriel français.

On va nous épater : ce mariage conditionnerait l'obtention d'un contrat de 9 frégates avec l'Australie pour plus de 25 milliards d'euros, il faudrait donc le hâter.

Mais Fincantieri, c'est le loup dans la bergerie avec la bénédiction du berger, l'État français. Fincantieri a mangé STX pour s'offrir la plus grande capacité de fabrication de navires en Europe. Son PDG s'est vanté d'avoir acquis un « morceau de France ».

Avec Naval Group, il pourra produire des navires militaires à Saint-Nazaire avec un taux de marge brute de 26 %, contre 7 % pour un paquebot.

À Cherbourg, à Brest, à Lorient, on s'inquiète. La dot est belle, mais en contrepartie nous aurons la logique d'actionnaire : externalisation de ce qui rapporte le moins et suppression d'emplois pour les doublons.

Le carnet de commandes de Naval Group est plein, et pendant que Fincantieri tourne autour de la mariée, l'Italie commande deux sous-marins aux Allemands.

**M. Christian Hutin.** Tout à fait !

**M. Sébastien Jumel.** Monsieur le ministre, quand allez-vous associer l'Assemblée nationale à un sujet aussi stratégique pour notre souveraineté nationale et militaire ? Je doute que le candidat à la primaire aurait cautionné ce que le ministre de l'économie et des finances fait aujourd'hui. Réveillez en vous ce qui reste de De Gaulle ! Monsieur le ministre, il est temps de réagir ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR ainsi que sur plusieurs bancs des groupes FI, NG, UDI-Agir et LR.*)

**M. Jean Lassalle.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Monsieur le député, la seule logique qui est la nôtre, c'est une logique industrielle.

**M. Patrick Hetzel.** Hélas non !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** La seule logique qui est la nôtre, c'est de construire des champions industriels européens dans un monde où la compétition industrielle est toujours plus dure.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Ne nous menez pas en bateau !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Que voulez-vous ? Laisser l'industrie navale française seule face à l'émergence de géants chinois ou américains ?

**M. Alexis Corbière et M. Loïc Prud'homme.** Oui !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Laisser nos champions industriels ferroviaires seuls face à la menace des géants industriels chinois, ou être capables de faire bloc avec les meilleurs industriels européens ?

**M. Christian Hutin.** Jamais !

**M. Jean Lassalle.** Non !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Nous avons fait ce choix, que nous revendiquons, et qui est un choix gaulliste, de rassembler les forces européennes pour défendre notre industrie nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

**M. Éric Coquerel.** Sous domination étrangère !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Ne confondez pas, par ailleurs, STX et Fincantieri. Oui, nous avons voulu reprendre la main. Oui, nous avons refusé l'accord qui était celui du précédent gouvernement, qui visait à vendre STX à Fincantieri, en garantissant à ce dernier un contrôle à plus de 54 % de l'ensemble de l'entreprise.

**M. Stéphane Le Foll.** Ce n'est pas vrai !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Nous avons révisé le pacte d'actionnaires.

**M. Alexis Corbière.** Ça revient au même !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Nous avons même fait ce qui devrait vous plaire : une nationalisation temporaire pour garantir les intérêts français.

Au bout du compte, nous avons réussi à obtenir un partage équitable...

**M. Sébastien Jumel.** Non !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** ...pour que, pendant les douze années qui viennent, nous puissions garantir le contrôle des investissements, le respect des engagements en termes d'emplois à Saint-Nazaire, et l'assurance que les technologies de pointe ne partiront pas dans des pays étrangers.

**M. Stéphane Le Foll.** Pas plus, c'était déjà dans le contrat !

**M. André Chassaigne.** Vous savez que ce n'est pas vrai, ce que vous dites !

**M. Bruno Le Maire, ministre.** S'agissant de Naval Group, ne parlez pas de pacte d'actionnaires. Il n'est pas question d'un pacte d'actionnaires entre Fincantieri et Naval Group. Il est question d'un rapprochement industriel et militaire pour les navires de surface, qui ne concerne pas les sous-marins.

Avec la ministre de la défense, nous sommes allés à Rome il y a quelques jours, pour nous permettre de renforcer l'industrie navale militaire française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

**M. Sébastien Jumel.** Venez à Cherbourg !

#### ASILE ET IMMIGRATION

**M. le président.** La parole est à M. Florent Boudié, pour le groupe La République en marche.

**M. Florent Boudié.** Monsieur le ministre d'État, ministre de l'intérieur, vous venez de présenter en conseil des ministres le projet de loi sur le droit d'asile, l'intégration et la lutte contre l'immigration irrégulière. Le défi est considérable, parce que l'Europe et le monde traversent une crise migratoire sans précédent depuis la Seconde guerre mondiale, parce que la

question migratoire fait partie des sujets qui suscitent plus que d'autres l'émotion, la passion et, trop souvent, la démagogie et les proclamations fantasmatiques.

C'est précisément parce que le défi est considérable, monsieur le ministre, qu'il est de notre responsabilité d'en affronter la réalité et la complexité.

La réalité, c'est que notre dispositif d'accueil, depuis des années, ne fonctionne plus. Et l'indignité, l'inhumanité, c'est de voir des femmes, des hommes, des enfants ayant fui les persécutions, les zones de conflit, attendre dans la rue durant des semaines...

**M. Sébastien Chenu.** Ou prendre des logements en France !

**M. Florent Boudié.** ...avant de pouvoir ne serait-ce qu'enregistrer leur demande d'asile. (*Exclamations parmi les députés non inscrits.*)

La complexité, c'est de tenir un discours de vérité et de dire à celles et à ceux qui n'ont pas obtenu l'asile, qui n'ont pas bénéficié d'un titre de séjour, qui sont par conséquent en situation irrégulière, qu'ils devront rejoindre leur pays d'origine, au terme des procédures qui garantissent leurs droits imprescriptibles ; et nous devons, pour y parvenir, renforcer l'aide au retour et au développement. (*Mêmes mouvements.*)

Monsieur le ministre, la France doit agir pour mieux accueillir, plus rapidement, plus dignement. Et, face à la crise migratoire dont les sources profondes ne sont pas près de se tarir, la France doit savoir se rassembler durablement. C'est la tâche qui est la nôtre, sans céder ni à ceux qui veulent élever des murs,...

**M. Aurélien Pradié.** La question !

**M. Florent Boudié.** ...ni à ceux qui plaident pour l'idéal d'un accueil sans limite.

**M. Sébastien Chenu.** Et la question ?

**M. Florent Boudié.** Cette voie est étroite, mais elle doit être celle de la France.

Monsieur le ministre, quelles sont vos orientations pour l'affirmer ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

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

**M. Christian Hutin.** L'ancien socialiste parle à l'ancien socialiste ! C'est toujours intéressant !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'intérieur.** Vous avez raison, monsieur le député.

**M. Fabien Di Filippo.** Les socialistes parlent aux socialistes !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** Il y a chez nous et en France une volonté d'accueil et d'humanisme...

**M. Olivier Faure.** Prouvez-le !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** ...parce que nous sommes portés à l'altruisme.

C'est un grand philosophe qui disait : « *Amare amabam et [...] quaerebam quid amarem, amans amare.* » Il s'agit de saint Augustin. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Je traduis : « J'aimais aimer et, aimant aimer, je cherchais qui aimer. »

Il y a en nous cette part d'humanité, et elle est grande. (*Exclamations sur divers bancs.*)

Mais en même temps, lorsque nous regardons les problèmes à l'échelle de notre planète, et surtout à l'échelle du bassin méditerranéen,...

**M. Christian Hutin.** C'est pathétique !

**M. Gérard Collomb, ministre d'État.** ...nous savons que le défi, lui aussi, est grand.

Vous le savez, l'année dernière, en Europe, les migrations ont été réduites de moitié : on est passé de 1,2 million de personnes à 600 000. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Et en même temps, dans notre pays, nous avons vu la demande d'asile augmenter jusqu'à concerner 100 000 personnes, tandis que 85 000 personnes étaient arrêtées aux frontières. (*Exclamations sur les bancs des groupes NG et LR.*)

Ce que nous allons faire, ce n'est pas prendre des mesures extraordinaires (*Exclamations parmi les députés non inscrits et sur plusieurs bancs du groupe LR*) par rapport au droit européen : c'est nous aligner au contraire, et j'aurai l'occasion de vous le montrer, sur ce qu'est aujourd'hui le droit européen, dans tous les domaines, que ce soit la rétention ou les procédures de recours. Nous nous alignerons sur la législation européenne (*Exclamations sur les bancs du groupe LR*) parce que c'est ainsi que l'on relèvera le défi migratoire ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes REM et MODEM.*)

#### FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Vigier, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

**M. Philippe Vigier.** Madame la ministre des transports, vous le savez, les transports sont au cœur de l'attractivité des territoires, de la vie quotidienne de leurs habitants et, naturellement, des enjeux de la transition énergétique. Depuis plusieurs années, quelles que soient les majorités en place, de nombreux grands projets d'infrastructures ont été annoncés ; or, aujourd'hui, ils sont arrêtés, parfois reportés, souvent menacés, et non financés pour la plupart – sans oublier les contrats de plan État-région à l'arrêt.

Certains de ces projets sont pourtant vitaux pour nos territoires. Je pense au Grand Paris : il nous faut accueillir les Jeux olympiques de 2024 dans de bonnes conditions. Je pense au canal Seine-Nord Europe, au Lyon-Turin, à l'achèvement du desserrement autoroutier de l'Île-de-France entre Rouen et Orléans.

**M. Marc Le Fur.** Et Rennes-Brest ?

**M. Philippe Vigier.** Il faut maintenant avoir le courage de trancher, madame la ministre. Car ne pas trancher, c'est prendre le chemin de l'immobilisme. Il faut indiquer quels sont les projets que vous allez lancer, selon quel calendrier et avec quels financements.

**M. Marc Le Fur.** Et Rennes-Brest ?

**M. Philippe Vigier.** Sinon, ces projets structurants coûteront toujours plus cher. Les conséquences, vous les connaissez : moins d'infrastructures de transport dans les territoires périphériques,...

**Plusieurs députés du groupe LR.** Eh oui !

**M. Philippe Vigier.** ...dans les territoires ruraux. On voit bien ce que le débat sur la SNCF laisse présager.

Ma question est très simple, madame la ministre. Le Gouvernement est-il prêt à hiérarchiser les projets, à dire lesquels sont arrêtés et pourquoi, lesquels vont démarrer et selon quel calendrier ? Deuxièmement, le Gouvernement est-il déterminé à assurer de nouveaux financements pérennes ? Car, sans financement, il n'y aura pas de projet achevé. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

**Mme Jeanine Dubié.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, vous m'interrogez sur la démarche du Gouvernement en matière de financement des infrastructures de transport, et vous mentionnez notamment la nécessité de faire preuve de sincérité dans ce domaine.

**Un député du groupe LR.** Ça changera !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est précisément pour sortir de décennies de promesses non financées – 36 milliards d'euros de lignes nouvelles promises dans tout le pays –, d'aménagements de nos routes reportés de contrat de plan en contrat de plan, que le Gouvernement a entrepris une démarche inédite, avec l'installation du Conseil d'orientation des infrastructures, qui regroupe des parlementaires de tous bords, des représentants des régions, des départements et des agglomérations, ainsi que des experts. C'est bien là une démarche de transparence : nous commençons par mettre sur la table l'ensemble des besoins, des promesses, mais aussi des impasses.

Le Conseil d'orientation des infrastructures m'a remis son rapport le 1<sup>er</sup> février. Vous avez sans doute noté qu'il y propose trois scénarios. Le Gouvernement est en train de travailler sur cette base. Il prépare une loi de programmation des infrastructures équilibrée en ressources et en dépenses qui, *in fine*, sera votée par le Parlement.

S'agissant des nouvelles ressources, j'ai noté de nombreuses propositions dans le cadre des assises nationales de la mobilité ou de ce rapport. En particulier, plusieurs collectivités souhaitent pouvoir créer des ressources dédiées, à l'image de la société du Grand Paris pour l'Île-de-France. Nous travaillons en ce sens, notamment dans les Hauts-de-France, en Nouvelle-Aquitaine ou en Occitanie.

La question de la contribution des poids lourds en transit qui traversent notre territoire est elle aussi posée – sans avoir en tête de refaire l'écotaxe ; je sais que certains sur ces bancs y veilleront. Nous ferons également preuve d'imagination et de pragmatisme...

**M. Aurélien Pradié.** Bla-bla !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...pour financer les infrastructures routières, notamment la RN 154 à laquelle je vous suis attaché. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM et sur les bancs du groupe MODEM.*)

#### CHIFFRES DU CHÔMAGE

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Pietraszewski, pour le groupe La République en marche.

**M. Laurent Pietraszewski.** Madame la ministre du travail, ma question concerne la baisse du chômage en France constatée par l'INSEE, selon des chiffres publiés le jeudi 15 février. Le taux de chômage a reculé de 0,7 point au quatrième trimestre 2017 et passe sous la barre des 9 % – 8,6 % en métropole et 8,9 % avec l'outre-mer. 205 000 chômeurs ont ainsi retrouvé du travail et peuvent vivre de



leur activité. Sur un an, on observe une baisse du taux de chômage de 1,1 point, soit la plus forte baisse depuis près de dix ans. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Ce recul du chômage, qui doit nous réjouir sur l'ensemble des bancs de cet hémicycle,...

**M. Aurélien Pradié.** Quelle modestie!

**M. Laurent Pietraszewski.** ...bénéficie à toutes les classes d'âge, en particulier aux jeunes, dont le taux de chômage recule d'un point au quatrième trimestre 2017 et de 2,8 points sur un an.

Ces chiffres, qui traduisent une évolution positive entamée depuis plusieurs mois, même si je déplore le trop grand nombre de nos concitoyens encore privés d'emploi, démontrent que, sous l'impulsion du Président de la République, le Gouvernement et sa majorité vont incontestablement dans la bonne direction. (« Ah! » *sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Aurélien Pradié.** Formidable!

**M. Laurent Pietraszewski.** Nous avons choisi de réhabiliter la valeur travail et de créer les conditions économiques et sociales favorables à la création d'emplois. Nous avons choisi de mettre la confiance au cœur des réformes que nous menons, libérant en cela les énergies, favorisant les investissements sur notre territoire et développant l'emploi. Notre objectif conjoint est bien de transformer notre modèle social et de lutter contre la première des inégalités: le chômage.

Madame la ministre, pourriez-vous nous donner votre lecture de ces chiffres et partager avec la représentation nationale votre feuille de route en matière d'emploi? (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

**M. Aurélien Pradié.** Quelle question audacieuse!

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre du travail.

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Monsieur le député, comme vous l'avez vu depuis neuf mois, je ne commente pas les chiffres mensuels et ne commente que peu les chiffres provisoires. Très clairement, la tendance est positive. Il n'y a aucun doute là-dessus. Beaucoup de signaux statistiques et qualitatifs le montrent. Néanmoins, les chiffres du troisième trimestre publiés par l'INSEE ne sont que provisoires: c'est le 13 mars que nous aurons les chiffres définitifs de l'année et du trimestre.

**Mme Caroline Fiat.** Et les chiffres des radiés?

**Mme Muriel Pénicaud, ministre.** C'est lors du rendez-vous de Grenelle, qui constitue désormais le grand rendez-vous trimestriel de la publication des chiffres, où tous les experts commentent les créations d'emplois ainsi que le chômage et en débattent, que nous pourrions...

**M. Aurélien Pradié.** Noyer le poisson!

**Mme Muriel Pénicaud, ministre.** ...tout à fait nous réjouir. Je veux rester prudente. Cela dit, il est clair que la tendance est positive: la décreuse a commencé. Nous ne pouvons toutefois pas nous réjouir quand il y a 2,7 millions de chômeurs dans notre pays, mais considérer cela comme un encouragement à amplifier les réformes. Notre stratégie en matière de lutte contre le chômage de masse après des années, si ce n'est des décennies, où l'on s'est presque résigné à voir sans cesse augmenter le chômage de masse,...

**M. Pierre Cordier.** Il ne faut tout de même pas exagérer! Et pourquoi pas des siècles?

**Mme Muriel Pénicaud, ministre.** ...est résolue et comporte trois éléments essentiels dans le seul domaine du travail, sans compter les dispositifs fiscaux. Le premier, c'était la loi sur le renforcement du dialogue social. Tous les jours, nous rencontrons des entreprises, des branches et des entrepreneurs qui nous disent qu'ils ont confiance et envie de saisir les marchés qui se présentent. Le deuxième sujet, c'est la stratégie en matière de compétences, laquelle est essentielle. Une grande partie des demandeurs d'emploi sont peu ou moins qualifiés ou possèdent des qualifications obsolètes, après des années de chômage. La loi sur la formation professionnelle et sur l'apprentissage, que j'aurai le plaisir et l'honneur de vous présenter bientôt, sera essentielle. L'an dernier, en effet, 300 000 offres d'emploi n'ont pas pu être pourvues, faute de compétences ou de mobilité. Le troisième sujet, c'est l'inclusion dans l'emploi des plus vulnérables. Le grand plan d'investissement compétences permettra à un million de jeunes et de demandeurs d'emploi de prendre en marche le train de la croissance et de l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes REM et MODEM.*)

#### DIFFICULTÉS DU MONDE AGRICOLE

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Viala, pour le groupe Les Républicains.

**M. Arnaud Viala.** Monsieur le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, mon collègue Gérard Menuel vient de vous interroger sur le Mercosur et le CETA, et votre réponse est une réponse d'attente. Depuis des semaines, la ferme France est mobilisée, dans un réel esprit de concertation et de co-construction avec vos services, sur la définition des zones défavorisées. En publiant ce matin, avant sa transmission à la Commission européenne, une carte qui ne corrige pas les incompréhensibles exclusions, vous faites une réponse d'attente qui prolongera jusqu'à la fin de l'année 2018 le supplice des territoires qui sortent de l'écran radar, comme huit communes de mon département de l'Aveyron.

Depuis l'été dernier, l'agriculture française attend avec impatience les mesures promises par le candidat, puis le Président Macron, pour lui permettre d'envisager l'avenir plus sereinement, et surtout pour que nos agriculteurs vivent décemment de leur travail. Les États généraux de l'alimentation ont mobilisé et suscité l'espoir, mais l'examen de votre texte ne sera pas achevé avant l'été. En termes de négociations de prix, c'est une année de plus de perdue.

Après des discussions longues et difficiles, vous avez rendu public lundi un plan loup qui ne satisfait pas du tout nos éleveurs, et vous leur demandez encore d'attendre les modalités précises de sa mise en œuvre.

**M. Thibault Bazin.** Il a raison!

**M. Arnaud Viala.** Enfin, vous le savez bien, monsieur le ministre, de l'agriculture dépend tout l'avenir de la France rurale; et cette France-là ne peut plus attendre. De vrais gages d'une volonté politique de la promouvoir et de lui donner les moyens de son développement sont indispensables et urgents. Monsieur le ministre, quel est votre calendrier de mesures concrètes sur la définition des zones défavorisées, sur la juste rémunération de l'acte de production, sur les moyens effectifs de contrôle de la prédation du loup et sur l'aménagement de notre monde rural? Le Salon de l'agriculture ouvre ses portes dans quelques jours, et votre réponse ne peut plus attendre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur quelques bancs du groupe UDI-Agir.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Monsieur le député, vous m'avez interrogé sur de nombreux sujets. S'agissant des zones défavorisées simples, comme je viens de le dire, nous avons présenté hier une carte. Votre département de l'Aveyron fait partie des territoires qui voient des communes sortir de ces zones. Nous allons, dès maintenant, travailler avec la Commission européenne pour valider des critères, afin que dans votre département, comme dans d'autres territoires en France, certaines communes réintègrent ces zones – je veux parler du critère de continuité territoriale. Nous travaillons beaucoup sur ce sujet et allons entamer les négociations avec la Commission européenne, maintenant que les travaux en France sont finis.

Concernant le plan loup, qui a été publié cette semaine, c'est en étroite concertation avec le ministère de la transition écologique et solidaire que nous y avons travaillé. Nous sommes sensibles au sort des éleveurs, et c'est à eux que nous avons pensé dans ce plan. Nous devons effectivement faire baisser la pression de la prédation.

**M. Thibault Bazin.** Alors pourquoi 500 loups ? C'est trop !

**M. Stéphane Travert, ministre.** Comme vous vous en souvenez, je me suis rendu dans votre territoire pour rencontrer les éleveurs, qui étaient à cran pour beaucoup d'entre eux, après de multiples attaques. Ce plan permettra à de nombreux préfets de procéder à des tirs pour freiner l'extension du loup sur les fronts de colonisation dans les territoires qui ne peuvent pas être protégés. La brigade d'intervention de l'office national de la chasse et de la faune sauvage – l'ONCFS – sera pérennisée, comme nous en avons parlé.

Le plan renforce également l'accompagnement des éleveurs sur le plan psychologique. Les éleveurs seront accompagnés et le pastoralisme sera soutenu et développé. Nous allons continuer à travailler ensemble pour nos territoires. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

#### ACCORD UNION EUROPÉENNE-MERCOSUR

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Le Peih, pour le groupe La République en marche.

**Mme Nicole Le Peih.** Ma question, à laquelle je souhaite associer mes collègues Rémy Rebeyrotte et Yolaine de Courson, s'adresse à M. le ministre de l'agriculture. Monsieur le ministre, c'est l'agricultrice – productrice de volailles élevées en plein air, vendues en circuit court, et de vaches allaitantes de race charolaise – et en même temps la députée de la Nation qui s'exprime devant vous.

**M. Aurélien Pradié.** À la troisième personne ! Quelle modestie !

**Mme Nicole Le Peih.** Ce samedi s'ouvrira le cinquante-cinquième Salon international de l'agriculture. Cet événement incontournable de la vie agricole offre à des milliers de visiteurs l'occasion d'aller à la rencontre de nos agricultrices et agriculteurs, et constitue une véritable vitrine pour notre ferme France.

L'un des sujets de préoccupation de nos agriculteurs concerne le futur accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Mercosur. Alors que les négociations ont repris le 30 janvier dernier, et que cet accord devrait être conclu avant la fin de l'année, il suscite de nombreuses inquiétudes dans les territoires ruraux, notamment au sein de la filière bovine. En effet, il pourrait porter sur un marché

de plus de 90 000 tonnes de viande de bœuf, avec des normes moins exigeantes. Cette nouvelle concurrence pourrait aggraver une situation déjà difficile pour nos filières.

Le Président de la République l'a rappelé à plusieurs reprises : un équilibre doit être trouvé entre ouverture et protection. Monsieur le ministre, à l'heure de l'ouverture du Salon, il convient de lever les inquiétudes de nos éleveurs et de les rassurer sur la garantie des normes économiques, sociales, environnementales et sanitaires. Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour préserver les exploitations et les emplois, notamment dans la filière bovine, dans le cadre de cet accord commercial ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes REM et MODEM.*)

**M. Christian Hutin.** Il va leur adresser des psychologues !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, madame Le Peih, je connais votre intérêt pour ces questions. Comme je l'ai dit tout à l'heure à M. Menuel, la France tient une position constante sur les accords commerciaux entre l'Union européenne et les pays tiers. Comme l'a rappelé le Président de la République, ces accords doivent concilier l'ouverture des marchés, source d'opportunités économiques, et la protection de nos intérêts, ceux de nos filières – en particulier de la filière bovine qui assure aujourd'hui la vitalité de nos territoires. Le calendrier s'est accéléré depuis quelques mois, mais nous ne pouvons pas considérer aujourd'hui que les conditions soient réunies pour une signature.

Au-delà de la filière bovine, le Gouvernement reste particulièrement vigilant sur la défense de nos indications géographiques protégées. Pour pouvoir faire confiance au système sanitaire des pays qui souhaitent exporter demain vers l'Europe, nous devons veiller à garantir notre niveau d'exigence dans ce domaine. Les concessions sur les filières sensibles françaises ne pourront s'éloigner des offres déjà faites par la Commission européenne dans la négociation ; je pense bien sûr à la viande bovine, mais également à la filière volaille et à l'éthanol. Le Gouvernement reste ferme sur cette exigence afin d'éviter que ce projet d'accord ne crée une situation de concurrence déloyale pour nos filières du fait des conditions de production fondamentalement en deçà des attentes des consommateurs français.

Pour le bœuf en particulier, nous exigeons des conditions qui permettent de protéger nos filières de qualité en imposant des conditions strictes sur la nature des pièces de viande à importer. Il s'agit notamment de limiter les importations de viande fraîche, de refuser les viandes issues d'élevages intensifs ou de vaches de réforme, mais également d'obtenir l'inclusion d'un mécanisme de sauvegarde afin de pouvoir réagir en cas de déstabilisation de nos filières. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

**M. André Chassaing.** On jugera au résultat !

#### NÉGOCIATIONS SUR LES PRIX AGRICOLES

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour le groupe Les Républicains. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**Mme Véronique Louwagie.** Monsieur le président, nous venons d'apprendre une terrible nouvelle : deux de nos soldats français ont été tués au Mali. Je tiens ici à exprimer

notre solidarité à l'égard de nos forces armées. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent longuement.*)

Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Les États généraux de l'alimentation, EGA, ont été accueillis avec enthousiasme et ont suscité de nombreux espoirs chez les agriculteurs, qui veulent simplement vivre de leur métier. Aussi, lorsque la charte d'engagement pour une répartition équitable de la valeur ajoutée a été signée le 14 novembre dernier entre les syndicats agricoles, les industriels et la grande distribution, les agriculteurs ont cru au changement. Mais les résultats sont loin des attentes et des espoirs. Si les discussions commerciales sur les accords de prix doivent aboutir pour le 28 février prochain, elles sont paradoxalement encore plus difficiles que les années précédentes. Les prix proposés sont encore plus bas qu'en 2017 : jusqu'à 10 % pour le lait, jusqu'à 7 % pour le porc, 2 % pour les œufs. La charte prévoit explicitement, dès le début 2018, la prise en compte des coûts de production des produits agricoles ; cependant, trois mois après la signature, il n'en est rien.

Monsieur le ministre, les agriculteurs ont besoin de soutien. Le projet de loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole prévoit de développer l'usage de la médiation. Mais comment croire que celle-ci puisse permettre des relations équilibrées quand les engagements d'une charte ne sont pas respectés ? Vous savez, monsieur le ministre, dans l'Orne comme dans la Manche, en agriculture, c'est comme en amour : après un certain laps de temps, les intentions ne suffisent plus, il faut des preuves ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur quelques bancs du groupe UDI-Agir.*)

Mes questions sont simples : avant le 28 février, reconnaissez-vous publiquement que la charte n'est pas respectée par les acteurs de la distribution ? Ensuite, comment aiderez-vous les agriculteurs à vendre à des prix acceptables ? Enfin, envisagez-vous de recourir à l'arbitrage pour assurer un prix raisonnable ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, madame Louwagie, je veux vous donner ces preuves ! (« Ah ! » *sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*) Je sais votre implication en matière de fiscalité agricole ; vous êtes membre du groupe de travail que nous avons réuni la semaine dernière et vous savez que le Gouvernement accorde la plus grande importance à ces sujets. S'agissant des négociations commerciales, nous allons réunir demain, avec ma collègue Delphine Gény-Stephann, le comité des relations commerciales. Nous l'avons également réuni à plusieurs reprises avec Bruno Le Maire, pour rappeler les promesses des producteurs, des distributeurs et des transformateurs qui avaient signé la charte d'engagement. Ces négociations se sont tenues dans un contexte particulier, celui des EGA, et nous avons aujourd'hui plusieurs outils en main : le projet de loi des EGA qui, en inversant la contractualisation du prix, va modifier durablement le cadre de négociation commerciale, et la charte d'engagement qui fait le pont en attendant l'inscription dans le marbre de la loi du seuil de revente à perte, de l'encadrement des promotions et des plans de filière.

Les réunions que nous avons menées ont montré que l'état d'esprit des EGA n'était pas toujours au rendez-vous dans les box des négociations ; nous avons ainsi dénoncé les opéra-

tions de promotion très agressives dont nous avons été témoins, en contradiction permanente avec les engagements. Bruno Le Maire et moi-même avons été clairs et fermes : nous avons mobilisé l'ensemble des services pour nous assurer que tous les comportements illicites feraient l'objet de suites appropriées et de sanctions. N'oublions pas que, dans ce domaine, la guerre des prix a des conséquences non seulement sur l'agriculture, mais également sur notre tissu industriel agroalimentaire et les emplois associés dans nos territoires. Nous sommes vigilants et nous aurons l'occasion demain de rappeler à chacune et à chacun les engagements qu'ils ont pris. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes REM et MODEM.*)

#### LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour le groupe La République en marche.

**M. Guillaume Gouffier-Cha.** Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à m'associer à l'hommage collectif que l'Assemblée nationale vient de rendre à nos deux soldats tués.

Madame la ministre des armées, il y a quelques jours, lors d'une rencontre avec les élèves du lycée Hector Berlioz de Vincennes, j'ai justement été interpellé sur les raisons de notre effort de défense en cette période de paix. Si je vous fais part de cette anecdote, c'est d'abord parce qu'elle démontre à mon sens que tous nos concitoyens, y compris les plus jeunes, s'intéressent à nos armées. Elle permet également de rappeler que nous ne vivons malheureusement pas dans un monde en paix et que les menaces et les crises auxquelles notre pays fait face exigent que nous donnions à nos armées les moyens humains et budgétaires nécessaires pour remplir leurs missions, à savoir assurer notre sécurité et garantir notre souveraineté.

Tel est l'objet du projet de loi de programmation militaire pour les années 2019 à 2025, que vous avez présenté il y a quelques jours en conseil des ministres. Ce projet de loi acte une hausse sans précédent du budget des armées et la création de 6 000 postes. Il a été construit autour de quatre grands axes, qui vont nous permettre de bâtir une armée à la hauteur des enjeux stratégiques d'aujourd'hui et de demain : l'amélioration des conditions de vie ; la modernisation de nos équipements ; l'approfondissement de notre coopération européenne ; et, enfin, le soutien à l'innovation.

Madame la ministre, ma question porte précisément sur le premier de ces axes, car c'est aux femmes et aux hommes qui font nos armées que nous devons d'abord penser, ainsi qu'à leurs familles, particulièrement en ce jour. À celles et ceux dont l'engagement pour la République est total, à celles et ceux à qui nous devons tant – tâchons de ne pas l'oublier au cours des débats qui s'ouvriront bientôt.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire quelles sont les mesures que vous comptez mettre en œuvre pour améliorer les conditions de vie de nos armées et de nos militaires, ainsi que leurs conditions d'entraînement ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre des armées.

**Mme Florence Parly, ministre des armées.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, monsieur le député, permettez-moi de m'associer à la très vive émotion qui a traversé cette assemblée il y a quelques instants, lorsque nous avons appris le décès de deux de nos soldats au Mali. Permettez-moi également de saluer le courage de tous ceux



qui, dans des pays lointains, font rayonner la France, sa voix, au prix de leur vie. (*Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent longuement.*)

Vous m'interrogez, monsieur le député, sur les mesures que nous avons prévues, dans le cadre du projet de loi de programmation militaire qui sera prochainement soumis à votre examen, en faveur des personnels. Les conditions de vie, de travail et d'exécution des missions de nos soldats sont tout à fait prioritaires, et ce n'est pas un hasard si, avec le Président de la République et le Premier ministre, nous avons souhaité faire de ce sujet le tout premier chapitre de la loi de programmation militaire. En effet, avoir une loi de programmation militaire à hauteur d'homme correspondait très exactement à la vision que nous nous faisons des priorités.

Ce projet de loi de programmation militaire prévoit un investissement de 26 milliards d'euros pour les années 2019 à 2025, en faveur de l'amélioration de ce que nous appelons le quotidien du soldat. Ce budget, qui est considérable, est en hausse de 22 % par rapport à la précédente loi de programmation militaire, ce qui représente 640 millions d'euros supplémentaires par an en moyenne.

Qu'allons-nous faire de cette somme? Nous allons, par exemple, doter nos soldats de treillis ignifugés : 100 % des personnels engagés en opérations militaires extérieures de la France, ou OPEX, en seront ainsi équipés dès 2020.

**M. le président.** Merci, madame la ministre. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

**M. Vincent Descoeur.** C'est invraisemblable!

**M. Thibault Bazin.** Nous parlons de l'armée!

**M. le président.** Je tiens à vous dire, mes chers collègues, que le compteur est systématiquement arrêté lorsque des hommages sont rendus. (*Protestations sur plusieurs bancs.*)

**M. Sébastien Leclerc.** De la décence, monsieur le Président! Personne n'a réclamé!

#### AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour le groupe Nouvelle Gauche.

**M. Joaquim Pueyo.** Monsieur le président, je tiens d'abord à remercier Mme la ministre des armées d'avoir rendu un hommage émouvant aux militaires tués et blessés au Mali. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Madame la ministre des transports, après la séance de questions au Gouvernement qui a eu lieu hier, et au cours de laquelle l'avenir de la SNCF a été évoqué à plusieurs reprises, nous pouvons au moins nous accorder sur une chose : la représentation nationale est attentive à l'avenir de cette société et au service public qu'elle remplit.

Les Français sont attachés au transport ferroviaire qui, ne l'oublions pas, concerne chaque année plus d'un milliard de passagers. Compte tenu des enjeux actuels et à venir, cet établissement public a néanmoins besoin de s'adapter et d'innover pour améliorer ses services et ses performances. Nous ne réclamons pas le *statu quo* à tout prix, mais nous voulons que la question du maillage territorial soit au cœur de nos priorités. Or le rapport Spinetta est particulièrement préoccupant sur ce sujet, lorsqu'il évalue les coûts-bénéfices des petites lignes. Je ne souhaite pas que la remise à flot des finances se fasse au détriment des lignes secondaires, qui participent de façon importante au désenclavement des territoires.

Il est évident que la dette ne peut rester en l'état, mais nous ne pouvons juger de l'utilité d'une desserte en nous fondant uniquement sur ce critère financier. Hier, vous avez répondu à mes collègues que l'avenir de ces lignes ferait l'objet de discussions entre les régions et la SNCF. Dans ce bras de fer potentiel, les régions auront besoin du soutien de l'État, si nous ne voulons pas que des Français soient de fait écartés de l'accès au service public ferroviaire.

Cette question de l'accessibilité, comme celle de la rentabilité, pose la question de l'avenir du rail en France. Le rapport Spinetta préconise le passage en société anonyme, mais l'onde de la privatisation, qui a déjà touché La Poste et EDF, inquiète les personnels comme les usagers. Pour ce motif, nous soutenons le maintien d'un grand service public ferroviaire, associé à un plan d'investissement ambitieux.

Madame la ministre, pouvez-vous nous assurer que le Gouvernement soutiendra les régions dans leur démarche pour assurer le maintien des lignes indispensables à l'égalité des territoires? Comptez-vous par ailleurs modifier le statut de la SNCF pour en faire une société anonyme? (*Applaudissements sur les bancs du groupe NG.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, votre question porte sur le rapport qui m'a été remis par M. Jean-Cyril Spinetta. Je voudrais tout d'abord rappeler que l'objectif du Gouvernement, mon objectif, c'est bien d'améliorer la mobilité de tous les Français, dans tous les territoires, et de lutter contre l'assignation à résidence et la fracture territoriale. Or le service public ferroviaire joue évidemment un rôle essentiel dans ce cadre, avec plus de 11 000 trains et 4 millions d'usagers chaque jour.

Force est néanmoins de constater que notre service public ferroviaire rencontre aujourd'hui des difficultés, avec une qualité de service qui n'est pas au niveau attendu par les Français, avec des coûts qui ne cessent d'augmenter et avec une dette qui gonfle de 3 milliards d'euros chaque année.

Et pourtant, les contribuables n'ont jamais dépensé autant d'argent pour le service public ferroviaire. Et pourtant, je connais l'attachement des cheminots à leur mission de service public. Et pourtant, comme vous l'avez souligné, les Français sont attachés à leur service public ferroviaire. C'est pour sortir de ces contradictions, pour sortir de ces impasses, que le Gouvernement a voulu adopter une approche globale et qu'il a confié à M. Spinetta le soin de rédiger un rapport sur cette question.

Ses propositions sont désormais sur la table. Avec le Premier ministre, nous avons lancé une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, les dirigeants du groupe public ferroviaire, les organisations syndicales, les régions et les usagers.

Vous m'avez interrogée plus spécifiquement au sujet des petites lignes – même si j'ai déjà eu l'occasion de dire que l'expression « petites lignes » ne me semble pas appropriée, étant donné qu'il s'agit de lignes essentielles pour nombre de nos concitoyens.

**M. Daniel Fasquelle.** C'est l'embolie!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avec les régions, nous sommes engagés à investir 1,5 milliard d'euros dans le cadre des contrats de plan État-région, et ces engagements seront tenus. Enfin, c'est bien dans un dialogue entre l'État et les

régions que va se poursuivre la réflexion sur l'avenir de ces petites lignes, lequel ne peut pas se décider à Paris, mais doit être examiné au cas par cas. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

#### PROTECTION DES ENTREPRISES STRATÉGIQUES

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour le groupe La République en marche.

**M. Guillaume Kasbarian.** Ma question, à laquelle j'associe mes collègues de la commission d'enquête sur la politique industrielle de la France, s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances.

Monsieur le ministre, vous étiez vendredi avec le Premier ministre à Lassigny, en visite à l'usine L'Oréal, fleuron de la *Cosmetic Valley*, où vous avez annoncé un renforcement de notre arsenal destiné à protéger nos industries stratégiques. Cet arsenal fera partie du projet de loi PACTE – plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises – qui sera présenté en conseil des ministres le 18 avril.

L'industrie manufacturière, c'est 10 % de notre PIB et près de 3 millions de salariés. Les savoir-faire et les technologies de nos industries font la fierté de la France, et c'est pourquoi nous ne céderons jamais à la tentation du protectionnisme, du repli sur soi et de la fermeture des frontières. Bien au contraire, nous prônons une vision positive, une vision conquérante pour nos industries, déterminées à innover, à être compétitives et à exporter dans le monde entier.

**M. Laurent Furst.** Facile à dire!

**M. Guillaume Kasbarian.** En même temps, nous ne sommes pas naïfs. Au même titre que les grands blocs économiques du monde, nous restons attachés à ce que nos intérêts stratégiques soient préservés et ancrés sur le sol français. La liberté des échanges va de pair avec un esprit de réciprocité : il n'est pas acceptable que soit autorisé en France et en Europe ce que d'autres partenaires commerciaux ne permettent pas sur leur territoire.

Monsieur le ministre, quels sont les technologies et les secteurs industriels que vous jugez stratégiques pour notre pays? Quels outils souhaitez-vous renforcer pour mieux les protéger? Comme le dit l'adage : « La meilleure défense, c'est l'attaque. » Aussi, comment faire de l'Europe un puissant levier de conquête des marchés mondiaux pour les fleurons industriels français? (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe REM.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

**M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances.** Monsieur le député, vous le dites très bien : une bonne armée doit savoir attaquer, mais aussi savoir se défendre. Ce qui est vrai dans le domaine militaire l'est également dans le domaine économique.

L'esprit de conquête se traduit par toutes les décisions que vous et votre majorité avez prises pour alléger la fiscalité qui pèse sur les entreprises, pour leur simplifier la vie et leur permettre d'exporter plus facilement.

La protection, ce sont les dispositifs que le Premier ministre a annoncés la semaine dernière et qui seront retranscrits dans la loi PACTE. Nous voulons renforcer le décret sur les investissements étrangers en France, élargir le champ des entreprises définies comme stratégiques qui pourront à ce titre figurer dans ce décret : je pense à tout ce qui concerne le

stockage des données, l'espace, l'intelligence artificielle et les semi-conducteurs, car tous ces éléments, absolument stratégiques pour notre économie, seront désormais protégés.

**M. Boris Vallaud.** Mais allez-vous vraiment utiliser ces marges de manœuvre?

**M. Bruno Le Maire, ministre.** Mais, en même temps, nous n'entendons pas laisser des entreprises financées par des aides d'État investir en France ou ailleurs en Europe alors même que lesdites aides sont interdites en France et en Europe. Retenons la leçon du géant robotique allemand Kuka, racheté par un chinois financé par l'État chinois. Cela ne doit jamais se reproduire.

Enfin, au plus haut niveau de l'État, on prend conscience de la nécessité de mieux nous protéger. Un conseil de défense sur les questions économiques sera désormais présidé, deux fois par an, par le chef de l'État ; il examinera les investissements que j'ai évoqués et visera à garantir, avec tous les services de l'État concernés, la protection de la France contre ceux qui voudraient piller nos technologies, nos savoir-faire, nos industries.

J'ai entendu les inquiétudes exprimées par certains dans le secteur du numérique. Mounir Mahjoubi et moi-même recevrons, lundi prochain, les représentants du numérique pour les rassurer sur ce sujet. On peut à la fois protéger nos entreprises et être conquérants dans le domaine économique : c'est notre ligne! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

#### RESTAURATION SCOLAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour le groupe La France insoumise.

**M. Loïc Prud'homme.** Monsieur le ministre de l'éducation nationale, le Salon de l'agriculture s'ouvre dans quelques jours. Il sera l'occasion de mettre sur le devant de la scène nos agricultrices et nos agriculteurs, bien malmenés en ce moment par votre collègue. Pourtant, ce métier est l'un des plus nobles avec celui des enseignants : les premiers ont la charge de nourrir les corps ; les seconds ont la mission de nourrir les esprits. Vous avez la responsabilité de l'éducation nationale, et il est un endroit où ces deux objectifs se rejoignent : la cantine scolaire. Vous prétendez être attaché à la réussite de nos 12 millions d'élèves. Je veux bien vous faire crédit à ce sujet : vous accueillerez donc mes arguments favorablement.

Les problèmes d'accès à la cantine aggravent les inégalités scolaires et nuisent gravement à la réussite des élèves. Il n'est pas possible d'étudier correctement le ventre vide. Aujourd'hui, 70 % des communes ne proposent pas de tarif différencié. Il est temps de changer cette situation, c'est une question de justice sociale et de réussite scolaire : il faut que chaque élève ait un accès gratuit à la cantine.

Cette pause doit être un temps éducatif où les enfants apprennent le partage, les goûts, le cycle des saisons, la valeur nutritionnelle des aliments. Cette éducation à l'alimentation n'est pas accessoire, sachant que 17 % de nos jeunes sont en surpoids, selon la dernière étude de Santé publique France – l'ancien Institut de veille sanitaire. Face à la malbouffe, proposer gratuitement cinq repas équilibrés, chaque semaine, à plusieurs millions d'enfants et d'adolescents, c'est un enjeu de santé publique.

Cela permettrait aussi de redonner du sens, des débouchés et des revenus décents aux agriculteurs qui seraient ainsi chargés de nourrir nos gamins avec des produits de saison,

locaux et exempts de pesticides. Au prix moyen de 3,30 euros par repas, voilà aussi une façon directe de redonner à une famille de deux enfants 132 euros par mois de pouvoir d'achat.

Monsieur le ministre, vous êtes prompt à comparer notre pays aux pays nordiques au sujet des résultats scolaires : serez-vous aussi prompt à reprendre l'exemple de la Finlande et de la Suède pour, comme eux, mettre en place un grand service public de restauration scolaire gratuite ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI et sur de nombreux bancs du groupe GDR.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

**M. Stéphane Travert, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** Monsieur le député, je connais votre attachement à la qualité alimentaire et vous n'ignorez pas que les États généraux de l'alimentation, à travers leur atelier 9 présidé par Dominique Voynet, ont été l'occasion de traiter de cette question essentielle avec les différents acteurs économiques et les représentants des consommateurs.

La feuille de route des États généraux de l'alimentation prévoit des mesures dans une approche de l'alimentation conjuguant équilibre nutritionnel et plaisir. La révision du Programme national nutrition santé, qui s'articulera mieux avec le Plan national de l'alimentation, pour adapter les repères nutritionnels en fonction de l'évolution des modes de consommation, est un élément important.

Nous allons travailler sur l'alignement progressif des produits vendus en outre-mer sur les standards européens en sucre, en sel et en gras. Nous allons aussi encourager les démarches d'engagement volontaire sur la qualité nutritionnelle des produits et la taille des portions. En outre, la charte du CSA sera révisée et étendue à tous les supports radio, télévision et internet.

Vous savez que, en ce qui concerne la restauration scolaire, nous avons un objectif très ambitieux : 50 % de produits bios, locaux ou sous signe de qualité, ce qui permettra de réduire les inégalités d'accès à une alimentation de qualité, saine et durable.

Il s'agit aussi de renforcer l'éducation en la matière, notamment celle des plus jeunes, à travers des parcours alimentaires pédagogiques pour connaître les aliments, et de mettre en place un choix dirigé des plats et des menus en restauration scolaire dans les établissements du secondaire, ainsi que de travailler à la conception de programmes courts d'information au niveau national mais aussi régional. Le Gouvernement veillera en outre à une meilleure implication des professionnels de santé dans la sensibilisation à la nutrition.

**Mme Caroline Fiat.** Vous ne répondez pas à la question ! Ça sera gratuit, oui ou non ?

**M. Stéphane Travert, ministre.** Monsieur le député, nous sommes au travail sur le sujet et je sais que nous pouvons compter sur votre participation pour nous y aider. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

**M. le président.** Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

#### **Suspension et reprise de la séance**

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

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures vingt, sous la présidence de M. Marc Le Fur.*)

## **PRÉSIDENCE DE M. MARC LE FUR**

### **vice-président**

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

2

### **QUESTIONS SUR LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE EN OUTRE-MER**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions sur la politique économique en outre-mer.

La Conférence des présidents a fixé à deux minutes la durée maximale de chaque question et de chaque réponse.

Nous commençons par les questions du groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

La parole est à M. Mohamed Laqhila.

**M. Mohamed Laqhila.** Monsieur le président, madame la ministre des outre-mer, mes chers collègues, la cherté de la vie est un sujet de préoccupation important pour nos territoires d'outre-mer. En 2015, les études de l'INSEE ainsi que les travaux de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus – OPMR – révélaient ainsi un écart global des prix avec la métropole allant de 6,9 % à 12,5 %.

Ces écarts, déjà importants, notamment si on les observe à travers le prisme du taux de chômage et de la pauvreté qui sévissent en outre-mer, le sont encore davantage s'agissant des produits de première nécessité et des produits alimentaires : 28 % de plus à La Réunion, 33 % en Guadeloupe et jusqu'à 38 % en Martinique. Il en est de même du matériel de construction, des abonnements à internet ou téléphoniques, ou encore du prix des véhicules et de leurs pièces de rechange.

Au cours de la campagne présidentielle, le candidat Emmanuel Macron avait pointé, dans de nombreux secteurs, l'existence de monopoles ou d'oligopoles comme étant la cause des prix élevés supportés par les populations d'outre-mer.

Au vu de ces éléments, dont vous avez évidemment connaissance, madame la ministre, pouvez-vous nous éclairer sur la politique menée par le Gouvernement afin de lutter contre les monopoles et oligopoles dans les territoires d'outre-mer ? Quelles actions envisagez-vous pour faciliter la saisine de l'Autorité de la concurrence et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes – DGCCRF – lorsque la situation l'exige ?

Car s'il faut, à n'en pas douter, engager une politique globale co-construite avec les territoires ultra-marins, ce n'est dans ce domaine particulier qu'au prix d'actions fortes que nous pourrions agir contre la persistance de prix élevés dans nos territoires d'outre-mer.

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

**Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, monsieur le député, comme vous le savez, l'Autorité de la concurrence dispose de pouvoirs élargis. Elle peut s'exprimer au moyen d'avis, rendus de sa propre initiative ou sur saisine.



S'agissant de la question de la concurrence, dans les territoires d'outre-mer, l'Autorité contrôle les opérations de concentration d'entreprises ainsi que les pratiques anti-concurrentielles, qu'elle peut d'ailleurs sanctionner, le cas échéant sévèrement.

Des contrôles ont été menés récemment dans les territoires d'outre-mer, qui ont eu quelque retentissement. On a entendu parler par exemple, dans le secteur de la téléphonie mobile, de l'affaire Altice/Numericable du 19 avril 2016 et de ses plus de 15 millions d'euros d'amende, ou encore, dans le secteur de la TNT, de l'affaire TDF du 5 février 2015, avec 4,5 millions d'euros d'amende. Et, bien sûr, un certain nombre d'enquêtes ont également été menées sur des questions de production de produits de grande consommation.

Vous avez raison : il y a des secteurs qui nécessitent encore qu'on aille plus loin, parce que l'état de la concurrence y est sensible. Je pense aux télécommunications, au transport aérien, au secteur bancaire, à la grande distribution ainsi qu'aux carburants. Il est important de pouvoir dresser un bilan de la loi relative à la régulation économique outre-mer. C'est ce que nous allons faire : le Président de la République l'a souhaité, et je compte m'appuyer pleinement sur les capacités d'expertise et de contrôle de l'Autorité de la concurrence pour mener à bien ces missions.

L'Autorité mène également, à la demande du Gouvernement, des investigations dans le secteur des matériaux de construction à La Réunion et à Mayotte. Nous espérons en avoir les résultats au mois de mai. Mais plusieurs parlementaires m'ont alertée sur le même problème dans d'autres territoires.

**M. le président.** La parole est à Mme Justine Benin.

**Mme Justine Benin.** Madame la ministre, comme nous aimons le dire et le répéter avec force et conviction, nos outre-mer regorgent d'atouts considérables.

Ainsi, la Guadeloupe bénéficie de ressources naturelles inestimables et d'une position géostratégique au sein de la Caraïbe qui pourrait faire de notre archipel un carrefour et une plateforme d'échanges de biens, de services, de technologies et de savoirs.

Afin de ne pas rester un simple slogan, ces propos sur le magnifique potentiel de la Guadeloupe doivent être confrontés à d'autres réalités dont elle souffre : éloignement de l'hexagone, avec des conséquences comme la méconnaissance et l'inadaptation de certaines normes et mesures ; insularité – et même double, voire triple insularité ; relative exiguïté de notre territoire, qui limite mécaniquement le marché et toute économie d'échelle... Sans parler évidemment des chiffres alarmants du chômage, que vous connaissez, madame la ministre.

Ces réalités ne sont pas une fatalité : nous devons renforcer l'attractivité de nos territoires. Pour cela, il faut rattraper les retards structurels qui nous pénalisent, pour ne pas dire nous paralysent.

Parce que les outre-mer sont des ressources immenses, nous devons développer des filières économiques d'excellence. Nous devons également mieux adapter l'offre de formation ainsi que les cursus universitaires aux réalités économiques actuelles de nos territoires comme à ces promesses d'avenir que constituent ces filières d'excellence.

Mes chers collègues, la Guadeloupe est une terre de paradoxes, mais aussi une terre de promesses, comme l'ensemble des outre-mer. Aussi, madame la ministre,

pourriez-vous nous présenter les objectifs du Gouvernement et les mesures qu'il compte prendre pour soutenir l'activité et l'emploi dans nos territoires et ainsi mieux lutter contre le chômage et l'exclusion dont notre jeunesse est la première victime ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

**M. Serge Letchimy et Mme Huguette Bello.** Très bien !

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Oui, les outre-mer se distinguent des autres territoires de la République par l'ampleur de leurs difficultés socio-économiques. Vous l'avez rappelé, le taux de chômage des jeunes est presque deux fois supérieur à celui de l'hexagone. Pour bien se le représenter, il vaut mieux citer les chiffres précis : 45,2 %, contre 23,3 en métropole ! Le taux d'illettrisme aussi est important lorsqu'on parle de jeunesse, d'avenir, de formation et d'emploi. Or il est cinq fois supérieur à celui de l'hexagone : 21,9 % contre 4,3. Enfin, la part des jeunes sortis du système scolaire sans qualification est deux fois plus élevée : 20,7 % contre 10,4.

Que comptons-nous faire ? Quelles réponses apporter, à travers quels dispositifs ? D'abord, le Grand plan d'investissement – GPI – annoncé le 26 septembre dernier répond à ces enjeux avec son volet spécifique, doté de 15 milliards d'euros, consacré au développement des compétences et de l'emploi. Je compte bien que l'outre-mer y prenne toute sa part. D'ores et déjà, 11 000 formations supplémentaires bénéficieront aux Ultramarins en 2018. Une politique de contractualisation sera menée avec l'ensemble des régions ultramarines. Il faut absolument qu'on s'inclue... pardon, il faut que « les outre-mer » – vous connaissez ma difficulté, étant ultramarine, à ne pas dire « on » ! – s'impliquent dans ce plan.

Il faut aussi développer la formation professionnelle et dynamiser l'apprentissage. Nous croyons tous à l'apprentissage, mais la particularité des territoires d'outre-mer nécessite un accompagnement spécifique car les organismes compétents n'y sont suffisamment pas présents pour développer l'apprentissage comme le souhaite le Gouvernement. Nous y travaillons.

Il faut également renforcer la Garantie jeunes et les écoles de la deuxième chance, et prendre en compte les spécificités ultramarines. Ainsi, le SMA – service militaire adapté – est une véritable réussite, mais dans sa nouvelle version, le SMA 2025, il faut aller plus loin, par exemple avec la création d'un « Erasmus-SMA ». C'est très important pour nos bassins maritimes.

**M. le président.** La parole est à M. Max Mathiasin.

**M. Max Mathiasin.** Madame la ministre, les petites et moyennes entreprises, les artisans et les commerçants sont particulièrement nombreux dans les outre-mer car ces structures sont les plus à même de valoriser les ressources locales et de répondre aux besoins du marché.

Cependant, leur ancrage dans le tissu économique reste fragile. On relève un nombre important de défaillances d'entreprises dans certains territoires et dans certains secteurs. L'année 2016 a d'ailleurs été particulièrement dramatique.

Près de neuf entreprises défaillantes sur dix sont des TPE de moins de six salariés. Une cause importante de défaillance réside dans le non-respect des délais de paiement par les acheteurs publics. On ne compte plus les entreprises qui connaissent des problèmes de trésorerie lorsqu'elles dépendent directement ou indirectement des marchés publics.

Dans nos territoires dans lesquels la commande publique représente une part majeure de l'économie, il est nécessaire que l'État et les collectivités préservent la santé financière et l'existence même des entreprises en respectant les délais de paiement ou en versant effectivement les intérêts moratoires.

À défaut, il faudrait envisager des mesures pour sécuriser la commande publique. Il conviendrait, par ailleurs, comme le prévoit à titre expérimental la loi de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer – EROM –, de favoriser l'accès des petites et moyennes entreprises locales à la commande publique. Le décret d'application vient enfin d'être publié, mais il n'entrera en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> avril 2018.

Dans ce contexte, quelles actions le Gouvernement entend-il mener pour que nos petites et moyennes entreprises, dont l'utilité est primordiale tant sur le plan économique que social, puissent prospérer et se développer durablement dans les territoires d'outre-mer ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Vous avez raison, monsieur le député, la trésorerie des TPE en outre-mer demeure fragile. Quatre raisons peuvent l'expliquer : l'éloignement, qui oblige à constituer des stocks plus importants ; des délais de paiement deux fois supérieurs à la moyenne nationale dans le secteur public local, et même plus importants encore pour les collectivités, où ils peuvent aller jusqu'à cent jours – chacun ici comprend bien quelles difficultés en résultent ; une sous-capitalisation qui limite les capacités d'endettement bancaire et l'autofinancement ; et n'oublions pas la frilosité du secteur bancaire.

Il existe déjà des outils : l'exonération de charges patronales pour les TPE de moins de onze salariés, la réduction d'impôts sur les bénéficiaires selon un zonage ou encore la défiscalisation. Mais nous devons renforcer ces outils : c'est l'objet de la revue des aides économiques que je viens de lancer. Il faudra les rendre plus simples et plus efficaces, par exemple en remplaçant, certes pour partie, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi – CICE – par un régime d'exonération, en améliorant l'offre de préfinancement – il est important que des subventions publiques puissent bénéficier au secteur privé – ou en utilisant le prêt de développement outre-mer que propose Bpifrance. Nous devons également aller au-delà de ce que fait la BPI pour garantir aux acteurs une plus grande possibilité d'investissement. Certains proposent la création d'un fonds d'investissement : nous devons y travailler dans le cadre de la revue des aides, et je vous invite à le faire avec moi.

**M. le président.** La parole est à Mme Maud Petit.

**Mme Maud Petit.** La France dispose de la deuxième zone économique exclusive du monde avec environ 11 millions de kilomètres carrés, juste derrière les États-Unis – 11,4 millions de kilomètres carrés. Les territoires d'outre-mer concentrent 97 % des surfaces maritimes françaises. Les enjeux y sont majeurs, tant sur le plan géopolitique qu'économique.

Cette surface nous offre aussi la possibilité, grâce au programme Extraplac – programme français d'extension du plateau continental – d'étendre et d'acquérir des droits souverains sur les ressources naturelles du sol et du sous-sol marins sur près de 2 millions de kilomètres carrés supplémentaires.

**M. Philippe Folliot.** Très bien !

**Mme Maud Petit.** L'accès à des richesses potentielles comme l'hydrogène naturel, les hydrocarbures, les sulfures hydrothermaux ou les terres rares constitue un véritable avantage à exploiter.

Il est donc capital d'optimiser l'atout que représente cette zone afin qu'il puisse servir non seulement l'économie française, mais plus particulièrement l'économie locale des territoires d'outre-mer, qui se trouve encore trop souvent en difficulté.

Si la législation concourt à cet objectif – la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue en est la preuve – la réalité économique démontre qu'il reste du chemin à parcourir pour que la ressource marine devienne le moteur de l'essor de l'économie des outre-mer.

**M. Philippe Folliot.** Oui.

**Mme Maud Petit.** L'étude réalisée par l'Institut d'émission des départements d'outre-mer – IEDOM – et l'Institut d'émission d'outre-mer – IEOM – en janvier dernier regrette le poids encore trop limité des activités marines dans les géographies ultramarines mais souligne le potentiel de développement d'un certain nombre de secteurs comme l'aquaculture, le tourisme ou les biotechnologies.

En prenant en compte la législation actuelle ainsi que les normes européennes, comment favoriser et encourager le développement des activités maritimes au sein des territoires ultramarins ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et quelques bancs des groupes NG et REM.*)

**M. Serge Letchimy.** Très bien !

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Oui, la France possède le deuxième domaine maritime après les États-Unis et oui, elle peut faire encore mieux – elle a déposé des dossiers auprès des Nations unies en ce sens. Mais elle est loin d'être la deuxième puissance ! Tel est bien l'objectif du Gouvernement, qui a réuni le Comité interministériel de la mer – CIMer – dès le début de ce quinquennat afin de montrer l'importance qu'il attache à la question maritime, le développement maritime de la France reposant bien sûr largement sur les territoires d'outre-mer.

À la suite de ce CIMer, qui s'est tenu le 17 novembre, nous comptons agir dans plusieurs directions. En premier lieu, il importe de développer les ports d'outre-mer, en expérimentant des zones de *duty free*, en aménageant le régime fiscal ou en coordonnant mieux les ports proches les uns des autres – je pense à ceux des Antilles – pour leur permettre de devenir de véritables plateformes, des hubs maritimes dans leur bassin. N'oublions pas que ces ports français sont aussi des ports européens. Nous avons une place forte à prendre.

Nous devons également développer la pêche, bien sûr. Dans ce domaine traditionnel, nous manquons de filières organisées sur les différents territoires. Et n'oublions pas l'aquaculture, qui représente un espoir important. Certes, il y a des financements dans les DROM – département et région d'outre-mer – mais nous pouvons faire mieux et nous devons aussi avancer sur ce sujet dans les COM – collectivité d'outre-mer.

La formation est aussi essentielle : comment mieux faire connaître les métiers de la mer à nos jeunes qui souhaitent rester ou revenir dans nos territoires et qui connaissent très peu ces métiers ? Bien qu'insulaires, nombre d'entre eux tournent le dos à la mer, comme dans l'hexagone. Nous devons faire mieux.

Vous avez enfin évoqué cette richesse exceptionnelle et nouvelle qu'il nous faut exploiter : énergies marines, pharmacopée, cosmétiques, terres rares... Vous le voyez, nous avons un énorme défi économique mais aussi écologique à relever.

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Robert.

**M. Thierry Robert.** Madame la ministre, vous l'avez rappelé à plusieurs reprises, vous travaillez sur une refonte des dispositifs d'accompagnement économique pour l'outre-mer.

La loi pour le développement économique des outre-mer de 2009 – LODEOM –, qui fut adoptée dans le contexte particulier de la crise sociale qui a agité nos territoires puis de la crise économique mondiale, n'a manifestement pas permis un réel rattrapage économique. Nous approuvons le constat du caractère obsolète, peu ou pas adapté de certaines aides.

Nous avons noté jusqu'à présent le volontarisme de l'exécutif, qu'illustrent quelques actes forts, notamment la réforme du code du travail, la réforme de la formation professionnelle ou encore le futur plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises. L'ambition du Gouvernement pour les assises des outre-mer suscite beaucoup d'espoirs.

Il est question de mettre fin prochainement au CICE et à la défiscalisation, mais aussi de réfléchir à une « LODEOM 2 » dans la perspective du terme prochain des dispositifs prévus par la loi de 2009. Ces outils doivent être évalués avant de faire l'objet d'éventuels moratoires ou des modifications adéquates. Une réflexion aurait cours sur ce sujet, jusqu'en mars, visant à « sécuriser et cibler les dispositifs existants pour les rendre plus vertueux et libérer ainsi des marges de manœuvre pour accompagner l'économie de demain ». Il s'agit notamment de gagner en compétitivité, en particulier pour les entreprises exposées à la concurrence extérieure.

Pouvez-vous nous éclairer, madame la ministre, sur l'état d'avancement des réflexions sur le futur cadre économique et fiscal des outre-mer ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Dans le cadre des assises des outre-mer voulues par le Président de la République, un travail spécifique est mené sur les aides économiques : une revue de ces aides a été lancée afin de créer un écosystème qui redonne une dynamique aux territoires d'outre-mer.

L'État intervient pour soutenir la compétitivité des entreprises et l'emploi. Il consacre 2 à 2,5 milliards par an, suivant le périmètre considéré, aux entreprises dans l'ensemble des territoires d'outre-mer. Mais ces aides se sont empilées depuis plus de vingt ans. Aujourd'hui, il est nécessaire de les passer en revue, il est temps de leur redonner de la cohérence afin de mieux répondre aux problématiques des territoires. C'est une occasion unique de repenser en profondeur l'intervention de l'État en faveur des économies ultramarines, en privilégiant une approche différenciée : les moteurs du développement économique ou les secteurs porteurs ne sont pas nécessairement les mêmes pour la Martinique, La Réunion ou Wallis-et-Futuna.

Le cadrage est clair : il ne s'agit pas de faire plus ou moins, mais de faire mieux puisque nous travaillons à périmètre constant. Plusieurs questions peuvent être posées : comment accompagner les TPE et les PME en proposant des aides simples, claires et lisibles – ce qui n'est plus le cas aujourd'hui ? Comment ajuster la défiscalisation ? Comment

recycler le CICE – car oui, il est supprimé ? Faut-il revoir le modèle des zones franches ? Faut-il créer un fonds de soutien à l'investissement ?

Les réponses, je veux les co-construire avec vous, avec les élus des territoires et avec le milieu économique. C'est un travail qui commence à peine aujourd'hui.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe UDI, Agir et indépendants.

La parole est à Mme Nicole Sanquer.

**Mme Nicole Sanquer.** Madame la ministre, en 2016, les aides fiscales à l'investissement ultramarin dans les COM ont été prorogées jusqu'en 2025, afin de consolider notre développement dans l'attente d'une alternative durable. Cette décision politique a démontré sa pertinence, puisque la confiance des investisseurs est revenue. Cependant, elle doit être confortée : le traitement des dossiers doit devenir plus fluide, et l'éligibilité au dispositif doit être plus en phase avec notre environnement économique.

En effet, dans les collectivités comme la Polynésie française, la procédure administrative est rallongée car l'instruction des dossiers et la délivrance des agréments qui en résultent sont actuellement du ressort de Bercy alors que les DROM bénéficient d'une déconcentration de cette procédure au niveau local pour les investissements inférieurs à 5 millions d'euros. Il s'agit d'une inégalité réelle entre les outre-mer, que vous pouvez rectifier : la direction générale des finances publiques est représentée localement, et les services du haut-commissariat sont dotés d'agents compétents qui pourraient tout à fait réaliser l'instruction et délivrer l'agrément sur place.

Par ailleurs, la Polynésie française connaît un fort développement de l'activité de navigation de croisière, qui permet un renforcement du tourisme, un accroissement des capacités d'hébergement sans pollution visuelle durable de nos lagons et une meilleure répartition des retombées économiques au profit des îles les plus éloignées. Or, à l'heure actuelle, ce secteur économique n'est pas éligible à la défiscalisation.

Madame la ministre, dans quelle mesure pourrions-nous bénéficier de la décentralisation d'une partie du processus de défiscalisation en Polynésie française ? D'autre part, peut-on revoir, dans le code général des impôts, la liste des secteurs économiques éligibles au dispositif en prenant en compte les spécificités propres à chacun de nos territoires, notamment la navigation de croisière pour la Polynésie française ?

**Mme Justine Benin.** Très bien !

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Vous avez raison, madame Sanquer : les procédures ne sont pas les mêmes dans les COM et dans les DROM. Dans les COM, la délivrance des agréments n'a pas été déconcentrée, la répartition des compétences y étant complètement différente. De surcroît, la fiscalité y relève de la collectivité : de ce fait les directions locales des finances publiques n'y sont pas aussi importantes et n'y exercent pas les mêmes missions que dans les DROM.

Je partage votre souhait que les dossiers soient examinés plus rapidement – car c'est là le véritable problème : la longueur des délais pour obtenir des réponses. Si les procédures étaient plus rapides, le fait que les agréments ne sont pas délivrés localement ne poserait pas de problème. Parallèlement, la déconcentration ne réduit pas toujours les délais : cela dépend du nombre de dossiers. En l'espèce, quarante-deux agréments ont été délivrés pour les COM en 2017.



En matière de logement social, la simplification des opérations prévue par la loi EROM donne de bons résultats. Nous pouvons faire de même sur cette question et travailler ensemble à une simplification, mais il sera compliqué, selon moi, de travailler à des procédures décentralisées. Toutefois, je me garde de préempter les réflexions que je mène en ce moment avec le ministre de l'action et des comptes publics, auxquelles je vous propose de vous associer.

S'agissant des secteurs d'activité qu'il convient de soutenir en priorité pour assurer le développement des outre-mer, je le répète, le tourisme doit être promu dans l'ensemble des territoires ultramarins. Je suis bien sûr favorable à la différenciation, mais elle appelle nombre d'interrogations. Par exemple, qu'est-ce que le tourisme ? Aujourd'hui, il ne peut plus se résumer à l'hôtellerie : il faut aller plus loin dans d'autres directions. Mais il nous faut débattre ensemble de l'éventuelle défiscalisation de la navigation de croisière afin d'éviter les effets d'aubaine.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Sanquer, pour une seconde question.

**Mme Nicole Sanquer.** Madame la ministre, j'associe à ma question mes collègues Philippe Gomès et Philippe Dunoyer, députés de la Nouvelle-Calédonie.

La réforme du dispositif de continuité territoriale, issu de la loi LODEOM du 27 mai 2009, s'est faite au détriment des territoires ultramarins les plus éloignés de la métropole alors que les billets d'avion y sont, logiquement, les plus onéreux.

Concrètement, cette réforme a conduit à diviser par plus de sept le nombre de bénéficiaires du dispositif en Nouvelle-Calédonie : il est passé de 11 000 par an avant la réforme à moins de 1 500 en 2017. Le montant moyen de l'aide de l'État s'élève aujourd'hui à 50 000 francs Pacifique par billet, alors que le coût moyen d'un Nouméa-Paris est d'environ 230 000 francs. Ainsi, l'aide se réduit à 20 % du prix du billet pour un départ depuis la Nouvelle-Calédonie, tandis qu'elle est de l'ordre du prix du billet pour un départ depuis la Guadeloupe, la Martinique ou La Réunion. Cette situation, injuste au regard des objectifs mêmes de la LODEOM, est en outre inégalitaire. Le Parlement a prévu de la rectifier en adoptant l'article 8 de la loi du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer.

Le Président de la République s'était engagé en faveur d'une politique de mobilité plus juste afin de permettre aux populations d'outre-mer de sortir de leur isolement géographique, non seulement en voyageant vers l'hexagone mais aussi en s'intégrant à leur environnement régional. En application de la loi pour l'égalité réelle outre-mer, un rapport du Gouvernement doit déterminer selon quelles modalités le dispositif de continuité territoriale intérieure pourrait être étendu à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie, au même titre qu'il l'a été à la Guyane en 2012.

Madame la ministre, près d'un an jour pour jour après l'adoption de la loi du 28 février 2017, où en sont les travaux et réflexions que le Gouvernement devait engager pour réviser le dispositif global de continuité territoriale en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame Sanquer, le fondement même du dispositif de continuité territoriale est d'aider financièrement les personnes à faibles ressources ou revenus résidant outre-mer qui souhaitent se déplacer par voie aérienne vers la France métropolitaine. Or, comme vous l'avez indiqué, force est de constater que le nombre

de bénéficiaires a largement diminué et que le niveau des aides n'est pas toujours en rapport avec le prix des billets d'avion – vous avez mentionné à cet égard les différences entre territoires.

Vous vous demandez, légitimement, si la situation n'est pas injuste et inégalitaire. Honnêtement, compte tenu du résultat des évolutions intervenues en 2015 pour des raisons de soutenabilité budgétaire, il faut effectivement que nous nous posions un certain nombre de questions sur ce dispositif. Certains seuils sont tellement bas que les personnes concernées n'auront jamais les moyens de financer une partie du billet d'avion, sans parler, tout simplement, de rester ou de se déplacer en métropole. En l'occurrence, ne nous cachons-nous pas derrière notre petit doigt ?

Nous devons nous efforcer de mettre en place les outils les plus judicieux possibles, qui répondent précisément aux différents besoins. Il ne faut pas que le dispositif vise un public qui de toute façon ne l'utilisera pas. Je suis prête à mener une réflexion et un travail avec vous sur le dispositif de continuité territoriale, notamment sur le niveau de l'aide, afin de le rendre plus égalitaire à budget constant – car, comme vous le savez, les contraintes budgétaires qui ont conduit à sa révision demeurent. Faut-il définir des motifs particuliers ? Comment rendre le dispositif plus opérationnel, plus juste et plus équitable ? Le travail d'élaboration du rapport prévu par la loi EROM vient tout juste de débiter. Ce rapport éclairera, je crois, nos débats futurs à ce sujet. Je vous invite à y travailler avec moi.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Nouvelle Gauche.

La parole est à Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

**Mme Hélène Vainqueur-Christophe.** Madame la ministre, lors de votre discours de vœux devant la Fédération des entreprises des outre-mer – FEDOM – vous avez annoncé une vaste revue des aides économiques aux outre-mer, qui sont devenues, selon vous, « obsolètes, peu ciblées et insuffisamment adaptées ». Le calendrier est clair : présentation d'un état des lieux en février, ciblage des réformes à la mi-mars et vote des réformes à l'automne, à l'occasion de la discussion du projet de loi de finances.

Madame la ministre, pourquoi parfaire dès demain cette grande réforme alors même que les assises des outre-mer ne sont toujours pas bouclées ? Nous parlons d'un montant de 2,5 milliards d'euros, sur lequel reposent en quasi-totalité nos économies. Qu'entendez-vous par « rénovation » ou « reciblage » des dispositifs ? Pourquoi évoquer dès à présent la TVA non perçue récupérable ? Avez-vous déjà des orientations en la matière ? Je ne vous cache pas que nous craignons d'être pris de vitesse en septembre, d'être pris entre le marteau et l'enclume, entre l'*imperium* technique de Bercy et l'activisme libéral des lobbies.

Comme l'article 124 de la loi sur l'égalité réelle le prévoyait, nous demandons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport dressant un bilan exhaustif de l'ensemble des dispositifs d'aide. En d'autres termes, nous souhaitons être associés concrètement, complètement et de manière transparente aux discussions engagées. À cet égard, je suis satisfaite que vous ayez parlé de « co-construction » dans votre réponse à notre collègue Thierry Robert. Pouvez-vous nous assurer, avant même la présentation du projet de loi de finances en septembre, que vos services nous fourniront des études d'impact précises des réformes ?

Depuis peu, la presse évoque l'idée de créer un fonds d'investissement d'État censé octroyer directement des subventions ciblées. Ce fonds interviendra-t-il en complément du Fonds exceptionnel d'investissement? Quelle sera sa doctrine d'intervention?

Enfin, en matière d'aide aux entreprises, le Gouvernement a publié un décret d'application de l'article 71 de la loi EROM afin d'obliger les soumissionnaires à un marché public à présenter un plan de sous-traitance au profit des entreprises locales. Nous en sommes naturellement satisfaits. Cependant, ce même article prévoyait de réserver un tiers des marchés publics aux PME locales. Pouvez-vous nous dresser un bilan de cette mesure? Pourquoi ne pas l'avoir appliquée pour le marché public de reconstruction du centre hospitalier universitaire de Guadeloupe? Avec un montant de 600 millions d'euros, celui-ci est sans doute le marché public le plus important des vingt prochaines années en Guadeloupe.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Vous m'interrogez, madame Vainqueur-Christophe, sur la revue des aides économiques, sur la méthode employée et sur les raisons pour lesquelles nous n'attendons pas la fin des assises des outre-mer. La revue que j'ai lancée s'inscrit dans le cadre des assises : elle en constitue une partie. Dans la mesure où les assises visent à soutenir des projets concrets, notamment économiques, dans l'ensemble des territoires d'outre-mer, il faut en effet revoir, dans le même temps, l'ensemble des aides économiques.

La revue est conduite en plusieurs étapes. La première a consisté à réaliser, avec les ministères concernés, la photographie précise des dispositifs soumis à la revue, afin de les présenter aux élus et à l'ensemble des partenaires économiques, ce qui sera fait dans les jours à venir. J'estime comme vous que chaque dispositif d'aide actuellement en application doit faire l'objet d'une étude fine, notamment en ce qui concerne le montant des aides.

La deuxième étape, celle de l'évaluation des dispositifs existants, va débiter. Il s'agira de déterminer quels dispositifs répondent aujourd'hui véritablement à des besoins, quels dispositifs nous souhaitons conserver. Cette étape comprendra aussi le débat sur le CICE et sur l'utilisation de son montant, car, comme vous le savez, le CICE est appelé à disparaître le 1<sup>er</sup> janvier 2019 dans les territoires d'outre-mer. Elle associera le monde économique, les parlementaires – et je remercie ceux d'entre vous qui ont bien voulu se joindre au groupe de travail – et, dans un deuxième temps, bien sûr, les collectivités.

La troisième étape consistera à réfléchir, à volume financier constant, à ce que l'on peut créer à la place des dispositifs qui ne sont pas suffisamment efficaces sur le terrain ou qui ne répondent plus à des besoins.

L'atterrissage final est prévu, comme pour les assises, au mois de mai prochain. Les résultats devront effectivement être repris concrètement dans le projet de loi de finances pour 2019 et, si cela s'avère nécessaire, à l'occasion d'autres exercices. Il importe de préciser que, au-delà des parlementaires déjà associés, d'autres partenaires peuvent encore nous rejoindre. Il s'agit bien d'un travail de co-construction : telle est ma manière de travailler.

Mais le temps nous est compté, madame Vainqueur-Christophe : pour ce qui est de la question de la sous-traitance au profit des PME locales, je vous répondrai par écrit.

**M. le président.** La parole est à Mme Ericka Bareigts.

**Mme Ericka Bareigts.** Madame la ministre, je souhaite vous faire part des inquiétudes éprouvées par trois catégories d'acteurs.

Inquiétudes des forces vives des outre-mer, d'abord. Le Gouvernement a décidé de réviser les dispositifs de compensation des handicaps structurels des outre-mer ainsi que le CICE. Le coût de ce crédit d'impôt tel qu'il a été notifié à Bruxelles s'élève à près de 550 millions d'euros, chiffre confirmé par le cabinet Mazars dans une étude à ce sujet. Or, selon les informations dont dispose la FEDOM, Bercy aurait retenu, dans ses estimations, un montant bien inférieur, à savoir 380 millions. Confirmez-vous ces estimations? Si oui, comment les restrictions budgétaires seront-elles réparties entre les territoires?

Inquiétudes des parlementaires, ensuite. Lors de l'examen du projet de loi de finances, notre collègue sénateur Georges Patient a souligné qu'aucune hausse de budget n'était prévue dans le cadre de la programmation pluriannuelle. Par ailleurs, le Gouvernement a promis que 1 milliard d'euros serait réservé aux outre-mer au titre du Grand plan d'investissement. Or le Premier ministre a publié le 3 janvier dernier une circulaire relative à la mise en œuvre du Grand plan d'investissement dans laquelle les outre-mer ne sont pas mentionnés une seule fois, alors que les finalités de ce plan sont clairement soulignées. Pouvez-vous nous assurer que les outre-mer bénéficieront au minimum de ce milliard d'euros de soutien financier et nous détailler les budgets complémentaires dont ils pourront bénéficier?

Inquiétudes de nos concitoyens ultramarins enfin. La réforme des contrats aidés a déjà coûté environ 4 000 postes à La Réunion, alors que les outre-mer devaient en être exemptés.

J'ajoute un dernier point. Mes collègues de La Réunion et moi-même vous l'avons dit : de nombreuses familles réunionnaises nous interpellent sur la suppression de l'aide au logement accession. Dans notre département, 2 000 emplois sont menacés dans le secteur du BTP et les pertes sont estimées, uniquement pour 2018, à 100 millions d'euros. Je renouvelle donc la question que j'ai posée la semaine dernière à votre collègue Julien Denormandie : comptez-vous instituer un moratoire? Il s'agit pour nous d'une urgence absolue.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame la députée, vous me posez beaucoup de questions en une seule, de sorte que ma réponse, nécessairement rapide, risque de vous frustrer.

Peut-être commencerai-je par le dernier point sur les APL – aide personnalisée au logement. Vous avez en effet interpellé à deux reprises Julien Denormandie sur l'effet de la suppression des APL accession sur les entreprises. Vous avez obtenu une partie de la réponse, que je ne rappellerai pas ici.

Votre demande est partagée par d'autres : comment résoudre le problème de ces dossiers prêts à aboutir, qui tombent sous le couperet de l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2018? Une analyse juridique et financière est en cours. Si vous voulez transmettre des éléments complémentaires, nous pouvons les partager. Je sais d'ailleurs qu'une rencontre a eu lieu.

Nous devons tous chercher le moyen d'aider davantage – ou autrement, puisque même s'il y avait un délai supplémentaire pour les territoires d'outre-mer, l'APL accession est de toute façon vouée à disparaître. Comment faire pour aider les 456 dossiers annuels, dont la moitié déposés à La

Réunion ? Sous quelle forme ? Avec quel nouvel outil ? Quel parcours de logement instaurer dans chaque territoire d'outre-mer et comment le financer, notamment auprès des plus faibles ? Nous savons aussi combien il est important que nous puissions travailler sur l'habitat insalubre, qui est une vraie question dans les territoires d'outre-mer.

J'en viens à la sortie financière des assises des outre-mer et de la revue des aides économiques. Sur le CICE, je serai comme toujours très honnête et très transparente : oui, le montant fait débat. Il y a le chiffre que vous citez, celui de la FEDOM, celui que nous avons nous-mêmes évalué et celui fixé par Bercy... Tant que la discussion est en cours, je ne puis rien vous confirmer, sinon l'existence du débat ! Les différents montants seront annoncés à tous ceux qui travailleront sur le projet et à vous tous.

Dans les sorties, il y a aussi le Grand plan d'investissement. Je confirme que, dans ce cadre, le Président de la République a annoncé 1 milliard d'euros pour les territoires d'outre-mer. En clair, ce dispositif fonctionne comme un compteur : nous irons chercher dans l'ensemble des dispositifs du GPI tout ce que permet le droit commun et nous le comptabiliserons pour les territoires d'outre-mer.

Je n'ai pas le temps de détailler le reste, mais j'aurai sans doute l'occasion d'y revenir à la faveur des autres questions.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe La France insoumise.

La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon.

**M. Jean-Hugues Ratenon.** Madame la ministre, parler des outre-mer pendant quelques heures à l'occasion d'un colloque, d'un débat, d'une séance pour se donner bonne conscience n'est plus acceptable.

**M. Jean Lassalle.** Très bien !

**M. Jean-Hugues Ratenon.** Depuis des dizaines d'années, nous entendons dire par tous les gouvernements qui se sont succédé que l'outre-mer est une priorité.

**M. Jean Lassalle.** Encore mieux !

**M. Jean-Hugues Ratenon.** Si tel est vraiment le cas alors, dites-moi pourquoi nos territoires sont autant gangrenés par le chômage, pourquoi la pauvreté ne recule pas – en fait, elle augmente –, pourquoi le manque de pouvoir d'achat et la vie chère brisent la vie des gens et pourquoi la France dépense plus par habitant dans l'hexagone que dans les outre-mer.

Pourtant, vous savez que la confiance entre la population ultramarine et la France hexagonale se fissure de plus en plus. La preuve : le budget pour l'outre-mer a été rejeté par la majorité des parlementaires ultramarins.

Malgré ces avertissements, qu'a fait le Gouvernement ? Rien. Le néant. Non seulement on n'avance pas, mais on recule. Alors que vous êtes au pouvoir depuis presque un an, quelles perspectives d'avenir ont les Ultramarins ? L'État sait cependant que les outre-mer possèdent de multiples atouts pour se développer, comme cela a été encore rappelé aujourd'hui : l'agriculture, la biodiversité, le tourisme, la culture, l'économie bleue, les énergies renouvelables, la recherche, et j'en passe... mais surtout une population de plus en plus qualifiée et motivée. On a rappelé que la France possède le deuxième domaine maritime mondial : c'est une richesse qui lui est offerte par l'outre-mer !

Nous ne réclamons pas la charité, mais l'État a le devoir de nous donner les moyens de réussir notre développement. Quand et comment allez-vous faire suffisamment confiance

aux outre-mer pour déclencher véritablement leur développement et reconnaître concrètement leur spécificité ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

**M. Jean Lassalle.** Très bien !

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Avant tout, je remercie le groupe MODEM d'avoir organisé ce temps d'échange sur l'outre-mer.

**M. Jean-Hugues Ratenon.** Je les remercie à mon tour !

**Mme Annick Girardin, ministre.** L'initiative en revient aux députés, et non à moi. Je viendrai devant vous autant de fois que vous le souhaitez, parce que l'outre-mer mérite d'avoir toute sa place à l'Assemblée nationale. Si vous le souhaitez, je serai chaque fois au rendez-vous.

Les territoires d'outre-mer ont aujourd'hui besoin...

**M. Loïc Prud'homme.** D'argent !

**Mme Annick Girardin, ministre.** ...d'un élan supplémentaire pour se développer, chacun dans son bassin maritime, chacun avec ses différences, chacun avec ses richesses. C'est cette vision que je porte à travers les assises des outre-mer, qui redonnent la parole à l'ensemble des territoires, comme vous le demandez, mais aussi aux élus, aux citoyens. Cette dynamique qui est impulsée dans tous les territoires par les assises, qui est réelle, doit ensuite pouvoir être soutenue, comme le Président de la République l'a annoncé en Guyane, par des mesures budgétaires, législatives ou réglementaires, parce que nous avons un nouvel écosystème économique et social à proposer.

Les dispositifs mis en place par l'ensemble des gouvernements précédents se sont trop souvent empilés. Il convient aujourd'hui de répondre avec de nouveaux outils à des besoins qui durent depuis trop longtemps.

Il faut aussi reconnaître que certaines choses ont été faites. Le plan Mayotte 2025 n'est pas parfait, mais il existe. L'accord de l'Élysée pour le développement de la Polynésie française n'est peut-être pas parfait, mais certaines actions avancent. Le plan d'urgence et les accords pour la Guyane sont peut-être arrivés trop tardivement, mais ils sont là. Et derrière chacun de ces projets, il y a des financements.

Je souhaite aller plus loin, travailler et entendre ceux qui ne veulent plus nous faire confiance. Je leur montrerai que nous sommes à leurs côtés. Nous voulons les doter d'outils qu'ils pourront eux-mêmes mettre en place. Telle est la différenciation voulue par le Président de la République pour toutes les régions, mais surtout pour les territoires d'outre-mer.

Je serai donc aux côtés de chacun de vous pour relever ces défis – mais oui, nous sommes également soumis à des contraintes budgétaires.

**M. Loïc Prud'homme.** Quand il s'agit de supprimer l'impôt sur la fortune, elles ne pèsent pas beaucoup...

**Mme Annick Girardin, ministre.** Nous devons donc faire mieux avec les montants annoncés aujourd'hui.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon, pour sa seconde question.

**M. Jean-Hugues Ratenon.** Madame la ministre, la politique du Président de la République, c'est la casse sociale. Alors j'aimerais revenir sur un point sur lequel vous avez fourni tout à l'heure une réponse très floue.



Vous avez pris la décision de supprimer l'allocation pour l'accession sociale à la propriété. Dès le départ, la Confédération nationale du logement et le collectif des députés de La Réunion vous ont mise en garde : « Attention, ne touchez pas à ce dispositif! »

Pour exemple, La Réunion compte quatre opérateurs de logements sociaux. Actuellement, il y a 1 427 dossiers d'accession à la propriété ou de résorption de l'habitat insalubre en cours. Des centaines d'entreprises artisanales sont concernées, dont la plupart sont des entreprises du BTP. Savez-vous que le monde économique se prépare à réagir et que de futurs licenciements dans le secteur marchand sont déjà évoqués? On parle de 2 000 emplois en danger! Si ce n'est pas continuer à tuer l'économie outre-mer, dites-moi ce que c'est!

Face à ce danger, plusieurs députés de La Réunion sont déjà intervenus de manière concertée dans cet hémicycle, et aujourd'hui encore, vous constatez que nous revenons à la charge. Mais vous, pour des raisons qui nous échappent, vous persistez dans l'erreur. Je ne comprends pas votre obstination.

Permettez-moi, madame la ministre, de vous dire que c'est un non-sens économique. Ce n'est pas une aide sociale que vous supprimez, mais une allocation d'investissement.

Comme je vous l'ai déjà dit, nous ne demandons pas la charité, nous voulons des mesures de bon sens, concrètes, efficaces afin de concrétiser les projets de vie des Ultramarins et par là même renforcer notre économie.

Madame la ministre, n'oubliez pas que vous êtes vous aussi une élue de l'outre-mer. Vous êtes mandatée par un peuple d'outre-mer. À ce titre, vous avez le devoir de jouer la carte de l'outre-mer, non celle de la carte de la casse sociale imposée par le Gouvernement, dont vous vous rendez complice.

Face à votre mépris, nos questions deviennent presque inutiles et c'est pour cette raison que je n'attendrai pas votre réponse.

**M. Loïc Prud'homme.** Très bien.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur le député, parce que je ne vous méprise pas, parce que j'aime tous les territoires d'outre-mer et parce que je n'oublie pas que je suis une Ultramarine, je vais vous répondre, bien que vous quittiez l'hémicycle.

Le Gouvernement a décidé de supprimer les allocations pour l'accession sociale à la propriété après avoir constaté le véritable effondrement de la production de logements évolutifs sociaux. Pour remettre le phénomène à son juste niveau, et non pour le minimiser, je rappelle que, loin d'atteindre le chiffre annoncé de 2 400 dossiers, nous sommes passés de 1 099 dossiers en 2007 à 456 en 2017, dont la moitié à La Réunion.

Il est normal et j'entends bien que les parlementaires de La Réunion défendent cet outil qui disparaît brutalement, sans qu'on ait eu le temps d'apporter d'autre type de réponse. Je l'ai déjà dit – car j'ai l'habitude de dire les choses : nous allons travailler à un autre dispositif à même de mieux répondre aux besoins et peut-être de relancer ces opérations qui étaient en perte de vitesse.

Comment le faire? Comment préparer davantage les nouveaux outils? Comment toucher les ménages les plus modestes? Comment éviter que les entreprises du BTP ne souffrent au-delà des quelques mois pendant lesquels les

dossiers en cours, presque achevés, seront réétudiés? Cette période transitoire doit être utilisée non seulement pour créer un nouvel outil, mais aussi pour recourir aux autres dispositifs qui avaient été mis en place au même moment que l'APL accession et peuvent s'avérer tout aussi utiles sur le territoire.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe de la Gauche démocrate et républicaine. La parole est à M. Jean-Philippe Nilor.

**M. Jean-Philippe Nilor.** Madame la ministre, alors que soixante-quinze départements français voient leur population augmenter, la Martinique perd, selon l'INSEE, 4 300 habitants par an. Ces départs touchent principalement les jeunes, forces vives contraintes de quitter le territoire, faute de perspectives d'emplois. Malgré cette saignée, le chômage continue d'augmenter. Il reste largement au-dessus des 20 %, ce qui signifie qu'il est plus élevé de 65 % qu'en France hexagonale. Pourtant, dans l'esprit du principe de développement sur mesure proposé par le président Macron, et dans le cadre des assises des outre-mer, les pistes ne manquent pas.

Quelles mesures allez-vous prendre pour une défiscalisation mieux ciblée et profitable au territoire, pour une relance de la commande publique au profit des PME du BTP, mises en danger par la récente suppression de l'allocation logement accession décidée par le Gouvernement, pour la création d'une zone franche globale ou de filières franches, pour que cesse le harcèlement subi par les petites entreprises, souvent exclues même des marchés de sous-traitance et aujourd'hui pressurées par la Sécurité sociale ou les impôts, pour un soutien spécifique au secteur de l'hôtellerie croulant sous le poids des charges sociales et fiscales, ou pour l'économie bleue, véritable gisement naturel potentiel d'activités, de formation et d'emplois, ou encore pour mettre fin à la fracture numérique que nous subissons, aggravée par une surtarification des services pénalisant notre potentiel de création et d'innovation?

Enfin, pour que le développement bénéficie réellement à l'emploi, il est impératif d'adopter des mesures dérogatoires, même à titre expérimental, comme la priorité à l'emploi local à compétences suffisantes.

Bref, sans mesures fortes, concrètes et concertées avec nos acteurs économiques et institutionnels, nos territoires sont voués soit à une lente agonie, soit à déflagration sociale d'une intensité encore inégalée.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur le député, la Martinique connaît en effet une évolution démographique majeure. La baisse de sa population est accentuée par un déficit migratoire. Je crois honnêtement qu'à la Martinique comme ailleurs, nous devons recréer une nouvelle dynamique de développement et redonner de l'espoir aux jeunes.

Je vais sur les territoires. Je me suis rendue chez vous. Je me déplace dans tous les territoires d'outre-mer. Il n'y a qu'à Wallis-et-Futuna que je n'aie pas encore pu aller pour l'instant...

Je rencontre des jeunes porteurs de projets mais angoissés face à l'avenir, car ils ne sentent pas une dynamique, une volonté de les accompagner. Cette responsabilité est en partie la mienne, et j'entends l'assumer. Les entreprises de la Martinique bénéficient à l'heure actuelle d'un soutien financier important de l'État. Le volume des aides économiques, rapporté au nombre d'habitants, montre que nous disposons de moyens. À présent, l'accent doit être porté sur la dynamique. La révision fera, soyons très honnêtes, des

gagnants et des perdants. Mais peut-être a-t-on besoin de passer par là pour redonner une dynamique, aider davantage les PME et PMI, être davantage aux côtés des jeunes porteurs d'innovation, pour leur montrer que nos territoires ultramarins disposent de véritables richesses, qui les attendent. Nous serons à leurs côtés, qu'il s'agisse de formation ou d'aides économiques.

Vous avez évoqué l'idée d'une zone franche globale. Pour ma part, je pense que les zones franches d'activités peuvent être améliorées. Elles constituent des amorces pour relancer l'économie dans les territoires. Nous devons déterminer s'il faut les positionner sur des secteurs particuliers, ou si elles doivent être globales. Tout cela n'est pas encore clair pour moi et nous devons en discuter, d'autant qu'il faut mettre le tout en cohérence avec les zones nationales. Je vous invite, là aussi, à en débattre avec moi.

**M. le président.** La parole est à Mme Huguette Bello.

**Mme Huguette Bello.** Madame la ministre, pour se développer, les économies requièrent désormais une double exigence : d'une part, consolider l'existant, d'autre part, innover dans les secteurs d'avenir. Je souhaite aujourd'hui mettre l'accent sur le premier volet, et particulièrement sur les entreprises artisanales du bâtiment de La Réunion. Alors qu'elles ont longtemps constitué une filière importante, créatrice d'activité et d'emplois durables, ces entreprises abordent à présent une phase inquiétante de la crise qu'elles subissent depuis une décennie, qui a vu la disparition de 2 000 d'entre elles, la diminution de plus de 30 % de leurs effectifs et la division par deux de leur chiffre d'affaires. Pour la seule année 2017, plus de 550 sociétés, bien implantées pour beaucoup d'entre elles, ont dû cesser leur activité. Phénomène inconnu jusqu'ici, les métiers eux-mêmes, désormais, disparaissent.

À l'origine de cette situation réside un paradoxe : en dépit de l'augmentation des besoins en logements sociaux mais aussi intermédiaires, les obstacles de toutes sortes ne cessent de s'accumuler et retardent les mises en chantier de construction, de réhabilitation et de rénovation. Ces obstacles sont même parfois créés de toutes pièces par des décisions inadaptées, le dernier exemple en date étant bien sûr la suppression de l'allocation logement accession. Lancé en 2015, le plan logement outre-mer n'a pas inversé la tendance : ses objectifs sont loin d'être atteints, comme le révèle le premier bilan réalisé à mi-parcours.

Madame la ministre, puisque l'avenir des entreprises artisanales du bâtiment est intimement lié aux décisions favorables aux logements, quelles mesures – en dehors de celles des assises, qui viendront en leur temps – comptez-vous prendre pour relancer, en l'accéléérant, la mise en œuvre réelle du plan logement outre-mer et par là même pour enrayer la spirale destructrice que subissent ces entreprises ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame la députée, vous évoquez le secteur du BTP, qui doit effectivement pouvoir bénéficier de nouvelles dynamiques dans les territoires. Dans les territoires d'outre-mer, les résultats n'étant plus à la hauteur des aides accordées, nous avons eu trop tendance, pour entretenir une dynamique locale, d'une part à conforter la fonction publique, parfois à l'excès, et d'autre part à faire du BTP pour faire du BTP. Je le constate presque partout.

Ce que je souhaite, c'est que nous maintenions ensemble l'activité du BTP, en l'accompagnant davantage et différemment, grâce à de véritables projets, parmi lesquels figure le plan logement outre-mer. Certes, celui-ci, comme vous l'avez

indiqué, n'a pas permis d'obtenir des résultats entièrement satisfaisants, mais l'évaluation diffère selon les territoires. Nous voulons poursuivre l'application de ce plan au travers du maintien de la ligne budgétaire unique – LBU –, de la simplification des procédures – vous avez eu raison de les évoquer – et de la capacité, au moyen d'habilitations, pour les collectivités d'outre-mer – grâce, je l'espère, à la modification de l'article 73 de la Constitution – d'adopter des normes correspondant davantage à leur bassin maritime. En effet, là aussi, sur les questions de normes et de réglementations en matière de BTP, les situations ne se comparent pas selon que l'on se trouve dans le Pacifique, dans l'océan Indien ou en Guyane. Les traditions existant en matière de construction doivent d'ailleurs être davantage prises en compte.

La dynamique du plan logement doit donc être réactivée, comme nous nous y employons, au moyen d'une commande publique importante. Même si nous portons l'accent sur certains territoires, comme la Guyane, Mayotte ou Saint-Martin, qui est en cours de reconstruction, il n'est évidemment pas question de négliger d'autres territoires d'outre-mer – et je sais combien ce secteur est important à La Réunion.

**Mme Huguette Bello.** Venez donc nous le dire sur place !

**M. le président.** Nous en venons aux questions de La République en marche.

La parole est à M. Olivier Serva.

**M. Olivier Serva.** Madame la ministre, depuis l'alternance au conseil régional, en décembre 2015, la Guadeloupe va de mieux en mieux sur le plan économique. Après un pic cette année-là, le chômage a amorcé une tendance au recul, et nous espérons pouvoir la prolonger tout au long de la législature. Pour ma part, je n'aurai de relâche de m'y employer, notamment dans le cadre de mon mandat, tant que les Guadeloupéens n'auront pas d'emploi : tel est mon engagement.

Vous l'imaginez, c'est un sacré défi, car l'économie de notre territoire, comme celle de la plupart des outre-mer, est largement soumise aux aléas climatiques et sismiques. Nos outre-mer frémissent quand nous évoquons la saison des cyclones, qui est susceptible de venir troubler un peu plus le jeu de la production de richesses, créatrice d'emplois. Or, l'emploi est déjà mis à mal par les handicaps structurels de nos territoires, qui sont à la fois peu peuplés, éloignés, insulaires et montagneux – bref, enclavés et de ce fait soumis au pouvoir économique, qui capte le pouvoir d'achat du consommateur.

En dépit des efforts que nous avons consentis pour redynamiser un territoire frappé par 27 % de chômage, cet enclavement aboutit encore à un renchérissement des prix à la consommation, qui demeurent anormalement élevés, supérieurs de 40 % en moyenne à ceux pratiqués dans l'hexagone : de quoi accroître un peu plus la misère sociale qui frappe nos concitoyens outre-mer...

La problématique de la vie chère outre-mer est bien connue de l'ensemble des parlementaires ultramarins, que je souhaite associer à cette question. De fait, madame la ministre, les Ultramarins continuent de payer trop cher les biens qu'ils consomment. Le 20 novembre 2012, le Parlement a adopté une loi pour la régulation économique outre-mer qui comportait un certain nombre de mesures visant précisément à lutter contre ce phénomène que subissent nos concitoyens au quotidien. Les outre-mer veulent savoir, madame la ministre, où nous en sommes de la lutte contre la vie chère et de la mise en œuvre de cette grande loi.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur le député, la loi Lurel de 2012, qui avait pour objectif la régulation économique outre-mer, a conduit à la mise en place de trois dispositifs. Elle a permis la création d'un « bouclier qualité-prix » – BQP – dans les territoires ultramarins, l'amélioration de l'information, notamment sur les marges des entreprises – qu'analysent aujourd'hui les observatoires des prix, des marges et des revenus présents dans tous les territoires d'outre-mer – et a offert la possibilité aux pouvoirs publics de réguler les marchés s'ils constatent des dysfonctionnements.

Il faut souligner que des avancées ont été obtenues. Ainsi, des négociations annuelles sont menées par les préfets avec les acteurs économiques – qui ont, en règle générale, adhéré à cette démarche – sur les prix des produits de première nécessité, figurant sur les listes des BQP. Des réflexions ont été engagées sur l'extension de ce bouclier à d'autres types de productions et de consommations dans les territoires d'outre-mer. Par ailleurs, une étude a été menée par ces observatoires, notamment à La Réunion et à Mayotte, sur les prix des matériaux de construction. L'Autorité de la concurrence a été saisie, qui rendra son avis en mai 2018. Cela nous permettra peut-être d'avancer sur ces questions.

Si des progrès sont donc au rendez-vous en matière de modération des prix, ils ne sont pas à la hauteur des espoirs qu'avait suscités la loi. Celle-ci datant maintenant de cinq ans, il nous faut aujourd'hui en dresser le bilan. Cela permettra, avec le concours de l'Autorité de la concurrence, d'apporter des réponses à ces difficultés et de rappeler combien ces mesures sont indispensables aux territoires d'outre-mer.

Au-delà du bilan, et conformément aux engagements du Président de la République, je souhaite que l'analyse de l'Autorité de la concurrence porte aussi sur les prix pratiqués dans certains secteurs d'activité sensibles, que j'ai déjà cités : notamment les secteurs bancaire, aérien et des télécommunications, qui pratiquent toujours des tarifs extrêmement élevés dans les territoires d'outre-mer. L'ensemble de nos concitoyens demandent des justifications de cet état de fait. Nous aurons, je l'espère, des réponses à nos questions en ce domaine, et parviendrons ainsi à lever des freins à la concurrence. Cela devrait permettre un développement plus aisé de nos territoires ultramarins, et offrira à leurs populations les mêmes possibilités de consommation que dans l'hexagone.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Serva, pour sa deuxième question.

**M. Olivier Serva.** Madame la ministre, le 31 décembre 2017, le dispositif fiscal prévu par l'article 199 *undecies* C du code général des impôts, qui permettait aux personnes dont les revenus étaient les plus faibles de rénover leur habitation, est arrivé à échéance pour les DOM. Pourtant, 50 000 logements, dont les propriétaires vivent dans des conditions économiques difficiles, restent à rénover dans l'ensemble des outre-mer. Certes, un dispositif de crédit d'impôt a pris le relais à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cependant, celui-ci est bien moins intéressant pour les Ultramarins que la défiscalisation, dans la mesure où il induit pour eux des capacités de financement de leurs investissements. Or, le public auquel s'adresse le dispositif ne dispose pas de telles capacités.

Au cours des discussions qui ont précédé l'adoption du projet de loi de finances pour 2018, nous avons longuement échangé sur la pérennisation du dispositif de défiscalisation et sur le gel de l'ensemble des aides fiscales dans l'attente des

conclusions des assises des outre-mer. Ces discussions n'ont pas pleinement abouti et les socio-professionnels ultramarins se retrouvent dans l'incertitude quant à la portée de l'amendement dit « Letchimy », en vertu duquel le dispositif de défiscalisation continue d'être mis en œuvre tant qu'aucun mécanisme de préfinancement du crédit d'impôt n'est adopté. Cette incertitude nous fait d'ailleurs craindre les effets de l'extinction de l'ensemble des dispositifs d'aide fiscale pour les DOM, que la loi fixe au 31 décembre 2020.

La logique de l'amendement Letchimy tendrait à les rendre indéfinis, même si nous imaginons bien que telle ne saurait être la volonté du Gouvernement. Cependant, dans un contexte économique où 95 % des entreprises sont des TPE de moins de cinq salariés, qui ne disposent donc pas des moyens de financer par elles-mêmes leurs investissements, la prévisibilité et la stabilité de ces aides sont la clé de voûte d'une dynamique économique pérenne pour nos territoires.

Aussi, madame la ministre, les Ultramarins s'interrogent-ils sur les perspectives envisagées par l'État pour accompagner durablement le dynamisme de leur économie.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur le député, l'état du parc de l'habitat dans les outre-mer nécessite bien sûr la poursuite d'une politique ambitieuse de construction et de rénovation. Comme je le disais tout à l'heure, c'est d'ailleurs à ce prix que le BTP ira mieux : par la conduite de projets.

Ces politiques de soutien prennent la forme de financements sur le budget de l'outre-mer – les opérations d'amélioration de l'habitat privé ont bénéficié de 21,7 millions d'euros en 2017 – et de dispositifs d'incitation fiscale. À cet égard, j'ai souhaité que, dans la loi de finances initiale pour 2018, des réductions et des crédits d'impôts s'appliquent aussi à la réalisation de travaux de confortement contre les risques sismiques et cycloniques car, vous le savez, c'est une donnée que nous devons davantage prendre en considération.

En l'absence de mécanismes de préfinancement à taux zéro des investissements, en complément de la mobilisation des crédits d'impôts, le mécanisme défini par l'article 199 *undecies* C du code général des impôts que vous avez cité continue de s'appliquer dans les mêmes termes : il n'est donc pas arrivé à échéance et peut toujours être mobilisé. Toutefois, j'ai conscience que la rédaction de cette disposition suscite des questionnements, et crée peut-être des incertitudes. Nous devons probablement la clarifier. La revue des aides économiques constitue à l'évidence une occasion exceptionnelle de le faire.

Nous souhaiterions évidemment que ces dispositifs soient éternels, mais ce n'est pas possible. Nous n'avons pas d'autre choix que de les limiter dans le temps. Toutefois, vous avez raison : le Gouvernement n'a absolument pas l'intention de remettre en question ce dispositif, car il faut d'abord apporter une réponse complémentaire. Je considère, pour ma part, que le crédit d'impôt est plus favorable aux particuliers, parce que les acquéreurs n'ont pas à supporter les coûts d'intermédiation. Si le crédit d'impôt excède l'impôt dû, il permet de bénéficier de préfinancements dans le cadre du prêt à taux zéro, pour basculer du régime de la réduction d'impôt au crédit d'impôt.

Ce débat est passionnant et nous devons continuer à échanger sur ces questions. Là encore, je ne veux pas préjuger des travaux dans lesquels vous vous êtes largement impliqués : à la sortie de cette revue, vous obtiendrez sans doute des réponses plus précises.



**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Panonacle.

**Mme Sophie Panonacle.** Madame la ministre, vous avez évoqué récemment la volonté du Gouvernement de mettre en place un dispositif fiscal adapté aux spécificités des ports ultramarins. En effet, chacun peut comprendre que le port du Havre et celui de Rotterdam bénéficient des mêmes règles de concurrence libre et non faussée applicables au sein de l'Union européenne. Mais ces règles ne s'appliquent pas dans les Antilles, où les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre doivent faire face à la concurrence des ports de Kingston en Jamaïque, de Colón au Panama, de Freeport aux Bahamas, et de Caucédo en République Dominicaine.

En outre, l'élargissement du canal de Panama représente une opportunité de positionner nos ports d'outre-mer dans les échanges commerciaux de la Caraïbe, ce qui passe par la coordination de leurs investissements et l'adaptation de leurs régimes fiscaux.

Par ailleurs, le renforcement des services maritimes des ports des Antilles permettrait de mieux répondre aux situations de crise climatique, comme celle que nous avons vécue lors du passage de l'ouragan Irma. En effet, la voie maritime a été le premier moyen de desservir Saint-Martin depuis la Guadeloupe, grâce aux bateaux de nos armateurs français. Cet épisode dramatique a mis en lumière la valeur ajoutée que représenterait une flotte stratégique nationale transitant par nos ports ultramarins : elle permettrait d'assurer en toute indépendance la sécurité et le ravitaillement de nos concitoyens.

Madame la ministre, je vous sais attachée à ces sujets. C'est pourquoi je souhaite vous demander quelles mesures incitatives pourront être prises afin de permettre à nos ports des Antilles de développer leur potentiel pour s'ouvrir sur le monde et devenir le nouveau hub de la Caraïbe.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame la députée, la question des ports dans les territoires d'outre-mer est extrêmement importante. Les quatre grands ports maritimes, celui de La Réunion, celui de la Guyane, celui de la Martinique et bien sûr celui de la Guadeloupe, concentrent 95 % des échanges de marchandises entrant dans ces territoires : on voit bien leur importance. Ils ont vocation à se renforcer pour devenir, comme vous l'avez dit, des hubs internationaux attractifs, et doivent mieux se coordonner au sein de leur bassin, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Le 27 juillet 2017, la Commission européenne a demandé la suppression de l'exonération de l'impôt sur les sociétés en faveur des ports français, qu'elle assimilait à une aide d'État. Cette décision a touché les ports d'outre-mer. Or vous avez raison de dire que nous ne sommes pas dans la même configuration dans un territoire ultramarin. On peut comprendre la position de la Commission sur les ports nationaux, mais la situation est très différente pour les ports ultramarins : ils ne sont pas en concurrence avec les ports européens. Ils sont d'ailleurs eux-mêmes des ports européens dans leur bassin maritime.

Nous devons donc faire revenir la Commission sur sa décision pour les territoires d'outre-mer. J'ai ainsi obtenu du CIMer, le 17 novembre dernier, la mise en place d'un dispositif fiscal, adapté aux spécificités des ports ultramarins, visant à compenser les surcoûts et accueillir davantage d'activité portuaire. Nous présenterons cette proposition à la Commission européenne le mois prochain, cette démarche étant obligatoire.

Le CIMer a également décidé d'étudier l'exonération des ports ultramarins de la taxe foncière sur l'emprise des terminaux de croisière, qui permettrait à nos ports d'être davantage compétitifs dans leur bassin. Dans les Caraïbes, nous avons en effet dû faire face à la concurrence de la Jamaïque, et il faut que nous ayons une part plus importante du transport dans cette région.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Claireaux.

**M. Stéphane Claireaux.** Monsieur le président, permettez-moi en préambule de m'étonner de l'attitude peu élégante de notre collègue Ratenon. Cela n'honore pas ses électeurs, mais cela le garde.

Madame la ministre, vous avez réaffirmé aujourd'hui votre volonté de revoir les dispositifs d'aide économique en outre-mer. Nous ne pouvons que partager votre constat et déplorer un manque de lisibilité, des dispositifs obsolètes et une absence de différenciation territoriale. L'état des lieux est sans appel, les outre-mer – et j'insiste sur le pluriel – ont besoin de réponses adaptées.

Nombreux sont mes collègues sur ces bancs qui peuvent, comme moi, témoigner que les jeunes entrepreneurs de nos territoires se perdent sous la masse de dispositions empilées avec le temps et qui sont parfois bien loin de répondre aux besoins actuels de nos économies. Parallèlement, l'outre-mer est bien trop souvent attaqué par ceux qui le connaissent si mal et qui s'interrogent sur le chiffre de 2,5 milliards d'euros d'aides versées chaque année à nos territoires : l'optimisation et la transparence sont effectivement nécessaires.

Comme vous l'avez déjà précisé, l'objectif de la réforme attendue est bien d'assumer pleinement un soutien public au développement économique en outre-mer, tout en ciblant les spécificités de chacun des territoires en matière d'aides à l'investissement, d'aides au fonctionnement, d'aides à la capitalisation ou encore de dispositifs zonés.

Aussi, pouvez-vous nous expliquer, madame la ministre, quel sera le périmètre de cette réforme et comment vous comptez procéder pour transformer l'existant obscur en outils efficaces pour le développement économique de nos territoires ?

Par ailleurs, je sais l'importance que vous portez à ce que les réponses soient issues de chaque territoire. Alors, madame la ministre, quelle méthode comptez-vous employer pour associer à la réflexion les forces vives ultramarines, les acteurs socio-économiques et les élus de chaque territoire d'outre-mer ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur Claireaux, vous m'interrogez sur la revue des aides économiques et de leur périmètre. Cette revue est une occasion unique de refonte de l'ensemble de ces dispositifs, qui, aujourd'hui, manquent de cohérence, d'efficacité et surtout de lisibilité.

Le périmètre, volontairement large, n'exclut que l'octroi de mer, aide décidée par les collectivités. La revue concerne les aides à l'investissement, comme la défiscalisation ; la TVA non perçue récupérable – TVA NPR – ; les aides de fonctionnement, comme l'exonération des charges prévue par la LODEOM et par la loi de programme pour l'outre-mer, le CICE, qui doit être remplacé par d'autres dispositifs de soutien, notamment d'exonération de charges, et l'aide au fret ; les aides à la capitalisation, comme les fonds d'investissement de proximité – FIP – ; enfin, les aides fiscales zonées que sont la ZFA – zone franche d'activité –, la ZFU – zone franche urbaine – et la ZRR – zone de revitalisation rurale.

Pour répondre à l'évolution des besoins dans ces territoires, certaines de ces aides nécessitent des ajustements, parfois uniquement techniques comme pour la défiscalisation. D'autres ont besoin d'une révision profonde: c'est notamment le cas des exonérations, du fait de la fin du CICE. Il convient même de réinterroger le fondement de certaines aides, comme celui de la TVA NPR.

Nous avons déjà mené de nombreuses réunions avec les acteurs économiques, représentés notamment par la FEDOM. Nous avons créé un groupe de travail avec des parlementaires, députés et sénateurs d'outre-mer et de l'hexagone, qui participeront à cette réflexion. Nous souhaitons également créer de nouveaux outils à destination des PME et des TPE des territoires d'outre-mer, afin de mieux les accompagner. Nous devons également tenir compte des deux statuts des articles 73 et 74 de la Constitution ainsi que de celui de la Nouvelle-Calédonie, cette pluralité exigeant le déploiement de dispositifs et réponses différents, du fait notamment des spécificités fiscales.

Je ne peux pas vous en dire plus sur cette co-construction, car ce serait aller trop vite dans le travail prévu.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Claireaux pour sa seconde question.

**M. Stéphane Claireaux.** Elle porte sur l'économie bleue. Chacun ici connaît votre engagement pour la vocation maritime de nos territoires et votre volonté de développer l'attractivité des ports en outre-mer, madame la ministre. Cet attachement est partagé par l'ensemble du Gouvernement et s'est traduit en novembre dernier, à l'issue du CIMer, par plusieurs annonces spécifiques pour l'outre-mer.

Je pense tout d'abord à l'expérimentation de zone hors taxes au sein de villes portuaires ultramarines, afin de favoriser notamment le développement du tourisme de croisière. Vous avez bien compris, madame la ministre, que la croisière était un secteur en plein essor, que ce soit aux Antilles, dans le Pacifique, dans l'océan Indien ou en Atlantique Nord, dans le golfe du Saint-Laurent aux alentours de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pouvez-vous nous dire, madame la ministre, quelle forme prendra cette expérimentation de zone hors taxes ?

Par ailleurs, toujours lors du CIMer, vous avez évoqué le rétablissement d'un taux réduit de TVA sur la location des bateaux de plaisance, secteur lui aussi en pleine croissance dans nos territoires. Quelles actions ont donc été entreprises en ce sens ?

Pour conclure, aucun développement de l'économie bleue ne pourra s'opérer sans une formation adéquate de nos jeunes Ultramarins. Je sais à quel point cet aspect vous importe: vous avez proposé, toujours lors du CIMer, la mise en place de sections maritimes dans nos lycées professionnels et vous aspirez à une possible « coloration maritime » de l'enseignement au sein de nos lycées généraux. Sur ce dernier point, pouvez-vous, madame la ministre, nous expliquer votre vision de cet axe très innovant en matière de formation ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Vous avez raison, monsieur le député, le tourisme de croisière est en plein essor, comme le montrent les taux de croissance de ce secteur depuis trois ans dans les territoires d'outre-mer, qui sont même à deux chiffres en Martinique, en Guadeloupe et en Polynésie. Les perspectives annoncées sont porteuses d'espoir, et nous cherchons de l'espoir et de la dynamique pour persuader nos jeunes de rester s'investir dans nos territoires. Il s'agit donc d'un secteur à privilégier.

Le CIMer du 17 novembre a pris des mesures fortes en ce sens. Il s'agit d'abord d'expérimenter une zone de *duty free* dans un port ultramarin, si un DROM nous en fait la demande. Nous mettons cet outil à la disposition des territoires qui souhaitent le développer. Le CIMer permet aussi d'assouplir les régimes de visas et de programmer des formations spécifiques pour l'accueil des croisières.

L'expérimentation de la zone de *duty free* relève d'un travail technique qui en cours. Cet outil sera très rapidement disponible. Il répond à une demande venant des Antilles et cette possibilité leur est aujourd'hui ouverte, comme à d'autres d'ailleurs. L'objectif est de débiter cette première expérimentation avant la fin de l'année.

Nous avons aussi décidé d'étudier l'application d'un taux réduit de TVA sur la location des bateaux de plaisance. Cette mesure répond à des demandes des entreprises qui sont soumises à de fortes concurrences internationales, notamment dans les Caraïbes. Il faut cependant s'assurer de ne pas créer d'effets d'aubaine et d'établir un cadre précis, tâche à laquelle nous allons nous atteler très vite.

Enfin, nous sommes allés plus loin dans les formations maritimes que ce que nous avons déjà entrepris avec Ericka Bareigts lors du CIMer précédent. À l'époque, nous avions signalé l'importance de ce secteur et souhaité toutes deux la rédaction d'un rapport, qui n'a jamais été entreprise.

**Mme Ericka Bareigts.** C'est vrai !

**Mme Annick Girardin, ministre.** Alors passons directement à l'action, et menons des expérimentations sur le terrain. Sur les onze lycées maritimes qui existent, aucun n'est situé dans un territoire d'outre-mer !

**Mme Huguette Bello.** Eh oui !

**Mme Annick Girardin, ministre.** Il nous faut innover pour répondre aux besoins.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Les Républicains.

La parole est à M. David Lorion.

**M. David Lorion.** Madame la ministre, cela fait plusieurs semaines que nous tentons d'attirer votre attention sur la suppression de l'allocation d'accession au logement social.

Nous avons enfin eu droit à un début de réponse sur le fait que des centaines de familles, des opérateurs sociaux et des petites entreprises pourraient ne pas faire faillite, ne pas entrer en désespérance et continuer à travailler. C'est une promesse que vous nous faites ce soir devant notre assemblée et que je répéterai à ces familles. Je m'en réjouis. Mais je ne comprends pas que le ministère de l'outre-mer n'ait pas eu plus tôt son mot à dire sur la question du logement social. Le ministère de l'outre-mer est-il encore le pivot du logement social outre-mer, ou cette question est-elle traitée dans un autre ministère ? Cette question me paraît essentielle pour la suite de l'existence même du ministère de l'outre-mer.

Par-delà ce débat, je souhaite évoquer le grand chantier que vous avez entrepris, madame la ministre, et qui me semble essentiel pour les outre-mer: celui de la réforme des aides publiques aux entreprises. Cette réforme est nécessaire, utile et intelligente, à condition qu'elle s'inscrive dans le cadre d'un débat auquel tous les députés puissent participer. Or j'appelle votre attention sur le fait que beaucoup n'y sont pas conviés. J'exprime l'espoir d'y participer. J'aspire à la mise en place d'un fonds d'investissement public, à un accès facilité aux aides pour les petites entreprises, et surtout à des lendemains qui chantent et à un ministère des outre-mer fort !

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Monsieur Lorion, vous avez en effet appelé mon attention sur ces points, mais franchement, elle l'était déjà bien avant ! Vous savez très bien, car cela fait partie du jeu, qu'il y a des débats entre les ministères, puis des arbitrages, et qu'une fois le combat terminé et l'arbitrage rendu, on défend la position retenue – c'est en tout cas ma logique politique.

L'outre-mer fait toujours entendre sa voix. Je vous rappelle que le réflexe outre-mer avance et ne se réduit pas à un slogan.

**Mme Huguette Bello.** Ah bon ?

**Mme Annick Girardin, ministre.** Cela signifie que chaque direction ministérielle compte des correspondants outre-mer, et surtout chaque cabinet ministériel, afin que les spécificités des territoires d'outre-mer ne soient pas négligées.

Honnêtement, j'estime que la décision de supprimer l'allocation logement accession dans les territoires d'outre-mer a été brutale, et que son application dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018 est tombée comme un couperet alors que nous aurions peut-être pu nous préparer davantage. Toutefois, le secrétaire d'État Julien Denormandie, interrogé par deux fois à ce sujet dans cet hémicycle, a annoncé qu'il réfléchirait au moratoire demandé.

**Mme Huguette Bello.** Il existe une dérogation !

**Mme Annick Girardin, ministre.** Il est toujours compliqué d'utiliser le terme « moratoire ». Le Gouvernement a néanmoins admis que le couperet est tombé trop vite et prévu de réfléchir aux réponses à formuler pour toutes ces familles dont le dossier était prêt et mérite d'être revu. Bref, mon attention est en effet requise sur l'ensemble des dossiers des territoires d'outre-mer, y compris le logement.

Mon attention s'est aussi portée sur la revue des aides économiques et la nécessité d'impulser de nouvelles dynamiques de développement dans tous nos territoires d'outre-mer, au profit de l'économie et de ceux qui y ont investi mais aussi de notre jeunesse, afin de lui donner envie d'y revenir, de s'y installer et de créer sur place. C'est pourquoi nos aides doivent davantage être tournées vers le soutien à l'innovation.

Le ministère des outre-mer demeure le pivot de tout ce qui concerne les outre-mer. Je n'en pense pas moins, honnêtement, qu'il faut d'abord réclamer l'application du droit commun. Réclamons l'application de tout le droit commun, y compris, pour ce qui est du logement, l'intervention de l'ANAH – Agence nationale de l'habitat – et de l'ANRU – Agence nationale pour la rénovation urbaine – et laissons les spécificités au ministère des outre-mer.

**Mme Huguette Bello.** Pourquoi ne bénéficions-nous pas d'une dérogation, comme les territoires situés en zone 3 ?

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Bassire.

**Mme Nathalie Bassire.** Madame la ministre, lors du débat sur la loi pour l'égalité réelle outre-mer, les différents rapporteurs ont rappelé la pertinence des zones franches pour les outre-mer, en raison de la proximité, dans nos environnements régionaux, de pays offrant des niveaux de salaires beaucoup moins élevés que les nôtres.

Ils ont également mis l'accent sur la nécessité de réfléchir à une rationalisation et à une simplification du dispositif, évoquant notamment la mise en place de zones franches globales. La région Réunion, chef de file en matière de développement économique, réfléchit à la création d'une zone franche dédiée à l'export en vue de produire à

La Réunion, avec une main-d'œuvre et un savoir-faire réunionnais, des biens qui seraient ensuite exportés vers des pays étrangers.

Une telle zone franche serait très attractive pour les investisseurs étrangers, en raison non seulement du niveau des charges fiscales et sociales mais aussi du bénéfice du label français et de la conformité des produits aux normes européennes. Afin de ne pas déstabiliser le marché local, la production qui y serait réalisée ne pourrait être vendue à La Réunion que dans la limite d'un quota, par exemple de 20 %.

Je rappelle que La Réunion est le seul territoire de la zone géographique de l'océan Indien offrant toutes les conditions de sécurité souhaitées, notamment en matière financière. Ainsi, les entreprises étrangères, notamment celles des grandes puissances économiques et démographiques riveraines de la zone géographique du Grand océan Indien, pourraient fabriquer à La Réunion des produits de qualité et les vendre sur leurs marchés nationaux, dont les consommateurs sont friands du « made in France ».

Madame la ministre, la situation de nos outre-mer en matière d'activité et d'emploi impose de leur fournir des outils leur permettant de s'ouvrir au monde, dans le cadre d'un nouveau modèle de développement économique. À l'heure où vous travaillez à la remise à plat des dispositifs d'aides publiques aux entreprises outre-mer, pouvez-vous indiquer si vous envisagez de créer des zones franches globales et nous assurer, dans ce cadre, du soutien plein et entier du Gouvernement au projet d'ouverture d'une zone franche dédiée à l'export à La Réunion ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame Bassire, vous proposez la création, à La Réunion, d'une zone franche dédiée à l'export permettant de produire localement et à moindre coût des biens qui pourraient ensuite être exportés. Il s'agit d'une proposition intéressante. Dans le cadre de la revue des aides économiques, elle a toute sa place.

Sa réalisation permettrait en effet de renforcer la dynamique de production. Le dispositif actuel des zones franches d'activités, fondé sur des abattements fiscaux, présente en effet des défauts. Il faut que nous puissions en parler.

Peut-être devrions-nous élargir le champ d'application de ce dispositif à des secteurs économiques qui en sont exclus. En effet, le dispositif des zones franches d'activités est actuellement trop concentré : 30 % des entreprises captent 80 % des abattements fiscaux. C'est peut-être dans ce cadre que votre proposition doit s'inscrire, madame Bassire, en envisageant de fléchir davantage les aides publiques vers des secteurs importants pour le développement de chaque territoire.

Par ailleurs, il est difficile d'articuler les zones franches spécifiques au territoire de La Réunion avec celles qui existent déjà, notamment les ZRR, les ZFU et les ZFA. Tout cela est empilé dans des dispositifs qui finissent pas en devenir illisibles. Il est sans doute nécessaire de les réviser afin d'accroître leur efficacité.

Les zones franches servent à amorcer une dynamique et ont vocation à disparaître ensuite. La proposition dont nous parlons s'inscrit dans une autre dimension : il s'agit de donner aux entreprises la possibilité d'être davantage concurrentielles dans la zone géographique où se trouve La Réunion, compte tenu des conditions offertes par l'Inde, l'Afrique du Sud ou l'île Maurice.



Telle est bien l'idée qui sous-tend la zone franche d'activités que vous évoquez, madame Bassire. Rien n'interdit de travailler sur cette proposition dans le cadre de la revue des en profondeur des aides économiques.

**M. le président.** La parole est à Mme Claire Guion-Firmin.

**Mme Claire Guion-Firmin.** Madame la ministre, à quelques mois d'une nouvelle saison cyclonique que la population appréhende fortement, tout reste à reconstruire sur l'île de Saint-Martin. L'économie peine à redémarrer. Au mieux, nous pouvons espérer une reprise de la fréquentation touristique pour la saison 2019-2020.

Des entreprises sont encore dans l'attente d'expertises et d'indemnisations de la part des assurances. Nous craignons qu'elles ne déposent le bilan et licencient leurs salariés, ce qui serait un drame tant économique qu'humain.

Faute d'études statistiques, Saint-Martin se trouve dans un angle mort des politiques publiques. Ainsi, il est très difficile d'établir l'étendue des besoins, ce qui empêche de mener une véritable politique économique dans le cadre de la collectivité.

Un indice des prix reste à établir et le PIB doit être évalué. Nous ne disposons de données ni sur le taux de pauvreté, ni sur le commerce extérieur – bref, ce dont toutes les collectivités françaises bénéficient.

Nous espérons la création d'une antenne de l'INSEE à Saint-Martin. Alors même que la Commission européenne souhaite obtenir des données économiques actualisées afin d'établir les programmes opérationnels pluriannuels et d'en désigner les autorités de gestion, cette carence d'outils d'évaluation fiables risque de nous handicaper encore davantage.

Pour la période de programmation budgétaire 2021-2027, compte tenu de l'ampleur du chantier de reconstruction, Saint-Martin doit pouvoir gérer en toute autonomie les financements qui lui sont accordés par l'Europe.

Par ailleurs, la commissaire Mme Creu a annoncé l'octroi d'une aide financière pour catastrophe naturelle de 49 millions d'euros, prélevée sur le fonds de solidarité de l'Union européenne – FSUE. Madame la ministre, nous nous interrogeons sur la ventilation de cette aide entre les collectivités d'outre-mer concernées et l'État. Aucun effort ne doit être épargné pour relever Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame Guion-Firmin, je comprends l'inquiétude qui inspire votre question. Je tiens à dire combien je suis navrée qu'un hôtel de Saint-Barthélemy juste réhabilité soit parti en fumée dans un incendie et qu'il subsiste quelques inquiétudes fortes au sujet des hôtels de Saint-Martin, en dépit des efforts consentis.

Vous évoquez le manque de données statistiques à propos de Saint-Martin. Il s'agit en effet d'une vraie difficulté. Comme vous le savez, les statistiques sont nécessaires à la mise en place des politiques publiques, car elles permettent d'en prendre la mesure et de les doser.

L'absence de collecte de telles données constitue un point noir de notre accompagnement du territoire. Je suis d'autant plus sensible à ce sujet que j'en connais une variante chez moi, sur le même type de territoire – qui est même plus petit encore ! Je sais donc combien il importe de disposer de données statistiques.

L'INSEE a réalisé en 2016 un premier diagnostic territorial à partir des données disponibles, fournies notamment par l'IEDOM, qui a programmé une mission d'étude du PIB de Saint-Martin. Je suis d'accord avec vous, madame Guion-Firmin : tout cela est encore insuffisant. Il faut aller plus loin et être en mesure de satisfaire aux besoins du territoire que vous représentez, sans que cela signifie obligatoirement, je dois vous le dire très honnêtement, qu'il y aura une antenne de l'INSEE à Saint-Martin.

Vous avez également évoqué le fonds de solidarité de l'Union européenne. Je profite de cette intervention pour remercier la Commission européenne du soutien qu'elle a apporté à Saint-Martin, à Saint-Barthélemy et à la Guadeloupe. Ces territoires ont été soutenus. La France a obtenu 49 millions d'euros, soit le montant de sa demande, destinés à Saint-Martin et à la Guadeloupe. Une première avance de 4,9 millions d'euros a en partie été versée à la collectivité territoriale de Saint-Martin afin de couvrir les premières dépenses.

Au demeurant, le FSUE est soumis à des exigences particulières et exige la satisfaction de certains critères. Il s'agit bien de traiter l'urgence. Nous procédons donc à des investissements de première nécessité, permettant notamment la remise en fonctionnement des infrastructures, engagée par la collectivité territoriale de Saint-Martin depuis l'an dernier. Nous serons à ses côtés, car elle demeure bien entendu une priorité. Elle doit bénéficier pleinement du soutien européen.

**M. le président.** La parole est à Mme Nadia Ramassamy.

**Mme Nadia Ramassamy.** Madame la ministre, la loi de finances pour 2018 n'a pas pris en compte les spécificités et les difficultés des outre-mer. Elle prévoit des coupes budgétaires qui n'ont pas réduit les inégalités latentes. Elle ne fait que pénaliser nos régions et aggraver les situations.

La loi sur l'égalité réelle outre-mer en est restée au stade de la déclaration de bonnes intentions. Aucune action concrète n'a été menée pour améliorer le quotidien des Ultramarins. Aucun résultat n'a donc été acquis pour une population qui ne peut plus attendre.

S'ajoute à cela la suppression de l'aide au logement accession, qui permettait aux ménages d'accéder à la propriété en finançant une partie de leurs emprunts. Ces familles n'ont plus la possibilité de devenir propriétaires. Condamnées à rester locataires à vie, elles seront encore plus dépendantes des aides locatives de l'État qu'auparavant. Par ailleurs, cette suppression affecte gravement l'activité des TPE et des PME, ce qui induit une perte d'emplois.

Le Président de la République a évoqué l'expérimentation des emplois francs dans certaines régions de France. Pourquoi celle-ci n'a-t-elle pas eu lieu dans nos territoires, alors même qu'ils sont particulièrement touchés par le chômage et la vie chère ?

La création de zones franches dans des secteurs d'activités pourvoyeurs d'emplois et spécifiques à chaque territoire d'outre-mer serait une bonne initiative. Elles permettraient aux très petites, petites et moyennes entreprises de mieux se développer et surtout de perdurer.

Madame la ministre, vous affirmez qu'il faut attendre la fin des assises des outre-mer pour dresser l'état des lieux afin de mieux établir les contrats de convergences qui en découleront.

À la suite des assises, entendez-vous présenter rapidement une grande loi relative aux outre-mer, afin de rendre effectives les déclarations d'intention de la loi de programmation

relative à l'égalité réelle outre-mer, de corriger les lacunes des lois de finances et d'aider enfin les citoyens ultramarins en compensant les inégalités économiques et sociales avec la métropole ?

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Vous me demandez quelles suites nous entendons donner aux assises, notamment d'un point de vue budgétaire. Je vous répondrai d'abord que le Livre bleu servira de référence pour déterminer les politiques publiques menées outre-mer.

La revue des aides économiques et fiscales sera inscrite dans la loi de finances pour 2019 – nous aurons l'occasion d'en débattre pour co-construire cette réponse économique. L'enjeu tourne entre 2 et 2,5 milliards d'euros, selon les évaluations. De plus, l'outre-mer trouvera toute sa place dans le Grand plan d'investissement, déjà mentionné : en effet, 1 milliard d'euros y sera fléché à destination des territoires d'outre-mer. Enfin, les contrats de plan État-région, qui sont à mi-parcours, doivent être révisés et renforcés pour financer notamment les mesures issues des assises et les projets qui figureront dans le Livre bleu. Les contrats de plan seront bien sûr négociés avec les collectivités territoriales, dans le cadre des plans de convergence : tout cela doit se faire en concertation.

Différents financements, émanant de différents ministères et qui n'avaient pas été mobilisés jusqu'à présent, permettront également de mener à bien des projets issus des assises.

Quant à une grande loi sur les outre-mer, je ne suis pas persuadée qu'elle serait utile, d'autant que le calendrier parlementaire ne permettrait pas qu'elle soit examinée avant longtemps : mieux vaut, à mon sens, être plus rapide. Nous n'avons pas de temps à perdre.

**M. le président.** La parole est à Mme Marine Le Pen, au titre des députés non inscrits.

**Mme Marine Le Pen.** Madame la ministre, permettez-moi d'abord de m'attrister qu'un débat sur l'outre-mer ne suscite de questions que de nos collègues ultramarins. (*Dénégations sur les bancs des groupes REM et NG.*) Je profite également de cette occasion pour exprimer mon affection à l'égard de nos compatriotes d'outre-mer, qui m'ont fait l'honneur de me porter en tête au premier tour de l'élection présidentielle.

**Mme Huguette Bello.** Allons bon, voilà qu'elle nous aime ! (*Sourires.*)

**Mme Marine Le Pen.** Malgré des assises lancées à l'automne dernier, l'outre-mer semble sorti du spectre des préoccupations gouvernementales. J'ai pour ma part défendu pendant la campagne présidentielle la création d'un grand ministère d'État dédié à ces territoires, qui doivent faire l'objet d'actions massives et volontaristes, mais aussi se voir véritablement reconnus.

Nous savons tous ici que deux fléaux touchent un grand nombre de nos collectivités ultramarines : l'immigration clandestine massive, et son corollaire, l'explosion de l'insécurité. La Guyane, Mayotte et petit à petit La Réunion sont submergées par l'immigration surinamienne et comorienne ; quant à la Guadeloupe, elle détient désormais le triste record de l'insécurité, en raison notamment du trafic de drogue, tenu par des réseaux haïtiens.

Soyons lucides : dans ces territoires, aucune action économique ne sera efficace tant que l'État ne se sera pas attaqué fermement à ces deux problèmes, car les investisseurs ont besoin de sécurité pour s'engager. De toute façon, rien n'est prévu : ni création de zones d'investissement prioritaires

regroupant les dispositifs Pons, Perben et Girardin, ni développement de l'or bleu... Il n'y aura donc hélas ni relance du secteur du bâtiment et travaux publics, ni implantation de nouveaux investisseurs, ni par conséquent de créations d'emplois.

Vous n'êtes pas ministre de l'intérieur, et c'est pourquoi, madame la ministre, ma question portera sur l'un des outils économiques destinés à protéger et développer les outre-mer : l'octroi de mer. Allez-vous enfin le refonder ? Dans sa forme actuelle, il ne protège pas l'industrie locale, il n'instaure pas de protectionnisme intelligent ; pire, il est à l'origine de la faiblesse inadmissible du pouvoir d'achat de nos compatriotes ultramarins, car il s'applique à tous les produits, y compris ceux venus de métropole. Pourquoi les collectivités territoriales ultramarines ne sont-elles pas financées de la même manière que celles de la métropole ? Pourquoi maintenir en l'état cet octroi de mer, véritable double peine pour nos compatriotes d'outre-mer lorsqu'il s'applique à des productions qui ne sont pas en concurrence avec des productions locales ? (*Applaudissements parmi certains députés non inscrits.*)

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

**Mme Annick Girardin, ministre.** Madame la députée, vous m'interrogez sur l'immigration et l'insécurité. J'ai été secrétaire d'État au développement et à la francophonie, et j'ai toujours dit que développement et sécurité étaient indissociables ; il ne faut pas opposer ces deux missions – ce que vous ne faites pas – car elles sont complémentaires.

Aujourd'hui, nous entendons créer de nouvelles dynamiques économiques dans les territoires ultramarins, afin de développer l'emploi et faire reculer le chômage. C'est pourquoi nous voulons revoir les soutiens économiques que nous apportons à ces territoires.

S'agissant de l'octroi de mer, c'est une co-construction avec les collectivités territoriales, nous en avons largement débattu avec elles. Sa réforme n'est pas à l'ordre du jour, je l'ai dit tout à l'heure. D'autres mesures seront mieux à même de faciliter l'intégration économique de nos territoires ultramarins.

Les assises des outre-mer sont là pour répondre, au-delà des problèmes économiques, à toutes les questions que se posent nos concitoyens ultramarins.

Vous évoquez Mayotte et la Guyane, qui connaissent aujourd'hui des violences importantes. Nous sommes très mobilisés, tous les jours, pour accompagner ces territoires et apporter des réponses. En Guyane, le plan d'urgence a permis de dégager des moyens nouveaux ; quant à Mayotte, nous y renforçons les effectifs présents. Nous sommes très conscients de l'importance de ces problèmes et très engagés pour les résoudre.

**M. le président.** La séance de questions sur la politique économique en outre-mer est terminée.

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

3

### QUESTIONS SUR LA POLITIQUE NATIONALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions sur la politique nationale en matière de sécurité routière et d'aménagement des infrastructures de transport.

Je vous rappelle que la Conférence des présidents a fixé à deux minutes la durée maximale de chaque question et de chaque réponse.

Nous commençons par des questions du groupe UDI, Agir et indépendants.

La parole est à M. Thierry Benoit.

**M. Thierry Benoit.** Monsieur le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, je veux vous interpeller cet après-midi sur des questions de sécurité, et notamment de sécurité routière. En particulier, je voudrais vous entendre sur ce qui constitue pour nos concitoyens un sujet important de préoccupation : la proposition du Gouvernement d'abaisser partout à 80 kilomètres/heure la limite de vitesse sur les axes routiers dits bidirectionnels.

Je considère cette proposition comme discriminante pour celles et ceux qui habitent des territoires où il n'y a pas d'infrastructures suffisamment modernes, en particulier des routes à deux fois deux voies. Il faut agir pour la sécurité, bien sûr, mais avec discernement !

Monsieur le secrétaire d'État, je viens de vous remettre un courrier que j'ai déjà adressé à M. le Premier ministre il y a quelques semaines. J'y propose que, dans chaque département, les cellules mixtes de sécurité – composées d'agents de l'État, des départements, de gendarmes, de policiers et d'élus locaux – bâtissent un schéma départemental qui distinguerait les axes dangereux, où la limitation à 80 kilomètres/heure est pertinente, de ceux que je qualifierais de plus modernes, de plus structurés – je pense en particulier aux axes à quatre voies.

Si je parle de discrimination, c'est que cette mesure s'ajoute à la hausse du prix du carburant, mais aussi aux problèmes rencontrés dans les territoires ruraux pour accéder à la téléphonie mobile, au numérique, à l'énergie, au réseau ferroviaire... Lorsque je lis le rapport Spinetta, qui encourage l'État à ne pas respecter les contrats de plan État-région, lorsque je lis le rapport Duron, qui ne fait aucune proposition pour le Grand Ouest, et notamment la région Bretagne dont je suis l'un des élus, je m'inquiète fortement ! C'est pourquoi je demande instamment au Premier ministre et au Gouvernement de faire preuve de discernement sur cette question de la généralisation de l'abaissement de la limite de vitesse.

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

**M. Sébastien Lecornu,** secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, permettez-moi d'abord de vous prier d'excuser Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, et Mme Jacqueline Gourault, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur. Je représenterai le Gouvernement pour cette séance de questions.

J'ai présidé le conseil départemental de l'Eure, département particulièrement rural de 600 000 habitants. J'ai eu aussi l'honneur de servir en tant que réserviste opérationnel dans la gendarmerie : j'ai donc une histoire personnelle tout à fait particulière en matière de violences routières.

Je vous remercie, monsieur le député, de la tonalité de votre question ; je salue votre approche technique, alors que nous avons entendu beaucoup de choses, et notamment beaucoup de politique hélas, sur ces questions. C'est pourtant de tragédies humaines dont nous parlons.

Les chiffres sont malheureusement têtus : en 2017, 3 693 personnes sont mortes sur les routes françaises, métropolitaines et ultramarines ; le nombre de blessés très graves est sept fois plus élevé. Or 90 % de ces décès sont la conséquence de comportements humains, et la vitesse est en cause dans 55 % des cas, soit plus de la moitié.

Il n'est pas facile de vous répondre dans le bref temps qui m'est imparti. Cette mesure d'abaissement de la limite de vitesse doit être replacée dans un contexte très large, qui comprend aussi d'autres questions comme les stupéfiants, la conduite sans permis, l'alcoolémie, l'usage du téléphone au volant...

La limitation de la vitesse à 80 kilomètres/heure est une expérimentation qui commencera le 1<sup>er</sup> juillet sur les routes bidirectionnelles où la vitesse est aujourd'hui limitée à 90 kilomètres/heure. Le Premier ministre a fait un choix, qu'à ce stade nous assumons : celui d'appliquer cette disposition sur l'ensemble du réseau, même lorsque les conseils départementaux – j'en ai présidé un – disposent de l'autorité en matière de voirie.

**M. Charles de Courson.** C'est un peu curieux !

**M. Sébastien Lecornu,** secrétaire d'État. Toutefois, je prends acte du courrier que vous venez de me remettre et je l'adresserai au Premier ministre.

J'aurai sûrement l'occasion de revenir tout à l'heure sur la question de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres/heure.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson.

**M. Charles de Courson.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais appeler votre attention sur la situation préoccupante de la route nationale 4, ou RN 4, entre Paris et Strasbourg. Axe majeur pour le trafic de poids lourds en transit, elle nécessite un entretien régulier qui fait, hélas, parfois défaut. Or, si sur certains tronçons du département de la Marne, la RN 4 est en deux fois deux voies, sur d'autres, elle est une simple deux voies. Pourtant, il s'agit du principal axe routier vers l'est de la France.

En outre, cette route nationale continue de traverser la partie ouest de la ville de Vitry-le-François, la dernière ville entre Paris et Strasbourg qui ne bénéficie pas d'un contournement complet : celui-ci n'a été réalisé qu'à moitié. Si la déviation par l'est a été faite il y a plus de trente ans, la déviation par l'ouest, dont le coût est estimé à environ 300 millions d'euros, est toujours en attente, faisant de la traversée de Vitry-le-François le principal point noir de l'axe routier entre Paris et Nancy. Près de 2 500 camions et 11 000 voitures traversent chaque jour la petite ville de Vitry-le-



François, provoquant nuisances, pollutions et bouchons pour près de 6 000 habitants, sur un total d'un peu plus de 12 000. La moitié des habitants de Vitry-le-François sont donc empoisonnés, au sens technique du terme, par les émanations, la fumée, etc. Un projet de contournement complet de la ville avait été étudié, mais cela fait, malheureusement, de très nombreuses années que la situation est bloquée, en raison du coût de la réalisation.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, ma question est-elle simple : où en est la mise à quatre voies de la totalité de la RN 4 ? La promesse avait été faite en 1974, par le Premier ministre de l'époque, que ce serait réalisé en 1977 – mais vous n'étiez pas encore né : vous serez donc pardonné !

**Mme Cendra Motin.** De toute façon, il y a prescription !

**M. Charles de Courson.** Cependant, vous êtes aujourd'hui aux responsabilités : pouvez-vous nous donner une échéance pour la réalisation du contournement par l'ouest de Vitry-le-François ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, étant né en 1986, il me revient de porter la parole du Gouvernement, donc de l'État, avec quelque retard... (*Sourires.*)

La RN 4 entre Paris et Strasbourg présente des profils en travers variés, avec des sections en deux fois deux voies et des échangeurs dénivelés, qui sont le reflet des trafics constatés sur les différentes sections. Ainsi, dans la section comprise entre la Francilienne et Vaudoy-en-Brie, en Seine-et-Marne, où le trafic est supérieur à 11 000 véhicules par jour, la RN 4 présente un profil en deux fois deux voies. À l'est de cette section, jusqu'à Vitry-le-François, le trafic étant nettement plus faible, le profil est bidirectionnel, avec néanmoins quelques portions en trois voies, voire en deux fois deux voies, sur les sections sensibles.

Le parti d'aménagement actuel est d'adapter les tronçons aux enjeux de sécurité et de desserte. Il n'est pas prévu d'y apporter de modifications. Compte tenu du faible trafic observé sur la RN 4 entre l'A 26 et la convergence avec la RN 44 au niveau de Vitry-le-François, il n'est pas envisagé de relancer les études sur le contournement de Vitry, d'autant que l'avant-projet de 2006 avait mis en évidence la nécessité de réaliser un viaduc de plus de deux kilomètres afin de maintenir la transparence hydraulique du projet par rapport à la Marne : cet ouvrage pourrait coûter à lui seul quelque 150 millions d'euros. Eu égard aux problèmes de sécurité que connaît la RN 4 dans le secteur de Gogney, Saint-Georges et Héming, l'ambition de l'État est d'élargir cette section et d'achever ainsi la mise en deux fois deux voies de la RN 4 en Lorraine.

Certains aménagements de sécurité sur la RN 4 sont néanmoins prévus. Entre 2013 et 2015, 2 millions d'euros ont été affectés à sa sécurisation dans sa traversée de la Marne avec des travaux de reprise de dispositifs de retenue non conformes et de suppression d'obstacles latéraux : glissières, arbres, etc. En 2018, il est prévu de consacrer 500 000 euros à la signalisation des obstacles latéraux.

La ministre des transports, Élisabeth Borne, ainsi que son cabinet, se tiennent à votre disposition pour en discuter, monsieur le député.

**M. le président.** La parole est à Mme Lise Magnier.

**Mme Lise Magnier.** Monsieur le secrétaire d'État, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a libéralisé le marché français du

transport de passagers depuis août 2015, permettant aux services librement organisés de se développer, tout en proposant une nouvelle offre de mobilité à l'ensemble de la population, comme dans de nombreux autres pays européens.

Ouibus, opérateur français d'autocars longue distance, cumule près de 185 millions d'euros de pertes en moins de cinq ans, dont 45 millions en 2016 uniquement. La société maintient néanmoins sa volonté de se maintenir sur un marché où elle peine à être rentable, tout en freinant l'ouverture à la concurrence de ce dernier. En effet, la filiale de la SNCF, forte du monopole de sa maison mère sur le rail, fait en sorte de maintenir son monopole sur les autocars longue distance, alors même que de nombreux investissements seraient nécessaires pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les autres pays européens, l'ouverture à la concurrence s'est parfaitement bien déroulée ; chaque acteur a pu trouver sa place. En France, la position quasi monopolistique de Ouibus entrave la libre concurrence des acteurs privés du transport de passagers, puisque l'accès aux gares, aux infrastructures, donc au marché est contraint, voire empêché. Les Français ont néanmoins bien accueilli ce nouveau mode de déplacement, communément appelé « car Macron » ; toutefois, la situation reste sensible.

Monsieur le secrétaire d'État, comment le Gouvernement envisage-t-il de faire respecter la législation française, afin de permettre une véritable ouverture du marché des autocars longue distance, avec un accès égalitaire aux gares routières et aux infrastructures ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Madame la députée, il est exact que la société Ouibus a accumulé des pertes au cours des derniers exercices. Le plan d'affaires initial de la société prévoyait toutefois des pertes durant les premières années ; celles-ci ne sont pas anormales dans le contexte d'un début d'activité, période marquée par la nécessité de procéder à de lourds investissements et par une montée en puissance progressive du trafic et des recettes. Ouibus présente d'ailleurs des perspectives de retour à l'équilibre, du fait notamment du développement du trafic : le nombre de passagers a été multiplié par près de quatre entre 2015 et 2017. Dès lors, la création de cette filiale par SNCF Mobilités, malgré les pertes initiales, est tout à fait justifiable sur le moyen terme. SNCF Mobilités s'est comporté en investisseur avisé. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

Il est inexact de dire que ses actions conduisent à une distorsion de concurrence sur le marché du transport domestique de passagers par autocar. L'Autorité de la concurrence a d'ailleurs rejeté en juin 2017 une plainte déposée par Transdev à l'encontre de SNCF Mobilités. Il est tout aussi inexact d'affirmer que Ouibus occupe une position quasi monopolistique, puisque trois opérateurs de taille significative sont aujourd'hui présents sur le marché. Il est enfin inexact de dire que le transport ferroviaire et le transport par autocar sont nécessairement en concurrence. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Une étude de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, datant de 2017 montre ainsi que parmi les voyageurs ayant utilisé des services de transport par autocar, moins de 40 % auraient utilisé le train si l'autocar n'avait pas été disponible, tandis qu'environ 40 % auraient utilisé une voiture ou fait appel au covoiturage et que 20 % n'auraient tout simplement pas voyagé.

D'autre part, en ce qui concerne le transport ferroviaire régional, une autorité organisatrice peut fort bien, après avis conforme de l'ARAFER, interdire ou limiter certaines liaisons par autocar si celles-ci menacent l'équilibre économique du service conventionné.

Enfin, les dispositions introduites dans le code des transports par l'ordonnance du 26 janvier 2016 clarifient le régime juridique des gares routières et autres aménagements routiers et garantissent aux transporteurs un accès non discriminatoire à ces points d'arrêt.

Tout est ainsi mis en œuvre pour un accès égalitaire aux gares routières. L'ARAFER, en sa qualité de régulateur, en est le garant.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre-Yves Bournazel.

**M. Pierre-Yves Bournazel.** Monsieur le secrétaire d'État, lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier, le Gouvernement a décidé la généralisation d'un dispositif d'apprentissage du vélo à l'école primaire. La mesure n° 10 tend à généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en sixième, à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager », afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Je salue cette mesure, qui est importante à deux titres.

D'abord, « le savoir rouler » est essentiel pour assurer dès le plus jeune âge l'accès de tous à la pratique du vélo et favoriser l'émergence d'une « génération vélo ». Il y a là un enjeu de promotion de ce mode de déplacement doux et durable.

Ensuite, « le savoir rouler » est un enjeu de sécurité routière pour les cyclistes, qui sont particulièrement vulnérables dans la circulation. Les accidents mortels à vélo sont de plus en plus nombreux : tel est le constat dressé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. En sept ans, le nombre de cyclistes tués sur les routes a augmenté de 22 %. Entre avril et juin 2017, ils étaient soixante-cinq ; sur la même période, en 2016, ils étaient quarante : le deuxième trimestre de 2017 a été le plus meurtrier enregistré depuis 2010.

Alors que le nombre de cyclistes augmente de façon importante en milieu urbain – ce dont il faut se réjouir –, on voit que les besoins de protection des cyclistes et de formation au partage de la route et aux nouvelles pratiques sont impérieux.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous indiquer le calendrier prévisionnel et les modalités concrètes du déploiement de cette mesure dans l'ensemble des écoles primaires de France ?

**M. Thierry Benoit.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, vous avez raison de le rappeler : plusieurs mesures ont été décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier, et pas seulement la limitation à 80 kilomètres/heure de la vitesse sur certaines routes. Voilà qui me donne l'occasion de revenir sur ce « savoir rouler », qui s'inscrit dans une dynamique interministérielle, au croisement de plusieurs politiques publiques : santé publique, écocitoyenneté, pratiques sportives, sécurité routière.

Quels sont les objectifs du « savoir rouler » ? Il s'agit non seulement, comme vous l'avez dit, de démocratiser la pratique du vélo en toute sécurité, mais aussi de favoriser, par une approche « culturelle », l'écomobilité dès le plus

jeune âge, en associant l'ensemble des partenaires de l'école, les fédérations sportives, les associations complémentaires de l'école, les usagers du vélo, les collectivités locales, la police, la gendarmerie, les associations de prévention routière.

Quel est l'avenir de ce « savoir rouler » ? La généralisation du dispositif nécessitera bien évidemment une phase de diagnostic ; il faudra pour ce faire créer des indicateurs d'évaluation. Cela viendra compléter ce qui existe déjà et connaît un franc succès, comme l'attestation de première éducation à la route, délivrée à l'école primaire. Les compétences à valider par élève et nécessaires à la pratique du vélo seront recherchées dans les programmes scolaires actuels, en liaison avec l'éducation nationale, et dans le cadre de la continuité de la pratique sportive. Des documents pédagogiques seront élaborés en liaison avec le monde éducatif et des modules de formation en partenariat seront construits.

Des opérations annuelles sont d'ores et déjà menées, telles que la semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège. Ce seront de bons moyens de mise en pratique et de partage, en particulier avec les parents, qui doivent être associés à la démarche – c'est une nécessité absolue.

Les activités proposées sur le temps péri- et extrascolaire pourront aussi, dans une logique de cohérence des temps de l'enfant, contribuer à cette généralisation.

Enfin, le développement des vélibus et des pédibus, utilisés notamment dans le cadre du ramassage scolaire, a été décidé par le comité interministériel du 9 janvier dernier. Ces dispositifs ont en effet eux aussi rencontré le succès et fait preuve de leur efficacité.

Merci, monsieur le député, de votre intérêt pour cette question.

**M. Thierry Benoit.** Très bien !

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Nouvelle Gauche.

La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

**M. Jean-Louis Bricout.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur les inquiétudes des territoires ruraux concernant la mobilité, à la suite du rapport Spinetta.

Ce rapport fait état d'une situation budgétaire dégradée de la SNCF, notamment de sa dette, conséquence, on le sait, d'une politique du « tout TGV » qui a duré plusieurs années. Mais ne serait-il pas nécessaire d'avoir une vision économique globale pour répondre aux enjeux de la mobilité dans les territoires ruraux ? Le rapport Spinetta préconise la suppression d'un certain nombre de petites lignes, en évoquant leur faible fréquentation. Comment cet argument pourrait-il être recevable, quand, dans le même temps, et quels que soient les gouvernements, les choix qui ont été faits répondaient à une logique de concentration urbaine ?

Dans mon département, l'Aisne, il y a moins d'habitants : alors, oui, effectivement, il y a moins de gens qui prennent le train ! Nous sommes confrontés à un manque général d'attractivité. Par exemple, il n'y a pas d'université ; les jeunes sont contraints de se rendre à Amiens, à Lille ou à Paris pour leurs études.

Prenons la ligne Hirson-Laon-Paris – pour laquelle, bien évidemment, je m'inquiète : sa suppression aurait de graves conséquences dans un département où la mobilité reste un enjeu majeur, notamment pour l'émancipation et l'autonomie de nos jeunes. Si cette ligne ferroviaire est supprimée, comment ferons-nous, puisque, dans le même temps, les investissements en vue de la réhabilitation de la route natio-

nale 2 dans sa section nord, par exemple sur le territoire de la commune de La Capelle, dans ma circonscription, tardent à venir et que la perspective d'une deux fois deux voies s'éloigne encore? Pourtant, cette section joue un rôle majeur : assurant le raccordement vers l'Île-de-France et l'articulation avec l'autoroute A 26, elle possède un caractère structurant en matière d'aménagement du territoire. Or il est nécessaire d'accélérer le désenclavement de la Thiérache.

Ce qui se prépare actuellement, sous le vocable de « réforme », ne laisse pas de m'inquiéter : je crains que cela ait les pires conséquences pour la mobilité de nos concitoyens, chez moi, dans l'Aisne, et plus généralement dans les territoires ruraux.

Ma question sera simple, monsieur le secrétaire d'État : quand entendrez-vous la crainte et la colère qui gronde dans nos territoires ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Vous avez pris plusieurs éléments, monsieur Bricout, puis les avez placés dans un seau pour touiller. Mais ce n'est pas grave : j'ai déjà fait l'expérience de votre méthode à l'occasion d'une question au Gouvernement relative aux territoires à énergie positive pour la croissance verte. Vous prétendiez alors que les projets, dans votre circonscription, n'étaient pas financés. Je vous ai répondu sur ce point, et j'attends toujours vos remerciements sur le fait que la parole de l'État a bel et bien été respectée.

Il en va de même pour la RN2 : un certain nombre d'investissements ont déjà été réalisés – qui plus est sous un gouvernement que vous souteniez, je vous le rappelle –, et d'autres sont prévus au cours des mois et des années qui viennent, notamment dans le cadre d'un programme d'amélioration d'itinéraire. Sur ce point aussi, le cabinet de Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, se tient à votre disposition pour vous donner le détail des investissements, qui concernent avant tout la sécurité.

J'aurai sans doute l'occasion de revenir sur le rapport Spinetta, bien que je n'en sois pas le meilleur spécialiste. Figurez-vous que je ne vous ai pas attendu pour être informé du cri de colère poussé dans les territoires. Dans ma région de Normandie – qui est aussi celle de M. Wulfranc, assis à vos côtés –, par exemple, on ne peut pas dire que la situation soit particulièrement satisfaisante en matière de transports du quotidien. Pour la SNCF, rien ne serait pire, selon moi, que le *statu quo*.

Laissons donc au Premier ministre et à l'ensemble des partenaires – parlementaires et syndicats, notamment de cheminots, qui méritent tout votre respect – le temps nécessaire à la concertation. Je n'ai au demeurant pas entendu, dans votre question, la moindre piste concrète. Il nous faut donc d'abord ouvrir le dossier et non, comme on l'a fait auparavant, mettre la poussière sous le tapis.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe La France insoumise.

La parole est à M. Bastien Lachaud.

**M. Bastien Lachaud.** Monsieur le secrétaire d'État, le gouvernement auquel vous appartenez s'est illustré dernièrement en abaissant la limitation de vitesse de 90 à 80 kilomètres/heure. Lors des débats que cette décision a suscités, il a été impossible de faire entendre un fait pourtant décisif : les riches et les pauvres ne sont pas égaux face aux accidents de la route. D'après les études, les ouvriers, les étudiants et les artisans sont 2,5 fois plus nombreux à mourir sur les

routes que la moyenne. À l'inverse, les cadres supérieurs et les personnes exerçant une profession libérale y meurent 2,5 fois moins que la moyenne.

Un tel écart ne vient pas d'une hypothétique différence d'habileté entre classes sociales. En réalité, les classes populaires sont plus souvent confrontées aux situations accidentogènes, car elles renoncent par exemple à emprunter les autoroutes que la privatisation a rendues hors de prix. Leurs véhicules sont également moins protecteurs. Il faut donc souligner que, au volant, les membres des classes populaires sont plus en danger que dangereux, puisque la majorité des décès les concernant n'impliquent pas de tiers.

Enfin, notons que 70 % des ouvriers ou employés morts sur la route vivaient une situation d'isolement ou de crise personnelle. De telles situations peuvent faire suite à un problème privé, mais elles tiennent surtout à un chômage de longue durée, à un statut d'emploi précaire ou encore à l'échec scolaire. La sécurité routière devrait être pensée globalement, sans négliger la question des inégalités sociales. Ainsi, d'autres mesures que l'abaissement de la limitation de vitesse mériteraient d'être prises, telles que la réorientation de la prévention, la mobilisation des producteurs d'alcool, le renforcement des transports en commun ou la lutte contre l'isolement.

Alors que les ordonnances de la loi travail et l'ensemble de la politique du Gouvernement ont précarisé et rendu plus difficile encore la vie des classes populaires, quelles mesures comptez-vous prendre, en plus de la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heure, pour améliorer significativement la sécurité routière et résorber cette inégalité sociale ?

**M. Loïc Prud'homme.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Comme je le disais tout à l'heure à l'un de vos collègues, je ne ferai pas de politique sur un tel sujet, pour des raisons très personnelles.

La réponse du Gouvernement au problème de la sécurité routière contient évidemment un volet de répression, que nous assumons. Jacques Chirac, en son temps, l'avait d'ailleurs assumé, lui aussi – en dépit de ce que cela implique en termes d'impopularité –, avec le développement des radars. Force est de constater que cela a produit des résultats, puisque l'on a observé une baisse du nombre de morts sur les routes : personne, je crois, ne peut le contester.

**M. Bastien Lachaud.** Je n'ai pas dit le contraire !

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Nous sommes donc d'accord sur ce point – même si M. Prud'homme, lui, n'a pas l'air de l'être.

D'autre part, il est un peu comique – si tant est que le sujet se prête au comique – qu'un membre du Gouvernement d'Emmanuel Macron le dise à un député de la France insoumise : c'est dans l'égalité, au fond, qu'est la meilleure réponse. La limitation à 80 kilomètres/heure, par exemple, s'applique de façon égalitaire sur l'ensemble du territoire. Je ne connais pas de victimes socialement défavorisées ou favorisées : je ne connais que des victimes, monsieur le député. Il me semble utile de le rappeler.

**M. Bastien Lachaud.** Ce n'est pas la question.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Des dispositifs de prévention sont d'ores et déjà développés par le Gouvernement et par les collectivités territoriales ; mais la recrudescence du nombre de morts sur les routes est une réalité. L'abaissement de 90 à 80 kilomètres/heure permettra donc,



à titre expérimental et à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, d'essayer d'endiguer ce drame humain que constitue l'augmentation du nombre de victimes sur les routes. Je pensais l'union nationale possible sur ce sujet. Manifestement, je vois que certains préfèrent faire de la politique – je ne le dis pas forcément pour vous, mais sachez que je le regrette. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

**M. Bastien Lachaud.** Ce n'était pas ma question !

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question s'adressait initialement à Mme Borne, ministre des transports, mais aussi ancienne directrice de la stratégie de la SNCF « *made in Pepy* ».

Le Gouvernement prétend donner la priorité aux transports du quotidien et aux mobilités durables. Je m'en réjouis. J'imagine donc votre surprise lorsque vous avez découvert le rapport Spinetta, dont l'une des mesures est de fermer les lignes de trains du quotidien jugées non rentables, sur des critères qui n'appartiennent qu'à lui, pour les remplacer par des bus privés.

Le rapport feint de découvrir aujourd'hui l'état des infrastructures ferroviaires en France. Mais M. Spinetta a-t-il vécu dans une caverne durant ces trente dernières années pour nous sortir un scoop pareil ? Cette situation est la conséquence d'un désinvestissement massif de l'État au profit du routier, largement subventionné par l'argent public, six fois plus que le rail. Et que dire des chauffeurs routiers de l'Est, travailleurs détachés payés 300 euros par mois ?

M. Spinetta se devait donc de trouver un bouc émissaire : ne pouvant envisager l'aveuglement de la direction de la SNCF ou des politiques européennes de libre concurrence, il n'a trouvé que le statut des cheminots. Mais ce statut est la garantie de notre sécurité sur le rail ; il permet aux intéressés d'exercer un droit de retrait lorsqu'ils estiment que notre sécurité n'est pas assurée, et il est le garant d'un véritable service au public.

Monsieur le secrétaire d'État, les fossoyeurs du service public osent tout, c'est même à ça qu'on les reconnaît ! Ils osent nous dire que l'ouverture à la concurrence permettra de sauver le train, alors que le démantèlement du fret a prouvé le contraire ; ils osent s'attaquer au statut de cheminot, prétendument coûteux, quand des centaines de millions d'euros sont dépensés en communication ; ils osent remettre sur la route camions et cars, quand la pollution de l'air nous coûte 100 milliards d'euros et 48 000 morts par an.

Monsieur le secrétaire d'État, nous savons désormais que nous ne pouvons accorder aucun crédit à la parole de M. Pepy, qui assurait en 2002 qu'il allait sauver le service public du fret – on a vu le résultat. Quinze ans plus tard, osez-vous nous faire avaler la même couleuvre sur le maintien d'un service public ferroviaire sur l'ensemble du territoire ?

**M. Bastien Lachaud.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Vous faites de la politique, monsieur Prud'homme ; vous êtes dans votre rôle. Le Premier ministre comme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, ont eu l'occasion de répondre à ces interpellations, dans cet hémicycle même.

Ce que je sais – et je le dis non seulement en tant que membre du Gouvernement, mais aussi en tant qu'élus normand –, c'est que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. À vous entendre, on croirait que tout va bien, et l'on se demande pourquoi la mission Spinetta fut créée.

**M. Loïc Prud'homme.** Ce n'est pas ce que j'ai dit : si vous n'écoutez pas les questions, vous ne pouvez pas les comprendre !

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Si elle l'a été, c'est peut-être en raison d'un échec partagé depuis de nombreuses années : il se peut que le logiciel ne soit pas le bon. De toute évidence, ce n'est pas qu'une question d'argent, puisque, de l'argent – en l'occurrence des subventions publiques à la SNCF –, beaucoup en a été donné. Ce sont aussi, je le rappelle, 10 millions d'euros par jour d'investissements publics qui seront réalisés au cours des dix prochaines années dans le ferroviaire.

Le véritable enjeu, c'est donc la modernisation de l'outil, et c'est aussi de poser toutes les questions, sans tabous. Personnellement j'ai du mal à comprendre que, pour des raisons idéologiques, on refuse même le débat.

**M. Loïc Prud'homme.** C'est vous qui le refusez !

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Le rapport Spinetta, si ma mémoire est bonne, contient quarante-trois propositions. Celles-ci sont sur la table : il faut donc en discuter, avec les parlementaires, les différents syndicats, les agents et salariés de la SNCF non syndiqués et les collectivités territoriales – vous connaissez la décentralisation dont fait l'objet le transport ferroviaire.

Bref, je n'ai pas peur du débat, non plus que le Gouvernement. La réalité, c'est que, là encore, le *statu quo* est impossible : c'est le message des usagers du train ; ils nous l'ont encore rappelé il y a quelques semaines à la gare Montparnasse. Le Gouvernement s'emparera de ce dossier comme il le fait avec d'autres : sans état d'âme et avec beaucoup de tranquillité. C'est pour cela que le Premier ministre a entamé des concertations pour les jours qui viennent ; lors d'une réunion organisée à la fin du mois de février, il explicitera la méthode.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

La parole est à M. Hubert Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc.** L'abaissement de la vitesse autorisée à 80 kilomètres/heure mobilise l'attention, au risque de passer sous silence la question de l'état du réseau routier secondaire. Or, environ 30 % de ce réseau sont aujourd'hui jugés dégradés, voire très dégradés.

En novembre 2016, déjà, l'association 40 millions d'automobilistes avait dénoncé le manque d'entretien des routes françaises. Un rapport sénatorial a lui aussi pointé la dégradation de ce réseau, en particulier du réseau départemental. Lorsque l'on sait que l'état de l'infrastructure est impliqué dans près de la moitié des accidents de la route, on ne peut négliger ce grave problème.

Parmi les facteurs explicatifs de la dégradation du patrimoine routier national, il y a tout d'abord la baisse des crédits alloués à l'exploitation et à l'entretien du réseau, et ensuite la baisse des dépenses d'investissement des départements dans le domaine routier. Selon l'ADF – Assemblée des départements de France –, ces dépenses d'investissement ont diminué de 30 % depuis 2008. Cette diminution s'explique elle-même par les contraintes budgétaires qui pèsent sur les départements, les crédits de l'État – et vous en savez quelque



chose, monsieur le secrétaire d'État, qui avez présidé un conseil départemental – ayant diminué de 27 % chaque année depuis 2011. Elle s'explique enfin, bien sûr, par l'abandon de la taxe poids lourds, dont 130 millions d'euros de recettes devaient revenir aux départements.

Dès lors que l'on peut difficilement espérer une amélioration à court terme et que vous ouvrez à juste titre une perspective d'amélioration de l'existant, ma question est simple : dans quelles conditions, selon quelle montée en charge, sur la base de quelles recettes nouvelles et selon quel calendrier pourrions-nous conjointement nous attaquer à l'amélioration de notre réseau routier secondaire ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Je vous remercie pour votre question, monsieur Wulfranc. De fait, le réseau routier national non concédé – 12 000 kilomètres de routes – se dégrade depuis plusieurs années. Nous touchons ici aux priorités assignées par le chef de l'État sur l'amélioration des transports du quotidien. La préservation des réseaux existants figure bien entendu au sommet de ces priorités, en adéquation avec les besoins de déplacement de nos concitoyens.

Un audit externe a été commandé. Il fait évidemment le constat de la dégradation du réseau, que vous avez vous-même rappelée, en raison d'un sous-investissement en matière d'entretien depuis de nombreuses années, et au profit, bien souvent, du développement de très grandes infrastructures : nous en savons peut-être quelque chose, vous et moi.

Des efforts financiers et des optimisations de politique sur le long terme seront donc nécessaires pour améliorer l'état des chaussées, des équipements et – de façon peut-être plus critique encore – des ponts et des différents ouvrages, qui sont parfois les premières victimes de la situation. L'augmentation de ces actions de maintenance devra s'accompagner d'une massification des chantiers afin de réduire la gêne pour les usagers – question d'importance, bien entendu – et l'audit pourra servir de référence pour la programmation des infrastructures de 2018 à 2022.

Quant aux réseaux routiers qui dépendent des départements, la situation me paraît différente d'un département – ou d'une métropole, lorsque la compétence a été transférée – à l'autre. Un département situé non loin du vôtre, monsieur le député, a ainsi continué à investir massivement sous le mandat actuel : je veux bien sûr parler de l'Eure, avec son plan pluriannuel d'investissements pour les routes, d'un montant de 125 millions d'euros.

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour une seconde question.

**M. Hubert Wulfranc.** Celle-ci, monsieur le président, porte sur la politique menée en matière de voies cyclables, lesquelles représentent dans notre pays 13 000 kilomètres, contre 41 000 aux Pays-Bas – certes pays phare en la matière. Toutefois, la part modale du vélo reste faible dans notre pays, admettons-le. Or elle pourrait progresser très fortement si les investissements nécessaires étaient réalisés.

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures propose ainsi d'allouer, en ce domaine, 350 millions d'euros de crédits d'État sur quatre ans. C'est là une avancée dans la reconnaissance du rôle du vélo dans la mobilité du quotidien.

Celle-ci nous apparaît toutefois encore trop timide : porter la part modale du vélo à 12,5 % en 2030 exigerait des financements de l'État et une aide plus substantielle aux projets portés par les collectivités locales.

De l'avis de nombreux acteurs, ce montant de 350 millions d'euros sur quatre ans reste donc insuffisant. C'est l'avis notamment d'Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette, qui estime nécessaire de consacrer 200 millions d'euros par an à cet objectif. Comme vous l'aurez noté, monsieur le secrétaire d'État, la problématique de la sécurité des cyclistes, notamment, monte en puissance.

En tout état de cause, nous estimons pour notre part que l'État doit prendre ses responsabilités. Si nous voulons que l'action de l'État exerce un effet de levier sur l'investissement, il faudrait idéalement que celui-ci finance des aménagements cyclables à hauteur d'au moins 50 % du coût des projets portés par les collectivités, départements, intercommunalités ou communes. Il conviendrait aussi d'asseoir ce financement sur une ressource dédiée.

Quelles sont aujourd'hui les hypothèses de travail du Gouvernement en la matière ? En particulier, compte-t-il créer une recette dédiée au développement du vélo ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, nous voilà revenus quelques mois en arrière, puisque nous parlions déjà du vélo lors du débat sur les primes de transition dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances.

Vous avez raison de dire que l'ensemble des mobilités douces, propres, nouvelles, dont le vélo est la plus populaire, font partie du cœur des travaux des assises. C'est dans cette voie que nous devons avancer car 75 % des déplacements dans notre pays sont des trajets inférieurs à cinq kilomètres. La question du vélo n'est donc pas du tout superficielle. Vous avez cité un grand pays européen, bien connu dans ce domaine. Il n'est pas le seul, et cette question reste très importante en France.

Elle pose deux enjeux. Il s'agit tout d'abord de la programmation pluriannuelle pour les infrastructures, que vous serez amenés à examiner en tant que parlementaires, et que la ministre chargée des transports présentera. Si mon rôle n'est pas de la dévoiler, je peux dire qu'elle comprendra des actions très concrètes de déploiement d'infrastructures et d'investissements pour le vélo. Vous verrez donc ce volet ici même, monsieur le député, et l'État s'engagera pour répondre très directement à votre question.

Ensuite, je reprends là mes habits de secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique, il faut que nous parvenions à définir un véritable système de subsidiarité avec les collectivités territoriales, celles qui le souhaitent et qui sont volontaires.

De nombreuses politiques publiques sont menées par les communes, les intercommunalités, parfois par les départements – les régions s'y mettent aussi. Il est utile de mettre bon ordre aux différentes primes de transition et subventions d'achat, au développement d'infrastructures, aux réflexions sur les infrastructures de demain qui doivent comprendre des bandes cyclables. La programmation pluriannuelle pour les infrastructures me permettra de le faire.

Si vous souhaitez vous investir sur cette question, monsieur le député, Elisabeth Borne est à votre disposition.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe La République en marche.

La parole est à Mme Typhanie Degois.

**Mme Typhanie Degois.** Monsieur le secrétaire d'État, les rapports Duron et Spinetta qui vous ont été remis dernièrement appellent à une modernisation du réseau ferroviaire français, notamment de la voie ferrée entre Dijon et Modane, dont un tronçon de 12 kilomètres borde le lac du Bourget, le plus grand lac naturel de France.

Cette ligne historique, vieille de plus d'un siècle, présente de nombreuses contraintes. En effet, fret et voyageurs fréquentent cette voie ferrée, enclavée entre une paroi rocheuse friable, le lac du Bourget et la route départementale 991, fortement empruntée.

Cette portion routière à vocation touristique, aujourd'hui déjà interdite aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, est estimée dangereuse, en raison de nombreux accidents chaque année, dont plusieurs mortels, du fait de son étroitesse sur les deux passages en corniche, de ses trois passages à niveau et des nombreuses chutes de pierre. Des portiques limitent déjà la hauteur des véhicules à cinq mètres.

Si l'investissement de 700 millions d'euros qui a été évoqué pour moderniser l'ensemble de la voie ferrée est louable, envisager de faire passer les accès au tunnel du Lyon-Turin par cette voie historique semble compliqué et soulève de nombreuses inquiétudes étant donné l'état actuel du parcours.

**Mme Émilie Bonnard.** Très bien !

**Mme Typhanie Degois.** L'augmentation du volume de fret risque, en effet, d'entraîner pour les voyageurs une dégradation du trafic des trains à grande vitesse – TGV – et du transport express régional – TER –, en raison de la saturation des sillons horaires, ainsi qu'un enclavement plus important de certains territoires.

Les risques d'effondrement de la paroi rocheuse et d'interruption du trafic sont réels. En effet, le transport de matières dangereuses à proximité du lac du Bourget laisse craindre un risque majeur de pollution, alors que le Lyon-Turin et l'ensemble des infrastructures annexes sont attendues en Savoie. Il existe donc une véritable contradiction entre les rapports Duron et Spinetta, et ce que demande la population en Savoie.

En ce sens, monsieur le secrétaire d'État, comment comptez-vous articuler les aménagements conseillés dans les rapports et la nécessité de renforcer la sécurité routière à proximité des voies ferrées, tout au long du trajet entre Dijon et Modane ? Je vous remercie par avance pour votre réponse.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu,** *secrétaire d'État.* Je vous remercie, madame la députée, pour votre question. J'imagine que nous aurons tout à l'heure l'occasion de revenir sur le Lyon-Turin, qui, comme vous le savez, a fait l'objet d'un traité international entre la France et l'Italie, lequel a d'ailleurs été ratifié par le Parlement.

Votre question me permet de rappeler l'ensemble des actions que le Gouvernement a menées s'agissant des investissements, de l'augmentation des capacités et de la sécurisation de la ligne Dijon-Modane, notamment le renforcement des installations fixes de traction électrique, de toutes les sous-stations entre Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne, et de la caténaire sur la moitié de l'itinéraire ; la création

de deux nouvelles sous-stations ; la régénération des postes de signalisation dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey ; la réorganisation de l'accès à la plateforme d'Aiton ; le rapprochement de l'aiguille d'entrée au site pour limiter le contresens des trains entrants ; la création d'un nouveau plan d'actions sécurité – PAS – d'installation permanente de contresens – IPCS – et d'un poste d'aiguillage informatique – PAI – pour reprendre les itinéraires et télécommander l'aiguille d'entrée du site ; le redécoupage du bloc de signalisation de certaines sections ; le développement de la capacité en gare, notamment à Aix-les-Bains et Chambéry ou la création d'un saut-de-mouton à Montmélian.

Cette liste « à la Prévert » permet de rappeler précisément l'ensemble des investissements du Gouvernement, visant à faire face aux premières années d'exploitation du tunnel, sans que des investissements supplémentaires massifs ne soient nécessaires à ce stade.

Réponse d'attente, certes, madame la députée, mais vous voyez qu'elle arrive au moment opportun puisque l'Assemblée examinera le projet de loi d'orientation sur les mobilités au printemps. Vous y retrouverez évidemment la question du Lyon-Turin et l'ensemble des éléments que vous évoquez aujourd'hui.

S'agissant de la contradiction entre la route départementale 991 et le développement des liaisons ferrées, en tant qu'ancien président d'un conseil départemental, je ne peux pas vous dire mieux que ceci : la route départementale ne dépend pas de l'État, puisque, par définition, c'est le conseil départemental qui la gère.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Haury.

**M. Yannick Haury.** Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis que le Gouvernement ait courageusement pris la décision d'aménager l'aéroport de Nantes Atlantique, après cinquante ans de tergiversations plus ou moins fondées des précédents responsables gouvernementaux. Il convient maintenant de se tourner résolument vers l'avenir. Le désenclavement du Grand Ouest est de toute évidence devenu prioritaire. Les Pays de la Loire doivent notamment pouvoir, enfin, bénéficier de l'essor qu'ils méritent.

Pour cela, des ouvrages innovants doivent être lancés ; des réorganisations performantes doivent être menées sans délai, dans les domaines maritime, ferroviaire, routier et aérien, car tout le système des transports est en interrelation.

Je regrette que le rapport Duron dise que l'aménagement des infrastructures du Grand Ouest n'est pas prioritaire. Je constate qu'il ne tient pas compte de la réalité quand il préconise le report du prolongement de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire.

Par ailleurs, M. le Premier ministre a promis un plan de développement des dessertes et liaisons ferroviaires des villes de l'Ouest. J'espère que ce développement permettra de mieux prendre en compte les besoins des habitants lorsqu'ils veulent se relier à d'autres secteurs, et leurs difficultés quotidiennes quand ils doivent se déplacer à l'intérieur de leur territoire ou accéder aux métropoles.

C'est dans ce cadre d'observation que je sollicite depuis plusieurs mois le financement de la deux fois deux voies entre Nantes et Pornic auprès de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et Mme la ministre chargée des transports.

M. le Premier ministre avait annoncé que le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire, quatrième port français, ne figurait pas parmi les grandes structures d'intérêt européen et international. C'est pourtant un modèle d'attractivité pour

la façade atlantique française, qui ne peut pas être contesté. Nous savons qu'il est essentiel si nous voulons aménager valablement l'Ouest de notre pays.

Je vous prie donc, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir nous faire savoir si le rapport Duron n'est plus d'actualité en ce qui concerne le Grand Ouest. Pouvez-vous nous garantir que les aménagements nécessaires au développement du Grand Ouest seront réalisés ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, nous avons déjà eu l'occasion d'échanger sur ces questions lorsque je me suis rendu dans votre département, il y a maintenant quelques mois. Entre-temps, des annonces ont été faites sur les aménagements dans le Grand Ouest, y compris sur le volet aéroportuaire, annonces sur lesquelles nous ne reviendrons pas. Tout a été dit sur le sujet. Nous devons à présent tracer des perspectives avec lisibilité sur l'ensemble de ces questions.

C'est pourquoi la ministre chargée des transports a confié une mission spécifique au Grand Ouest à M. Rol-Tanguy, dont le nom est bien connu car il est par ailleurs le fils d'un grand résistant.

M. Rol-Tanguy sera donc amené à hiérarchiser et à recueillir l'ensemble des besoins exprimés par le territoire, s'agissant d'infrastructures dont la maîtrise d'ouvrage peut revenir à l'État ou aux collectivités territoriales.

Monsieur le député, vous avez cité une route dans votre circonscription, dont je crois savoir qu'elle est gérée par le conseil départemental, puisqu'il s'agit d'une route départementale. Elle sera donc à étudier par M. Rol-Tanguy dans ses travaux. Le présent débat nous permet du moins d'en prendre bonne note, ce dont je vous remercie, monsieur le député.

**M. le président.** La parole est à M. Sacha Houlié.

**M. Sacha Houlié.** Monsieur le secrétaire d'État, sans transition, parlons à présent d'une route, nationale cette fois-ci, mais qui a un intérêt départemental, ce qui ne manquera pas de vous intéresser en tant qu'ancien président de conseil départemental.

Le 1<sup>er</sup> février dernier, le Conseil d'orientation des infrastructures a remis au Gouvernement un rapport relatif aux mobilités du quotidien. Ce rapport précise que les infrastructures sont un outil au service des mobilités, et qu'elles doivent répondre aux grands enjeux du pays – la transition écologique, qui nous impose de repenser la façon de nous déplacer ; la cohésion sociale et l'accès à tous les territoires ; la maîtrise de la dépense publique et les choix opérés, remettant en cause le seul financement des grands projets ; la mise en œuvre effective de programmes d'investissement pour traiter les difficultés des usagers.

Ce rapport fixe aussi des priorités, en ce qu'il prévoit d'entretenir et de moderniser les routes nationales non concédées – c'est sur ce sujet que je souhaite vous interroger, monsieur le secrétaire d'État – ainsi que de désenclaver les territoires isolés et d'améliorer leur desserte.

Il préfigure donc le projet de loi d'orientation sur les mobilités et les infrastructures. La remise de ce rapport et les travaux préparatoires sont pour moi l'occasion de vous interroger sur un axe emblématique des sujets que nous entendons traiter. Il s'agit des routes nationales 149 et 147, qui relient Nantes à Limoges, en passant par Poitiers.

Ces routes, dont la fréquentation ne cesse d'augmenter, sont aujourd'hui très accidentogènes. La majeure partie des tronçons est à double sens et à une voie, sans séparateur central. J'ajoute qu'aucune offre ferroviaire ne propose de solution alternative.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous préciser le scénario envisagé ou projeté, pour répondre aux enjeux de modernisation des infrastructures permettant le désenclavement, ainsi que les moyens qui seront mis en œuvre pour traiter significativement de tels axes, qui permettent de relier entre elles les villes moyennes et les territoires ruraux.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, là aussi – c'est le hasard –, vous avez déjà eu l'occasion de m'entretenir de cette question lors d'un déplacement ministériel dans votre circonscription, au sujet de la méthanisation, sur laquelle nous aurons l'occasion de nous exprimer la semaine prochaine, lors du Salon de l'agriculture.

J'insisterai sur la méthode, que vous avez rappelée. Le Gouvernement consulte, en effet, sur les questions d'infrastructures. Nous y voyons du bon puisque cela permet des investissements sincères. Après les consultations, après le rapport Duron du Conseil d'orientation des infrastructures, viendra la loi d'orientation sur les mobilités et les infrastructures, qui permettra de hiérarchiser et de fiabiliser, de « sincériser », la part d'investissements, soit dans des infrastructures dont la maîtrise d'ouvrage revient à l'État, soit, par des subventions, dans des projets dont la maîtrise d'ouvrage pourra revenir aux collectivités territoriales.

S'agissant des routes nationales, dont la maîtrise d'ouvrage revient à l'État, sans répéter ce que j'ai dit à M. Wulfranc, je dirai que leur entretien constitue un enjeu majeur – Élisabeth Borne le dira, mais nous aurons l'occasion d'évoquer ce sujet, sans trop le dévoiler.

Surtout, nous devons travailler sur un plan spécifique lié au désenclavement car, nous le voyons, au-delà même de l'entretien de sécurité, le désenclavement constitue un enjeu. La route nationale que vous citez dans votre département, monsieur le député, fait d'ailleurs partie de ce plan.

Là aussi, la ministre chargée des transports aura l'occasion de revenir sur ce sujet, en parallèle, voire en amont, de l'examen du projet de loi d'orientation sur les mobilités et les infrastructures, et au moins au moment où les parlementaires seront amenés à en débattre.

Je vous remercie en tout cas pour votre intérêt sur ces sujets.

**M. le président.** La parole est à Mme Danielle Brulebois.

**Mme Danielle Brulebois.** Pour sauver des vies, M. le Premier ministre a dit qu'il acceptait d'être impopulaire. Il a raison d'agir, en effet, puisque la mortalité sur les routes est repartie à la hausse, avec plus de 3 600 tués et 70 000 blessés par an.

Néanmoins, sa mesure suscite beaucoup de mécontentement dans les départements ruraux comme le Jura. Elle est perçue comme pénalisante pour les habitants qui doivent accomplir de longs et fréquents trajets, notamment pour leur travail, dans un monde où tout s'accélère et où il faut se déplacer vite.



Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous garantir que les effets de la limitation de vitesse seront évalués afin que celle-ci puisse être amendée, si son efficacité n'était pas démontrée ?

Au-delà de la vitesse, les facteurs de mortalité sur les routes sont nombreux et variés. Certains sont traités dans le plan du Gouvernement, par d'autres dispositions, tout aussi courageuses, que vous avez énumérées.

Cependant, d'autres mesures régulièrement demandées par les associations d'usagers de la route sont absentes de ce plan. Je songe à des mesures contre le non-respect des distances de sécurité et de l'usage des clignotants, par exemple ; au port du casque obligatoire pour tous les cyclistes adultes et âgés de plus de douze ans ; en ce qui concerne les infrastructures, au doublement des glissières de sécurité à l'intention des motards ; à un audit de l'infrastructure routière par département, afin de cibler les défaillances les plus accidentogènes.

Je songe aussi aux mesures de prévention : la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière à l'école pourraient présenter une continuité plus systématique de la maternelle à l'université. Les jeunes de quinze à vingt-quatre ans constituent presque 25 % des tués et plus de 33 % des blessés graves, alors que ce groupe ne représente que 15 % de la population. Les jeunes sont un enjeu primordial de la sécurité routière.

Enfin, une attention particulière pourrait être accordée aux infrastructures empruntées par les transports scolaires : cette priorité se traduirait par un fléchage des investissements vers ces routes où circulent les bus, de même qu'il est urgent de lancer un plan d'action pour sécuriser les passages à niveau.

Monsieur le secrétaire d'État, que pensez-vous de ces pistes très consensuelles ? Pourraient-elles faire l'objet d'un prochain plan destiné à améliorer la sécurité routière ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Voilà à nouveau, madame la députée, une question très large, plus proche de celles que l'on pose lors d'une audition que d'une question de contrôle.

Pour vous répondre de manière synthétique : d'abord, il faut évidemment procéder à une évaluation ; le Premier ministre l'a dit, d'ailleurs. Nous le ferons dans deux ans. Permettez-moi de le dire, avec gravité : les critères d'évaluation sont malheureusement simples ; ce sont les chiffres des tués et des blessés par accident sur les routes. Je les ai donnés tout à l'heure à votre collègue ; ils sont élevés, trop élevés. Dans deux ans, donc – un délai raisonnable –, nous pourrions aussi tracer les premières perspectives en ce domaine.

Ensuite, l'enjeu ne se limite pas à la question des 80 kilomètres/heure : le plan est d'ores et déjà global – voyez la question de l'alcoolémie. Sur ce point non plus, ne faisons pas de politique : le premier Président de la République à s'être emparé du sujet s'appelait Jacques Chirac – avant Nicolas Sarkozy, qui, d'abord comme ministre de l'intérieur, puis comme Président, a largement contribué à la démarche ; et l'on pourrait dire la même chose à propos des différents gouvernements de François Hollande. Bref, il existe concernant ces politiques une continuité républicaine et de l'État, que nous avons d'ailleurs en partage avec les élus locaux. Sans vouloir polémiquer, bien souvent, lorsque l'État a permis à ces derniers de fixer les limitations de vitesse, ils ont en général plutôt eu tendance à réduire la vitesse maximale

autorisée, notamment en ville – c'est ce que j'ai fait quand j'étais maire –, qu'à l'accroître. Sur ce point également, je crois que nous devons nous dire la vérité.

Existe-t-il encore des pistes innovantes ? Oui : voyez les éthylotests antidémarrage, une perspective tout à fait intéressante qui allie prévention, pédagogie et dimension opérationnelle pour résoudre le problème de l'alcoolémie, notamment des plus jeunes, en particulier lors des soirées festives. Le Premier ministre a fait plusieurs annonces à ce sujet. Nous aurons l'occasion d'en reparler avec le ministre d'État, ministre de l'intérieur, en vue d'une évaluation.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Pierre Rixain.

**Mme Marie-Pierre Rixain.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur une question récurrente : la situation d'un axe routier structurant de l'Essonne, la route nationale 20.

Dans le département, elle traverse dix-huit communes, dont cinq de ma circonscription, et 40 % de l'ensemble du trafic routier passant par l'Essonne emprunte cette deux fois deux voies. Elle accueille jusqu'à 63 000 véhicules par jour, dont 11 000 poids lourds. Cet axe du réseau départemental essonnien contribue donc très significativement à la desserte du territoire.

Si la RN 20 – comme on l'appelle dans l'Essonne – est un indispensable vecteur de développement économique et un axe structurant, en particulier pour les personnes qui travaillent dans le nord du département, elle engendre aussi, depuis des années, d'importantes difficultés pour de nombreux riverains. Elle coupe littéralement en deux les communes de Ballainvilliers, Monthéry, Linas, Longpont et La-Ville-du-Bois. Outre les problèmes de pollution atmosphérique, sonore et visuelle, la RN 20 empêche le développement urbain de ces communes et la mise en place de liaisons est-ouest dans un département structuré autour d'un axe nord-sud.

Or la nationale 20 ne doit pas faire obstacle au développement de l'Essonne et à la qualité du cadre de vie des Essonnais. Il est donc urgent d'engager sa requalification et de réguler le trafic pour améliorer la situation des riverains, tant au regard du bruit que de la sécurité, notamment celle des piétons.

En matière de sécurité routière, en effet, le bilan est négatif. Sur ce seul tronçon essonnien, la nationale 20 totalise 24 morts et 455 blessés dans 342 accidents entre 2012 et 2016 ; en 2017, trois personnes y ont trouvé la mort.

Qu'en est-il de la sécurisation de cet axe ? Et comment remédier aux effets négatifs du trafic sur l'environnement ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Pour vous répondre, madame la députée, je clarifierai d'abord un point, dans le même sens que précédemment : le gestionnaire de la RN 20 est le conseil départemental. La RN 20 étant à deux fois deux voies avec chaussée séparée, elle n'est pas concernée par la mesure d'abaissement de 90 à 80 kilomètres/heure de la vitesse maximale autorisée. Toutefois, la réglementation permet à l'autorité détentrice de ce pouvoir de police administrative – en l'occurrence, le président du conseil départemental – de prescrire si elle le souhaite des mesures plus rigoureuses, par exemple une vitesse maximale autorisée plus basse, dès lors que la sécurité de la circulation l'exige.



Les chiffres que vous citez sont exacts, et ils sont malheureusement alarmants – vous avez raison de le rappeler –, d'autant que cet axe est particulièrement fréquenté.

Le Gouvernement va demander au préfet de votre département de conduire les études nécessaires pour déterminer et évaluer l'ampleur du danger et éclairer nos concitoyens, en lien – cela va sans dire – avec les collectivités territoriales : la collectivité départementale gestionnaire et les mairies des communes situées le long de l'axe routier. Ces études permettront également d'éclairer les éventuelles décisions du président du conseil départemental, mais aussi de voir si des mesures particulières devraient être prises, notamment par l'État : je pense bien évidemment aux radars, même si eux non plus ne sont pas populaires.

En tout cas, madame la députée, nous ne manquerons pas de vous tenir informée des actions qui seront entreprises en la matière par le ministre de l'intérieur et la ministre des transports.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Les Républicains.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard.

**Mme Émilie Bonnivard.** Monsieur le secrétaire d'État, le rapport du conseil d'orientation des infrastructures, rendu le 1<sup>er</sup> février, comporte quatre lacunes relatives au Lyon-Turin, particulièrement dommageables s'il s'agit de permettre de juger de manière éclairée – et je suis sûre que telle est votre intention – du calendrier de réalisation des accès.

Tout d'abord, le rapport n'évoque pas la date de mise en service de la partie transfrontalière entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, c'est-à-dire 2029, alors que les travaux actuels de creusement avancent au rythme prévu, conformément à l'engagement du Président de la République. Or la réalisation de la partie transfrontalière, longue de cinquante-sept kilomètres, n'aura évidemment de sens que si nous disposons des capacités adéquates d'acheminement des marchandises dans un délai raisonnable, ce que ne permet pas la solution préconisée dans le rapport, rien n'étant envisagé avant 2038.

Par ailleurs, la solution que le rapport privilégie en attendant, consistant à moderniser la ligne entre Ambérieu et Aix-les-Bains, comporte – comme l'a très bien dit Typhanie Degois – des impossibilités techniques et environnementales qui ne la rendent absolument pas crédible s'il s'agit de mettre en œuvre un véritable report modal.

De plus, cette hypothèse contrevient totalement au principe même qui justifie l'engagement de l'Europe en faveur de l'infrastructure, à savoir la création d'un corridor européen ferroviaire est-ouest, dit corridor méditerranéen. L'axe Dijon-Modane préconisé dans le rapport est un axe nord-sud : il nous priverait des financements de l'Union européenne destinés aux accès et entrerait en concurrence avec d'autres axes nord-sud déjà existants et particulièrement performants.

Enfin, que diront nos amis italiens, qui ont accepté de financer à hauteur de 35 % le tunnel de base, contre 25 % pour la France, en raison, précisément, du coût plus important des accès du côté français, quand on leur expliquera que, finalement, tout est reporté après 2038 ?

Comme l'a bien dit ma collègue, le fret et le transport de voyageurs sur les lignes des Alpes sont entièrement liés.

Ma question est simple : alors que le trafic de poids lourds sur le littoral méditerranéen, à travers les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, ne cesse de croître – respectivement de

8 % et de 4 % en 2017 –, quelle est votre position quant aux préconisations du rapport ? Entendez-vous organiser une concertation avec les élus et les acteurs économiques des territoires sur la question des accès ? Si oui, quand ? En tout état de cause, on ne peut absolument pas se satisfaire d'un report après 2038 de la réalisation des accès.

**M. Gilles Lurton.** Très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Je ne suis pas spécialiste du sujet, madame Bonnivard : je me fais ici le porte-parole d'Élisabeth Borne, ministre des transports. En tout cas, votre question me rajeunit un peu : en leur temps, Hervé Gaymard et Michel Barnier me parlaient déjà de ce dossier !

Dans le temps très bref qui m'est imparti, je ne rappellerai pas ce que j'ai précédemment dit à propos des accès : aujourd'hui, différentes données techniques tendent à montrer que ceux-ci peuvent être améliorés ainsi que je l'ai indiqué à votre collègue.

Ensuite, le conseil d'orientation des infrastructures n'était pas chargé de traiter cette question en particulier, puisqu'il nous faut naturellement nous conformer en la matière au contenu du traité. Mais vous le savez, puisque vous connaissez très bien le dossier.

Plus généralement, et pour aller au fait – puisque, je l'ai bien compris, l'idée n'est pas de faire de la politique s'agissant de ce chantier mais bien de le voir aboutir –, j'ai entendu votre message et je crois savoir qu'Élisabeth Borne a prévu de réunir dans les semaines qui viennent, ou en tout cas très prochainement, l'ensemble des acteurs que vous avez vous-même cités pour réexpliquer qui fait quoi et selon quel calendrier précis, de sorte que le Parlement soit parfaitement éclairé au moment d'examiner la loi d'orientation sur les mobilités. C'est aussi à l'intention de nos concitoyens qu'il s'agit de faire œuvre de pédagogie : je ne fais pas partie des habitants de votre région, mais j'ai cru comprendre qu'il leur était parfois difficile de saisir comment tout cela fonctionne. La ministre a ainsi prévu de répondre à l'interpellation de l'ensemble des parlementaires et des élus locaux.

Il y a quelques mois, vous vous inquiétiez ici même pour le tunnel en tant que tel ; vous pouvez constater aujourd'hui que nous procédons suivant notre méthode et de façon très fiable. Or, comme parlementaire, ce sont surtout des dates et des échéances sincères et fiables que vous souhaitez. L'ensemble des acteurs converge vers cet horizon. Voilà la réponse la plus efficace que je puisse vous apporter, madame la députée.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Beauvais.

**Mme Valérie Beauvais.** Depuis quelques semaines, avec la publication des rapports Duron et Spinetta et la décision du Premier ministre de ramener la vitesse maximale autorisée à 80 kilomètres/heure sur les routes à double sens séparateur central, la question des transports et des infrastructures est au cœur de l'actualité.

Parmi les propositions formulées dans les rapports précités, certaines apparaissent opportunes pour tenir compte des enjeux de la mobilité de demain. C'est le cas de l'ouverture à la concurrence de la SNCF, de la modernisation des grands nœuds ferroviaires et de la rénovation des lignes les plus empruntées.

Toutefois, et même si aucune décision n'a encore été arrêtée, j'appelle votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur le devenir des dessertes TGV ainsi que des lignes ferroviaires capillaires.

À propos des dessertes TGV, je rappellerai que la région Grand Est a été le premier territoire où les collectivités ont participé au financement de deux lignes à grande vitesse – Est et Rhône –, et ce pour un montant significatif : 750 millions d'euros. Considérez bien, monsieur le secrétaire d'État, que toute décision unilatérale de modification des dessertes porterait atteinte à l'attractivité de nos territoires.

De même, la suppression de lignes capillaires risque de créer une fracture en matière de mobilité entre les territoires urbains et les territoires ruraux, déjà très fragilisés.

S'il est probable que les trains n'ont plus vocation à s'arrêter dans toutes les gares, je m'interroge sur l'opportunité de promouvoir le covoiturage pour justifier la fin de dessertes ferroviaires : cela ne va-t-il pas à l'encontre du développement durable ? Vous ne pouvez pas demander aux Françaises et aux Français de moins utiliser leur voiture et, dans le même temps, supprimer des dessertes ferroviaires !

En conséquence, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous indiquer les dispositions que vous entendez prendre en faveur des territoires ruraux et périphériques des agglomérations qui bénéficient de dessertes ferroviaires de qualité, afin de garantir la mobilité de nombre de nos concitoyens ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Le sujet est ancien, madame la députée. J'entends que la première partie de votre question se veut constructive. Dans ce domaine aussi, il est difficile de faire apparaître un clivage politique, d'autant que, depuis de nombreuses années – je songe notamment aux régionales de 2010, puis de 2015 –, bien des candidats, notamment dans vos rangs, appellent de leurs vœux une réforme de la SNCF. Il serait très malvenu vis-à-vis de nos concitoyens de commencer à tirer dans tous les sens et de chercher à susciter des clivages à ce sujet. La question est la suivante : fera-t-on la réforme ou ne la fera-t-on pas ? Sur ce point, les choses sont claires ; j'ai eu l'occasion de le dire tout à l'heure au député de La France insoumise.

Deuxièmement, le rapport Spinetta met ces quarante-trois préconisations sur la table. Certaines relèvent véritablement du dialogue social – la question du statut – et d'autres de la nature du service. Cela nous renvoie aux lois de décentralisation de 1981 puis à la création des régions : qui est compétent pour quoi et qui prend quelle responsabilité ? En tant qu'élu local, je milite pour la décentralisation. Les conseils régionaux doivent prendre leur part dans un dialogue le plus sincère possible. À moins de faire de la politique politicienne sur le sujet – ce serait à n'y rien comprendre –, il est bien logique que l'État se concentre sur ce qui relève de l'intérêt national et les régions sur l'intérêt régional. C'est le bon sens.

Troisièmement, j'ai entendu les mots-clés de « covoiturage » ou de « TGV Grand Est ». C'est un peu compliqué de vous répondre en un temps aussi réduit. Sachez toutefois que, s'agissant du TGV Grand Est, c'est un modèle qui réussit. Pour vous rassurer sur le sujet, si vous étiez inquiète, je discute souvent avec le président de région, avec lequel je travaille sur d'autres sujets, comme Bure ou Fessenheim, et il n'y a aucune crainte à avoir sur les dessertes du TGV Grand Est dans les semaines, les mois et même, crois-je savoir, les années à venir.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin.

**M. Pierre Vatin.** Monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement a décidé d'abaisser la vitesse de 90 à 80 kilomètres/heure sur les 400 000 kilomètres de routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central. À propos d'une solution censée faire baisser la mortalité routière, le Premier ministre a dit qu'il ne le faisait pas « pour augmenter les recettes de l'État » et que « les recettes de cette mesure [seraient] reversées aux accidents de la route ». L'objectif serait donc exclusivement humanitaire, ce qui est malheureusement faux. L'enfer est pavé de bonnes intentions, et je vois un arbre qui cache la forêt.

Tout d'abord, cette mesure pose un sérieux problème de cohérence. Le rapport établi suite à l'expérimentation qui a été menée ne permet pas de conclure à un impact positif de la réduction de vitesse sur l'accidentalité et, partant, sur la mortalité. Qui plus est, les accidents de la route sont gérés et pris en charge par les services publics. Cette opération viserait donc à combler le déficit de ces services qui manqueraient cruellement de moyens. C'est alors à nouveau le contribuable, très fragilisé depuis le début du quinquennat, qui est mis à contribution. Ni nécessaire, ni proportionnée, cette mesure n'est peut-être pas le sujet. Elle ne vient que rallonger la liste des actions qui déplaisent. Le vrai sujet, c'est la politique fossoyeuse du pouvoir d'achat qui s'inscrit, malheureusement, dans la lignée du précédent quinquennat. Tout ce que vous faites précarise les Français et ébranle leur confiance.

Pourquoi un tel mécontentement de la ruralité française ? Parce que l'État s'éloigne de ses territoires. Les retraites, la CSG ou encore l'automobile : la liste est longue et nous n'en sommes qu'aux huit premiers mois de pouvoir ! Dès lors, ma question est simple : sachant que je vais déposer une proposition de loi visant à supprimer l'amende prévue pour les excès de vitesse inférieurs à 20 kilomètres/heure, tout en maintenant le retrait de points lié à l'infraction, consentirez-vous à faire voter ce dispositif ? En toute logique, il faudrait répondre « oui ».

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur Vatin, vous venez d'arriver dans l'hémicycle. J'ai précisé tout à l'heure que, pour des raisons très personnelles, je ne ferais pas de politique sur cette question de l'abaissement de la vitesse autorisée sur certaines routes, non plus que des morts sur la route. Je ne suis ni ministre de l'intérieur, ni ministre des transports, mais le membre du Gouvernement qui a été envoyé en séance cet après-midi a, malheureusement, deux ou trois convictions sur ce sujet. Nous n'allons pas en débattre pendant des heures ; mais sachez que l'expérimentation sur laquelle porte le rapport a été réalisée sur des portions de routes trop courtes pour en tirer des conclusions.

Par ailleurs, le nombre de morts sur les routes augmente. Jacques Chirac, dont le visage vous est, je crois, plutôt familier et avec lequel vous partagiez quelques convictions – j'ai moi-même été chiraquien –, s'est emparé avec beaucoup de courage de cette question. Certains députés ou mouvements politiques, plutôt d'extrême-gauche ou d'extrême-droite, avaient alors accusé le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin, dont le ministre de l'intérieur s'appelait Nicolas Sarkozy, d'ignorer les territoires et de porter atteinte à la ruralité...

Si je respecte votre propos en tant que parlementaire, au-delà des questions financières – nous pourrions en effet parler du coût de la mortalité routière –, je ne peux m'empêcher de me placer une fois de plus sur le terrain humanitaire, pour reprendre votre terme. Si cette mesure permet de réduire le

nombre de morts et de victimes sur les routes, c'est une bonne mesure. Si elle ne le permet pas, c'est une mauvaise mesure. Mon approche personnelle, aussi bien comme citoyen que comme membre du Gouvernement, est assez basique. Cela veut dire qu'il faut nous laisser ces deux ans, qu'il faut laisser à cette mesure mais aussi à d'autres, notamment sur l'alcoolémie ou le portable au volant, la possibilité de produire leurs effets. Les services de l'État estiment que 300 ou 400 morts pourraient ainsi être évitées les deux prochaines années, à partir du 1<sup>er</sup> juillet. J'espère que cela fonctionnera. Voilà la réponse la plus sincère que je puis offrir à votre question.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Bazin-Malgras.

**Mme Valérie Bazin-Malgras.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite appeler une nouvelle fois votre attention sur la mise en œuvre impérative des travaux d'électrification de la ligne ferroviaire numéro 4, Paris-Mulhouse-Bâle, à échéance 2022, lesquels semblent aujourd'hui menacés. Alors que les dysfonctionnements subis par les usagers se multiplient, que le projet d'électrification de la ligne jusqu'à Troyes a été lancé il y a près de vingt ans, que les régions, les départements, les communes et les agglomérations concernés se sont massivement engagés pour son financement, que l'État a plusieurs fois apporté des assurances sur l'irréversibilité de la réalisation et le financement de l'électrification, le Conseil d'orientation des infrastructures vient de conclure dans son rapport qu'il n'est pas « utile de poursuivre au-delà de Provins, hormis éventuellement jusqu'à Nogent-sur-Seine, ville susceptible de constituer un nœud intermodal ».

Les parlementaires et les élus locaux des collectivités partenaires de ce dossier structurant pour le développement territorial et économique des départements de l'Aube et de la Seine-et-Marne ne peuvent accepter ces orientations qui remettent en cause unilatéralement les engagements de l'État pris en novembre 2010, puis réaffirmés en mars 2015. Dans son discours de clôture de la première conférence des territoires au Sénat le 17 juillet 2017, le Président Macron fixait ses objectifs : « C'est avec le même esprit que l'État investira davantage dans les transports du quotidien, afin de permettre aux Français enclavés de retrouver la mobilité physique, sans laquelle il n'est pas de mobilité sociale. Sur ce point il est en particulier essentiel de créer le lien entre les principales agglomérations et leurs territoires environnants, notamment entre les métropoles et les territoires ruraux excentrés, car c'est là que se construit la première des fractures territoriales [...] ».

Il est temps de traduire en actes ces engagements et de permettre aux Français, que nous avons l'honneur de représenter, de bénéficier d'une mobilité réelle et efficace, fiable et moderne. Ces travaux sur la dernière grande ligne radiale à ne pas disposer des possibilités offertes par la traction électrique permettront en outre de renforcer l'attractivité de nos territoires, d'améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et de préserver l'environnement. Monsieur le secrétaire d'État, quels sont les engagements que vous pouvez prendre, aujourd'hui, à l'Assemblée, pour garantir le respect de la parole de l'État ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Madame la députée, je vous remercie pour votre question. Je me fais le porte-parole de la ministre des transports au sujet de la ligne Gretz-Armainvilliers-Troyes, laquelle fait partie de l'axe ferroviaire Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle, qui dessert le sud-est de l'Île-de-France et le sud de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine. Cet axe revêt un caractère stratégique,

comme vous l'avez dit, pour les territoires desservis, en participant à leur aménagement et à la dynamisation du tissu économique. La ligne est actuellement électrifiée entre Paris-Est et Gretz-Armainvilliers, en Seine-et-Marne. Le projet d'électrification de la ligne entre Gretz-Armainvilliers et Troyes et de Longueville à Provins a été déclaré d'utilité publique le 27 janvier 2014.

L'électrification de la ligne Paris-Troyes a fait l'objet d'un protocole entre l'État et les collectivités territoriales, en septembre 2016, arrêtant les principes de phasage et de financement de l'opération. Il prévoit, en particulier, une première phase entre Gretz et Nogent-sur-Seine, dont les travaux principaux doivent démarrer d'ici à la fin de cette année. Le financement est inscrit dans les actuels contrats de plan État-région, en Île-de-France et dans le Grand Est. Cette opération est examinée par le Conseil d'orientation des infrastructures, lequel a conclu qu'il ne lui semblait pas utile de la poursuivre au-delà de la section Paris-Longueville et de la branche desservant Provins, hormis, éventuellement, jusqu'à Nogent-sur-Seine, ville susceptible de constituer un nœud intermodal.

Le rapport du COI n'engage pas la position du Gouvernement, sur ce dossier comme sur l'ensemble des opérations examinées. Ses recommandations font actuellement l'objet de consultations menées par Élisabeth Borne. Le Gouvernement prépare le volet de la programmation de la future loi d'orientation des mobilités. Elle sera examinée par le Parlement au printemps prochain, en tenant compte des propositions du COI, mais aussi des résultats des consultations en cours et des positions de l'ensemble des parties prenantes. L'ensemble des collectivités territoriales, ainsi que vous, madame la députée, pouvez encore vous adresser au ministère chargé des transports, dans le cadre de la rédaction de ce projet de loi.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

**M. Jean-Luc Lagleize.** Monsieur le secrétaire d'État, mes questions portent sur la sécurité routière et la volonté forte du Gouvernement de lutter contre la mortalité sur nos routes, volonté que je partage évidemment. Tout d'abord, je souhaiterais que le Gouvernement apporte des justifications utiles sur les mesures prises par le dernier comité interministériel de la sécurité routière, notamment sur la mesure n° 5, visant à abaisser, à compter de juillet 2018, de 90 à 80 kilomètres/heure la vitesse maximale autorisée sur certaines routes à double sens.

Cette mesure a été mal comprise par nos concitoyens. Des expérimentations ont pourtant été conduites entre 2015 et 2017 sur des tronçons dans la Drôme, la Nièvre, l'Yonne et en Haute-Saône, et des études y ont été consacrées. Je souhaiterais que vous puissiez apporter aujourd'hui des éléments d'éclaircissement sur ce point, de nature à éclairer les choix du Gouvernement et en garantir la rationalité, mais aussi à rassurer nos concitoyens.

Par ailleurs, je souhaiterais m'attarder sur l'accidentologie des deux-roues, un sujet que j'ai vécu dans ma propre chair. La mortalité en deux-roues motorisés est repartie en forte hausse en 2017, avec près de 800 décès sur les 3 700 comptabilisés sur les routes de France cette année-là. Ces décès sont d'autant plus insupportables que des mesures simples pourraient être prises pour les éviter. Il faudrait, par exemple, améliorer l'état des routes et des glissières de sécurité, qui deviennent parfois des guillotines pour les motards, dans les lieux particulièrement accidentogènes de



notre territoire. Que compte faire le Gouvernement pour réduire drastiquement cette mortalité chez les deux-roues ? Ces mesures font-elles partie de votre feuille de route ?

Je voudrais rappeler ici que des comportements simples peuvent permettre d'éviter des accidents et, partant, de sauver des vies. Je pense, par exemple, à l'utilisation systématique des clignotants, notamment lorsque l'on tourne à gauche – il n'est hélas pas rare que les conducteurs de véhicules à quatre roues omettent de mettre leur clignotant quand ils tournent à gauche –, au port du casque pour les conducteurs de deux-roues ou à l'interdiction d'utiliser son téléphone portable au volant. Malheureusement, ces pratiques, pourtant logiques, sont encore trop souvent négligées. Je souhaiterais connaître sur ce sujet la position du Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, je vous remercie pour la tonalité de votre question et votre souhait de rendre cette mesure acceptable pour nos concitoyens. Je l'ai dit : les chiffres seront malheureusement têtus, comme ils le sont quand ils sont à la hausse. L'expérimentation en phase d'essai démarre le 1<sup>er</sup> juillet et durera deux ans. Ce délai passé, le Premier ministre a annoncé qu'il dresserait le bilan de la mesure. Nous pourrions alors communiquer les résultats à nos concitoyens et faire preuve de pédagogie. C'est petit à petit que l'action de Jacques Chirac, au début des années 2000, a gagné l'assentiment du corps social, dans la mesure où chacun sait qu'il peut être touché personnellement par cette question, dans sa chair ou dans sa famille.

S'agissant des deux-roues, vous avez raison de poser la question avec précision, puisqu'ils représentent 21 % de la mortalité routière et 44 % des accidents graves pour moins de 2 % du trafic. Souvent l'accident est multifactoriel. Cependant, l'environnement ou le véhicule ne sont des facteurs uniques de l'accident que dans moins de 5 % des accidents corporels ou mortels de la circulation. Le facteur humain est seul en cause dans 60 % des cas et présent dans 90 % des cas : alcoolémie, vitesse, non-respect des priorités, usage de distracteurs, endormissement... Chaque année, près de 65 % des motocyclistes sont tués dans un accident impliquant un autre usager et 35 % lors d'une collision contre des obstacles fixes comme les arbres ou les poteaux. Les collisions avec les obstacles latéraux sont donc très minoritaires dans les accidents des usagers de deux-roues.

Les pouvoirs publics ne restent évidemment pas inactifs. Ainsi mettons-nous en place des glissières de sécurité routière doublées sur le réseau routier national et, dans certains types de virages, nous continuerons leur déploiement. Les gestionnaires de voirie les installent d'ailleurs systématiquement sur les nouveaux aménagements ou lors de réparations importantes. Cependant, une glissière de sécurité doublée n'assure aucune sécurité au-delà de 50 kilomètres/heure, vitesse d'impact qui provoque un arrêt brutal souvent mortel. Cela n'empêche pas d'appliquer les mesures habituelles, notamment le respect des règles – tout comme je me plie à celles de l'Assemblée qui veulent que je conclue, comme m'y invite le président –, qu'il s'agisse des limitations de vitesse ou du taux d'alcoolémie. Nous aurons l'occasion d'y revenir à propos de plusieurs dispositifs innovants, notamment celui des airbags pour les deux-roues.

**M. le président.** La parole est à M. Brahim Hammouche.

**M. Brahim Hammouche.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne l'A31, axe stratégique pour les échanges entre le nord et le sud de l'Europe, mais saturé par les transits locaux, notamment transfrontaliers, et internationaux, au

point qu'il faut souvent deux heures pour parcourir vingt kilomètres. Près de 100 000 véhicules l'empruntent par jour, dont 8 000 à 12 000 poids lourds. Il y a urgence à réaliser l'A 31 *bis*, devenue incontournable. En ma qualité de député, je suis porteur à la fois d'exigences locales et d'une vision nationale et européenne qui, loin de s'opposer, se nourrissent mutuellement. Ces exigences locales sont celles d'habitants inquiets d'un risque d'accidents accru du fait de la congestion de cette autoroute et celles de populations qui ne veulent pas payer la facture de l'urgence à agir, imputable aux incantations et aux attermoissements du passé. Ces exigences locales, monsieur le secrétaire d'État, sont celles d'une ville, Florange, qui ne veut pas être coupée en deux par une infrastructure routière. Ma vision, notre vision, monsieur le secrétaire d'État, est d'aménager ce territoire transfrontalier et de redonner un souffle au développement économique de cette région riche de talents. Notre vision est de bâtir une infrastructure en phase avec les enjeux de la mobilité durable, le développement des transports collectifs et du covoiturage, et l'intermodalité avec l'offre ferroviaire et portuaire de la région.

Monsieur le secrétaire d'État, nous avançons ensemble. Nous avons l'ambition, la volonté d'agir et un calendrier des priorités à échéance 2023-2027 ; il faut désormais arrêter un trajet et un financement. D'une part, ce trajet doit contourner Florange au lieu de la balafrer. D'autre part, si le rapport Duron sur les mobilités du quotidien envisage, sans justification socio-économique, une concession avec péage pour le seul tronçon nord, d'autres solutions de financement doivent être examinées en priorité, en raison notamment de nos charges de centralité liées au transit européen. Je pense à la mobilisation des fonds européens, à des co-participations du Grand-Duché de Luxembourg ou à des expérimentations locales pour percevoir des recettes sur les poids lourds, déjà collectées dans les quatre pays frontaliers du Grand Est. Monsieur le secrétaire d'État, « La créativité, c'est l'intelligence qui s'amuse », disait Albert Einstein. Nous avons fait preuve d'intelligence collective ; osons ensemble cette co-construction créative et citoyenne afin d'engager des politiques innovantes et utiles pour tous.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, d'Einstein au ministère des transports, il n'y a qu'un pas puisque vous avez été reçu ce matin par Élisabeth Borne et son cabinet. Même si vous la connaissez déjà, je vous redonne la réponse officielle, afin qu'elle soit retranscrite au *Journal officiel*. Le projet de l'A31 *bis* renvoie au réaménagement de la totalité du réseau routier du Sillon lorrain depuis l'ouest de Nancy jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Il a fait l'objet d'un débat public en 2015 et d'une décision ministérielle en février 2016, qui prévoit un important dispositif de concertation et la poursuite des études. La concertation était initialement prévue à la fin de l'année 2017, mais elle a été suspendue en attendant les conclusions des assises de la mobilité. Sur sa partie nord, le projet prévoit la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier de liaison entre l'A30 et l'A31, ainsi que l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville. Des études multimodales sur la possibilité de créer une voie réservée au transport en commun sur l'A31 élargie sont en cours de finalisation, en coopération avec les autorités luxembourgeoises.

Dans le rapport qu'il a remis le 1<sup>er</sup> février – on l'a tellement répété que tout le Parlement doit désormais être au courant ! –, le Conseil d'orientation des infrastructures indique que, quel que soit le scénario, la partie nord sera réalisée en concession sur la période 2023-2027. Nous avons donc deux mois pour discuter des priorités que nous souhaitons



définir ; des arbitrages seront proposés sur la base des scénarios évoqués dans le rapport. Monsieur le député, vous avez pris de l'avance sur cette séance puisque dès ce matin, vous avez commencé cette discussion avec la ministre en tant que représentant de la nation. Je crois que les réponses qui vous ont été données prolongent les conclusions du rapport.

**M. le président.** La parole est à Mme Michèle de Vaucouleurs.

**Mme Michèle de Vaucouleurs.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ma question porte sur l'entretien des routes nationales dont la dégradation devient très préoccupante. La France dispose d'un réseau routier étendu et extrêmement vaste, composé de 11 560 kilomètres d'autoroutes, dont 8 951 kilomètres d'autoroutes concédées et 9 645 kilomètres de routes nationales. Ce maillage routier est un véritable atout pour notre pays et permet à nos concitoyens de se déplacer en tout point du territoire. Pourtant sa détérioration, lente et continue, semble devenir inexorable. Alors que de 2010 à 2012, plus de 85 % des chaussées étaient considérées en état correct, ce taux a commencé à baisser en 2013, pour n'être plus que de 83,3 % en 2015. L'état du réseau routier national se dégrade ainsi depuis plusieurs années, faute d'investissements suffisants. Cette situation est dénoncée par les associations d'usagers de la route qui craignent pour la sécurité des conducteurs ainsi que pour celle des agents travaillant sur ces tronçons.

Dans ma circonscription par exemple, la route nationale 184, axe très fréquenté, présente des tronçons nécessitant des aménagements, notamment entre l'échangeur de l'A15 et Saint-Germain-en-Laye. Il conviendrait ainsi de supprimer les intersections à niveaux et les goulets d'étranglements afin de désengorger le trafic et d'améliorer la protection des riverains. Il est primordial de préserver ce patrimoine et de rénover ces routes, essentielles pour la mobilité de nos concitoyens. Laisser nos infrastructures routières se dégrader, c'est risquer de grever la compétitivité de notre pays. Dans le cadre de l'étude des conclusions des assises de la mobilité et de la préparation de la future loi sur les mobilités, l'entretien de nos routes nationales doit être une priorité afin que nos axes routiers puissent offrir à leurs usagers un niveau satisfaisant de confort et de sécurité, et que notre patrimoine routier soit préservé. Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous présenter votre plan d'action pour la rénovation des infrastructures existantes et nous détailler vos critères de hiérarchisation des objectifs ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Madame la députée, merci pour votre question, dont nous avons déjà eu l'occasion de discuter dans votre département, ainsi que pour votre intérêt et investissement dans ce domaine. Depuis le début de ce quinquennat, la priorité est donnée aux transports du quotidien et à l'entretien des réseaux existants. La course à toujours plus d'infrastructures neuves, sans les capacités d'entretenir le réseau existant, en bonne intelligence avec les collectivités territoriales, représentait une fuite en avant dans laquelle il n'était pas possible de continuer. C'est encore plus vrai s'agissant des routes nationales dont la maîtrise d'ouvrage revient à l'État, sur des crédits votés par le Parlement. Vous avez rappelé la méthode : le projet de loi d'orientation sur les infrastructures et les mobilités sera présenté au printemps, vous aurez l'occasion d'en débattre.

Pour ce qui est de la RN184 que vous mentionnez, plusieurs choses ont déjà été faites, qu'il est utile de rappeler à nos concitoyens. Des travaux de chaussée ont été réalisés en 2017 dans les Yvelines sur près de deux

kilomètres, pour un montant de plus de 2,2 millions d'euros. Des travaux sur d'autres sections sont programmés pour 2018 et 2019, dans le cadre d'un programme de modernisation des itinéraires, développé par le ministère. Je vous confirme que 1,3 million d'euros sont actuellement inscrits pour l'année 2018 spécifiquement à destination de cet axe. Cet exemple dans votre circonscription montre que la parole est suivie d'actes : le Gouvernement et l'État n'abandonnent pas les routes nationales. Merci une fois de plus pour votre investissement dans ce domaine !

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Dubié, au titre des députés non inscrits.

**Mme Jeanine Dubié.** Monsieur le secrétaire d'État, le 13 décembre dernier, dans le cadre d'une émission de France Inter consacrée aux transports et à la mobilité, Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, évoquait « des territoires où l'on avait fait des promesses de mise à niveau des routes nationales », promesses qui étaient « repoussées de contrat de plan en contrat de plan ». Elle précisait alors que cela appelait « des réponses de l'État pour désenclaver des régions privées de routes de bon niveau ». C'est précisément cette réponse de l'État que nous attendons s'agissant de la poursuite de l'aménagement en deux fois deux voies de la RN21 entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées et la ville de Lourdes. Car, vous le savez, plus ces projets sont retardés, plus les procédures se multiplient et plus le coût du projet augmente. Tel est le cas pour ce dossier.

Dans le contexte de la disparition successive des trains de pèlerins, du train de nuit la Palombe bleue, et alors que l'État s'est totalement désengagé de la liaison aérienne sous obligation de service public entre Tarbes-Lourdes-Pyrénées et Orly, la Bigorre a grandement besoin de routes nationales « de bon niveau ». La réalisation de ces travaux est d'autant plus importante qu'au-delà de Lourdes, elle améliorera significativement la desserte des Vallées des Gaves et des sites touristiques de Cauterets, Pont d'Espagne et Gavarnie. Cet aménagement, promis depuis 2002, figurait au programme de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014 puis a été inscrit dans le contrat de plan État-région – CPER – 2015-2020. Mais l'horizon de réalisation s'éloigne année après année, étude après étude. Faudra-t-il attendre encore plusieurs CPER pour que s'esquisse enfin une solution ? Le Gouvernement est-il prêt à étudier la mise en place de solutions innovantes et pragmatiques afin d'accélérer significativement la réalisation de cet aménagement de la RN21, réduire la fracture territoriale et favoriser ainsi la mobilité du quotidien ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Madame la députée, pragmatiques, nous allons l'être dans la réponse ! Cette déviation longue de six kilomètres correspond en effet à la deuxième phase du projet de mise à deux fois deux voies de la route entre Tarbes et Lourdes. Une enveloppe de 32,3 millions d'euros a été inscrite au CPER sur la période 2015-2020, dont environ 15 millions d'euros seront apportés par l'État. Une augmentation sensible du coût de l'opération – les dernières estimations de 2017 dépassent de 23 millions d'euros le coût plafond fixé à 47,4 millions – ainsi que des contraintes techniques comme la traversée du marais de Saux, ont conduit à une remise en question du programme de l'opération. Des études menées pour minimiser l'impact sur l'éperon rocheux contenant potentiellement de l'amiante ont débouché sur une nouvelle variante de tracé. D'autres études ont également été conduites pour tenter de réduire le coût de l'opération en optimisant le programme ; on envisage ainsi de réduire le profil en travers ou de

supprimer l'échangeur d'Adé. La poursuite de l'opération nécessite désormais que les co-financeurs prennent clairement position quant à l'augmentation du coût du projet et à une éventuelle évolution du programme. En tout cas, l'État ne remet pas en cause l'intérêt de cette infrastructure.

**M. le président.** Nous en revenons à la dernière question du groupe Nouvelle Gauche.

La parole est à M. Dominique Potier, qui n'a pu la poser tout à l'heure et bénéficie là de l'indulgence du président de séance. (*Sourires.*)

**M. Dominique Potier.** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous interroger sur l'équation financière et les solutions innovantes ouvertes par le Comité d'orientation des infrastructures. Je souscris plutôt à la méthode proposée, à la démarche intellectuelle de pensée globale qui embrasse les transports du quotidien, les grandes infrastructures et la multimodalité. Penser tout cela ensemble, à frais nouveaux, avec un regard neuf, nous convient très bien. Je salue également le réalisme financier : on ne promet pas, on choisit, on argumente et on hiérarchise. Il reste qu'il y a une équation qui a été déclinée dans le rapport Duron en trois scénarios, allant de 48 à 80 milliards d'euros, qui font osciller la contribution publique de 2,4 à 4 milliards dans la deuxième période.

Il manque de l'argent, il nous faut des ressources nouvelles. Dans ce domaine, le rapport Duron ouvre des perspectives : eurovignettes, télépéage sans arrêt, une capacité de sélection des véhicules, etc. Sans plus parler de l'écotaxe – un mot brûlé –, nous sommes dans l'invention de nouvelles ressources, de nouvelles dynamiques financières. Des régions se portent d'ailleurs candidates ; dans la région Grand Est, Jean Rottner est ainsi volontaire pour expérimenter ces dispositifs dans le cadre d'un projet capital, l'A31 *bis*, dont le tracé fait l'objet d'un accord.

Si on ne veut pas segmenter les choses ni trop les retarder, si on veut organiser l'aménagement du territoire tout en menant la transition écologique, est-on capable d'imaginer un partenariat fort des régions, et sous quelle forme ? S'agira-t-il d'un segment d'autoroute, d'un partenariat sur le financement, d'une co-maîtrise d'ouvrage ? Êtes-vous prêt à cette expérimentation ? Êtes-vous prêt à faire du Grand Est, de ses métropoles et du Sillon lorrain un laboratoire de la multimodalité, d'un financement et d'un portage original d'infrastructures du futur ? C'est la question qui nous préoccupe et qui nous invite, si vous y répondez positivement, à un très beau chantier pour les années qui viennent.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État.** Monsieur le député, je ne peux évidemment pas faire d'annonce avant l'heure, puisque le Gouvernement n'a pas encore choisi

parmi toutes les options contenues dans le rapport Duron. C'est à la ministre des transports qu'il reviendra d'exposer ce choix dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités, comme je l'ai déjà dit à maintes reprises ce soir.

J'en viens au fond de votre question. Si nous avons nous-mêmes suscité l'innovation et introduit un changement de méthode, si nous sommes sortis du cercle des interlocuteurs classiques pour mettre tous les acteurs autour de la table – car je rappelle que le rapport a été cosigné par tout le monde –, ce n'est pas pour briser aujourd'hui cette volonté d'innovation.

Vous avez évoqué la possibilité d'introduire une taxe « poids lourds » qui serait perçue par les conseils régionaux. Le président Rottner a déjà fait cette proposition au Gouvernement à de nombreuses reprises, nous l'avons bien enregistrée. Une autre option serait l'instauration d'une taxe sur les bureaux, sur le modèle de celle qui existe en Île-de-France.

Vous le voyez, une réflexion est en cours pour définir une fiscalité dédiée, qui donnera au conseil régional la capacité d'investir, et la ministre fera son choix dans les semaines qui viennent. Il convient néanmoins de ne pas se précipiter, puisque la méthode qui a été adoptée est déjà couronnée de succès et qu'elle offre la vision la plus globale possible.

Je vous remercie, monsieur le député, pour l'intérêt que vous portez à ces questions.

**M. le président.** La séance de questions sur la politique nationale en matière de sécurité routière et d'aménagement des infrastructures de transports est terminée.

4

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Débat sur le rapport du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l'évaluation de la régulation des jeux d'argent et de hasard.

La séance est levée.

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

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

CATHERINE JOLY