

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mardi 11 décembre 2018

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	13461
2 ^e séance	13497
3 ^e séance	13545

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

101^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 11 décembre 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. Questions orales sans débat (p. 13465)

PRISE EN CHARGE DES PATIENTS DÉTENUS (p. 13465)

M. Jean-Bernard Sempastous

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

NUISANCES SONORES DUES À LA PRISON DES
BAUMETTES 2 (p. 13466)

M. Guy Teissier

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

M. Guy Teissier

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE MONTARGIS
(p. 13466)

M. Jean-Pierre Door

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

M. Jean-Pierre Door

SERVICE HÉLIPORTÉ À L'HÔPITAL DU MANS (p. 13467)

M. Jean-Carles Grelier

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

AIDE ALIMENTAIRE (p. 13468)

M. Brahim Hammouche

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

COMPÉTENCES DES SAGES-FEMMES POUR LES
INTERRUPTIONS VOLONTAIRES DE GROSSESSE
(p. 13469)

Mme Maud Petit

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

REMBLAIEMENT DES GRAVIÈRES (p. 13469)

M. Michel Larive

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

M. Michel Larive

INTERDICTION DES ANIMAUX SAUVAGES DANS LES
CIRQUES (p. 13470)

Mme Laëticia Romeiro Dias

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

ÉQUIPEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE L'ÉTAT EN
BOÎTIERS E85 (p. 13471)

Mme Aude Bono-Vandorme

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

MÉTHANISATION (p. 13472)

M. Aurélien Pradié

PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

CHANGEMENT D'HEURE (p. 13473)

M. Marc Le Fur

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

M. Marc Le Fur

PRÉSENCE DU LOUP EN ISÈRE (p. 13474)

Mme Élodie Jacquier-Laforge

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État

Mme Élodie Jacquier-Laforge

CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS (p. 13475)

M. Stéphane Peu

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

M. Stéphane Peu

AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD DE L'AUTOROUTE
A31 *bis* (p. 13476)

M. Xavier Paluszkiwicz

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du
ministre d'État, ministre de la transition écologique et
solidaire

M. Xavier Paluszkiwicz

LIGNE FERROVIAIRE ÉPINAL-SAINT-DIÉ-DES-VOSGES
(p. 13477)

M. Gérard Cherpion

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Gérard Cherpion

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État

FRET FERROVIAIRE SUR LA RIVE DROITE DU RHÔNE
(p. 13478)

Mme Michèle Victory

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Michèle Victory

LGV ET DÉSENCLAVEMENT DU SUD-AQUITAINE
(p. 13479)

M. David Habib

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. David Habib

DÉVIATION DE CHÂTENOIS (p. 13480)

M. Antoine Herth

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Antoine Herth

Rappel au règlement (p. 13481)

M. Stéphane Peu

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. le président

ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR LE MARAIS POITEVIN
(p. 13482)

Mme Delphine Batho

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Delphine Batho

CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS (p. 13483)

Mme Clémentine Autain

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

Mme Clémentine Autain

PRÉSUMPTION DE SALARIAT POUR LES AGRICULTEURS
RETRAITÉS (p. 13484)

M. André Chassaingne

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

M. André Chassaingne

STATIONNEMENT GRATUIT DES PERSONNES
HANDICAPÉES (p. 13485)

Mme Monique Limon

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

Mme Monique Limon

OBLIGATION D'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS
(p. 13486)

M. Yves Daniel

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

M. Yves Daniel

VOCATION SANITAIRE ET SOCIALE DE LA LOZÈRE.
(p. 13486)

M. Pierre Morel-À-L'Huissier

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

M. Pierre Morel-À-L'Huissier

INSCRIPTION DE L'USINE DE TRÉFIMÉTAUX COMME SITE
AMIANTÉ (p. 13488)

M. Christophe Blanchet

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

M. Christophe Blanchet

APPRENTISSAGE DES MINEURS DANS L'HÔTELLERIE ET LA
RESTAURATION (p. 13489)

M. Jean Terlier

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

M. Jean Terlier

SÉCURISATION DE LA ROUTE DÉPARTEMENTALE 83
(p. 13489)

M. Michel Zumkeller

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances

M. Michel Zumkeller

INCIDENTS SURVENUS À RENNES LE 31 OCTOBRE 2018
(p. 13490)

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie

ENTREPRISE STEVA À BESSINES-SUR-GARTEMPE
(p. 13491)

Mme Marie-Ange Magne

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

Mme Marie-Ange Magne

INDEMNISATION DES CATASTROPHES NATURELLES EN
NOUVELLE-AQUITAINE (p. 13492)

M. Jean-Philippe Ardouin

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

M. Jean-Philippe Ardouin

ASSURANCE CONSTRUCTION (p. 13493)

M. Olivier Falorni

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

INTERNET SOCIAL ET FRACTURE NUMÉRIQUE.
(p. 13494)

M. Christian Hutin

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS (p. 13495)

Mme Laetitia Saint-Paul

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

Mme Laetitia Saint-Paul

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 13495)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

PRISE EN CHARGE DES PATIENTS DÉTENUS

M. le président. La parole est à M. Jean-Bernard Sempastous, pour exposer sa question, n° 434, relative à la prise en charge des patients détenus.

M. Jean-Bernard Sempastous. Madame la ministre de la justice, ma question porte sur les difficultés rencontrées dans la prise en charge des patients détenus au centre hospitalier de Lannemezan, dans ma circonscription – un établissement que vous connaissez bien. Au cours de l'année 2017, les hôpitaux spécialisés de Lannemezan ont admis onze détenus en soins psychiatriques sur décision d'un représentant de l'État –SDRE –, pour un total de quatre-vingt-deux jours de soins. L'exécution de cette mission exige une mobilisation considérable des ressources humaines de l'hôpital : réouverture d'une chambre sécurisée, présence de quatre agents journaliers et renfort de quatre agents supplémentaires à chaque étape des soins. Or cette mobilisation du personnel hospitalier s'accompagne paradoxalement de la fermeture de lits et de la diminution du nombre d'agents : dix-sept agents en moins en 2017.

Les répercussions sont considérables sur le plan sécuritaire. Lors de l'admission d'un patient détenu en SDRE, il n'y a ni protection ni surveillance de la part des forces de l'ordre. La poursuite dans les conditions actuelles de l'accueil des patients détenus menace l'accomplissement de la mission première de l'hôpital, qui peine déjà à prendre en charge la santé mentale dans tout le département des Hautes-Pyrénées et le sud de la Haute-Garonne. Je souhaiterais donc connaître votre position sur ce problème.

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

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, les soins psychiatriques aux personnes détenues relèvent du ministère des solidarités et de la santé. La loi du 18 janvier 1994 relative à la santé publique et à la protection sociale a, en effet, transféré au

service public hospitalier l'organisation et la gestion de la prise en charge sanitaire des personnes détenues. Dans un contexte de forte prévalence des troubles mentaux en détention, dont témoigne le nombre d'hospitalisations psychiatriques de personnes détenues, qui, entre 2009 et 2016, a augmenté proportionnellement plus vite que la population pénale sur la même période – plus 15,3 % contre plus 11 % –, la prise en charge du patient détenu représente un problème réel.

Les personnes détenues souffrant de troubles mentaux peuvent être hospitalisées sans consentement dans trois types de structures : en unité hospitalière spécialement aménagée, UHSA – il en existe neuf sur le territoire, pour un total de 440 places d'hospitalisation ; en unité pour malades difficiles, UMD, lorsque que ces personnes « présentent pour autrui un danger tel que les soins, la surveillance et les mesures de sûreté nécessaires ne peuvent être mis en œuvre que dans une unité spécifique » ; en chambre sécurisée au sein de l'hôpital spécialisé en psychiatrie de secteur. L'hospitalisation en chambre sécurisée des personnes détenues peut toutefois résulter d'un choix par défaut, faute de places en UHSA. Ces dernières présentent une sécurisation renforcée, avec la présence quotidienne de personnel de surveillance pénitentiaire, mais certains établissements pénitentiaires sont éloignés de ces structures, ce qui les oblige à trouver d'autres solutions.

Dans ce contexte, le ministère de la justice et le ministère des solidarités et de la santé ont demandé à l'Inspection générale de la justice et à l'Inspection générale des affaires sociales de réaliser un audit conjoint de ces situations, dont les résultats seront connus dans quelques semaines. De fait, la question de la garde de ces détenus malades – ou de ces malades détenus – ne se pose pas pour les placements en UHSA ou en unité hospitalière sécurisée interrégionale, UHSI, puisque le personnel pénitentiaire assure naturellement ce rôle dans ces établissements. Il en va de même pour les extractions médicales de courte durée, pour lesquelles le cadre normatif confie la fonction de surveillance aux forces de sécurité intérieure. Votre question porte donc essentiellement sur les hospitalisations sur demande d'un représentant de l'État, qui concernent les détenus présentant une certaine dangerosité mais ne pouvant pas faire l'objet d'une affectation en UMD.

Cette question – qui, aux termes de la loi, relève du ministère de la santé – soulève un véritable problème, tout comme celle de la continuité des soins d'une personne détenue qui revient en détention après une hospitalisation. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes récemment rencontrés avec ma collègue Christelle Dubos afin de réfléchir aux meilleures manières de traiter ces différents enjeux difficiles.

Au-delà du rapport sur les UHSA que nous attendons dans quelques semaines, et de l'engagement 21 de la feuille de route pour la santé mentale, qui sera consacré aux personnes détenues, nous allons envisager toutes les solutions pour améliorer la prise en charge psychiatrique des personnes détenues, qui représente un véritable sujet. Cela passe en

premier lieu par une plus grande connaissance de la prévalence de ces troubles dans la population carcérale. C'est pourquoi, dès le début de l'année prochaine, nous allons initier une étude scientifique sur cette question pour déterminer combien de personnes relèvent de cette problématique. Dès que cette étude sera réalisée, voire en parallèle, nous allons réfléchir aux solutions concrètes à apporter.

NUISANCES SONORES DUES À LA PRISON DES BAUMETTES 2

M. le président. La parole est à M. Guy Teissier, pour exposer sa question, n° 447, relative aux nuisances sonores dues à la prison des Baumettes 2.

M. Guy Teissier. Madame la garde des sceaux, je souhaite une nouvelle fois attirer votre attention sur un problème qui semble insurmontable et qui exaspère les riverains de la prison des Baumettes 2 à Marseille – que vous connaissez pour vous y être rendue il n'y a pas longtemps. Comme vous le savez, la prison des femmes se trouve côté rue et les cellules situées aux troisième et quatrième étages sont en vis-à-vis des habitations environnantes. Durant toute la nuit, les riverains subissent des cris, des hurlements, des insultes, voire de la musique à tue-tête, qui leur rendent la vie insupportable.

À l'occasion de votre déplacement à Marseille et de votre visite de la prison, il y a quelques semaines, vous avez indiqué qu'un dispositif expérimental serait mis en place le plus rapidement possible, avant d'être généralisé s'il donnait satisfaction. Je voudrais donc savoir si ce dispositif – qui a demandé du temps pour être lancé – est déjà en place, et, le cas échéant, s'il se révèle utile et rationnel, et à quel moment la totalité des travaux sera réalisée.

Je ne vous cache pas, madame la ministre, qu'il y a urgence. Nous approchons de l'hiver mais, après le printemps, viendra l'été, haute saison des nuits infernales pour les riverains. La population avoisinante s'impatiente et me presse de vous interroger.

J'aimerais aussi savoir si le système expérimental annulera le rehaussement du mur d'enceinte de la prison, qui mettrait définitivement fin à toutes ces nuisances et tapages infernaux. Le comité d'intérêt de quartier, la population dans son ensemble et les riverains, toutes tendances confondues, tout comme les élus, souhaiteraient ardemment que cette dernière solution soit retenue.

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

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice. Comme vous l'avez rappelé, monsieur Teissier, j'ai pris moi-même toute la mesure du mécontentement et de la gêne occasionnée aux riverains en me rendant aux Baumettes. Mon ministère s'attache à traiter cette question et met tout en œuvre pour réduire ces nuisances.

À l'intérieur de l'établissement, nous avons organisé une gestion disciplinaire ferme des tapages pour infléchir les comportements : identification des auteurs, saisine de la commission de discipline et affectation des détenus identifiés dans des zones moins exposées. La direction de l'établissement entretient, par ailleurs, depuis septembre 2017, un lien régulier avec les représentants du comité d'intérêt de quartier. Le chef d'établissement reçoit une délégation du collectif des riverains une fois par mois environ.

Sur le plan de l'immobilier, une série de mesures relatives aux nuisances sonores a été effectuée dans le voisinage, du 6 au 10 juillet, par l'Agence publique pour l'immobilier de la

justice. Sur la base de ces relevés, deux prototypes ont été installés sur les fenêtres des bâtiments les plus exposés : au mois d'octobre, une grille acoustique a été posée sur une fenêtre, en extérieur, ainsi qu'une sonde acoustique afin de mesurer les résultats obtenus ; fin novembre, a été installé, dans une seconde cellule, un châssis de fenêtre spécifique, constitué d'une partie fixe et d'une partie ouvrante équipée d'un filtre à son. Des tests sont en cours sur ces deux procédés.

Ce sont donc deux options techniques différentes qui sont expérimentées en vue de disposer d'une solution efficace susceptible d'être déployée sur les étages élevés des hébergements afin de limiter au maximum les nuisances subies par les riverains. Les derniers résultats des tests seront connus d'ici à la fin de l'année civile et la solution la plus opérante sera alors retenue. Il faudra ensuite la mettre en production, car il s'agit de sur-mesure, afin de permettre une pose au cours du premier semestre 2019 – donc avant l'été.

Quant à la proposition de rehausser le mur d'enceinte, elle a été écartée après expertise en raison de contraintes urbanistiques, environnementales et techniques fortes, notamment de l'exposition au vent.

Je me suis rendue aux Baumettes le 26 octobre dernier. À cette occasion, j'ai présenté ces deux propositions en cours d'expérimentation aux représentants du comité des riverains ainsi qu'au maire de l'arrondissement de Marseille. Comme je l'ai dit, les solutions seront opérationnelles avant l'été. Nous avons également, dans le cadre des travaux planifiés sur Baumettes 3, prévu une large association des élus et des riverains, au-delà de ce qu'imposent les règles de consultation publique. Ainsi, nous entendons prévenir les difficultés rencontrées précédemment.

M. le président. La parole est à M. Guy Teissier.

M. Guy Teissier. Madame la ministre, je vous remercie pour les avancées que vous venez d'énumérer. Vous dites que les détenus pris en flagrant délit de tapage sont punis voire changés de cellule, mais je me permets de vous rappeler que pour communiquer, il faut être deux. Ceux qui se trouvent dehors ne sont pas sanctionnés et continuent à venir sous les fenêtres de ces dames, non pour chanter des complaintes avec une mandoline, mais pour crier des choses beaucoup moins agréables à entendre.

Je vous remercie pour les dispositifs que vous comptez mettre en place. Le maire d'arrondissement qui m'a succédé n'est autre que mon collaborateur depuis vingt ans et mon député suppléant ; j'étais donc parfaitement au courant de votre démarche et j'ai regretté de ne pouvoir être présent le jour de votre venue.

Enfin, même si vous n'y êtes pour rien car ce sont vos services techniques qui l'ont déclaré, l'argument de l'exposition au vent me paraît invraisemblable : les murs sont toujours, d'une manière ou d'une autre, exposés au vent, et je ne vois pas ce que celui-ci vient faire dans cette affaire !

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE MONTARGIS

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Door, pour exposer sa question, n° 450, relative au tribunal de grande instance de Montargis.

M. Jean-Pierre Door. Madame la garde des sceaux, je souhaite vous rappeler la situation préoccupante du tribunal de grande instance de Montargis, menacé dans son existence même. Ce tribunal, pourtant marqué par une activité intense, est confronté à une baisse des effectifs. Alors

que son ressort couvre près de 200 000 habitants, il doit faire face à un manque de personnel en raison du départ de trois magistrats – celui de la présidente, qui l’a annoncé il y a quelques semaines, celui du juge de l’application des peines et même celui du juge d’instruction –, à quoi s’ajoute un déficit de greffiers.

L’existence du tribunal est menacée par les dispositions de votre réforme relative à l’organisation territoriale, en particulier départementale, de la justice. Entre les tribunaux de grande instance d’un même département, le contentieux pourra être réparti de façon à faciliter la création de chambres spécialisées. Le risque est donc grand de voir les compétences du tribunal de Montargis, qui fonctionne très bien, transférées au tribunal d’Orléans, ce qui réduirait le TGI de Montargis, ainsi vidé de sa substance, à n’être plus qu’un guichet d’accueil.

Dans cette hypothèse, les justiciables seraient contraints, en l’absence de transports publics – il n’y a aucun transport public dans l’est du département –, d’effectuer des trajets en voiture, les obligeant à des dépenses supplémentaires de carburant : un habitant de Bazoches-sur-le-Betz devrait, par exemple, effectuer 210 kilomètres aller-retour, et un habitant de Beaulieu-sur-Loire 180 kilomètres ! Le barreau de Montargis, comme d’ailleurs le barreau d’Orléans, s’alarme et manifeste.

Madame la garde des sceaux, lorsque vous m’aviez reçu avec d’autres parlementaires à la Chancellerie, il y a quelques mois, vous vous étiez engagée à maintenir en l’état le tribunal de grande instance de Montargis. Pourriez-vous confirmer ce que vous aviez alors avancé ?

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

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, je vous le confirme, rien n’a changé depuis la dernière fois que je vous ai reçu, et rien ne changera demain : aucun tribunal de grande instance ne sera fermé et celui de Montargis sera maintenu dans l’intégralité de ses fonctions sous la dénomination nouvelle de tribunal judiciaire, ainsi que le prévoit la loi de programmation et de réforme pour la justice dont vous débattiez actuellement.

Vous exprimez la crainte que le dispositif de spécialisation départementale prévu par l’article 53 de la loi vide de sa substance la compétence du TGI de Montargis. Tel ne sera pas le cas, je m’y engage.

Le projet de loi précise que la spécialisation concerne uniquement les contentieux techniques et de faible volume. Tout décret qui opérerait une spécialisation dans des volumes importants de contentieux encourrait l’annulation du Conseil d’État, car il serait illégal. Cette spécialisation doit simplement permettre aux magistrats de se spécialiser dans des matières très pointues où seul un nombre suffisant d’affaires permet de traiter les dossiers dans de bonnes conditions.

Ainsi, je le répète, chaque TGI conservera les contentieux de masse : au civil, les contentieux de la famille, des contrats, de la responsabilité et, au pénal, les contentieux des infractions aux personnes et aux biens ainsi que le contentieux, routier – bref, tous les contentieux qui font vivre un tribunal. Seuls les contentieux très spécialisés, qui résulteraient d’un projet de territoire équilibré entre chacun des tribunaux dans les départements, pourraient donner lieu à des spécialisations

concernant, par exemple, les droits de douane, le contentieux pénal de l’environnement ou les enlèvements d’enfants qui, heureusement, n’ont pas lieu tous les jours.

Nous portons une attention particulière aux effectifs de l’ensemble des tribunaux, donc à ceux du TGI de Montargis. Une circulaire annuelle de localisation des emplois fixe le nombre de postes et, pour votre tribunal, prévoit dix magistrats au siège et trois au parquet. Les effectifs du parquet sont complets ; ne sont aujourd’hui incomplets que les effectifs du siège, où deux personnes manquent. J’ai le plaisir de vous annoncer que le président de la juridiction sera installé fin janvier, ce qui réduira à un emploi les vacances de poste et permettra le fonctionnement correct du tribunal de grande instance de Montargis.

Je rappelle, par ailleurs, que madame la première présidente et madame la procureure de la cour d’appel d’Orléans disposent respectivement de six et de trois magistrats placés pour soutenir les juridictions du ressort, dont le tribunal de grande instance de Montargis.

Je puis vous assurer, monsieur le député, que nous portons une attention soutenue à l’ensemble des tribunaux de notre territoire.

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

M. Jean-Pierre Door. Je vous remercie, madame la garde des sceaux, pour ces renseignements extrêmement importants. Cette réforme a effectivement fait naître la crainte de voir s’instaurer une hiérarchie entre les tribunaux du département, qui reviendrait à faire du TGI de Montargis un tribunal secondaire par rapport à celui d’Orléans.

Les informations que vous avez données me satisfont pleinement et me permettront d’apporter localement une réponse. Je vous rappellerai simplement que nous rencontrons aussi un problème au greffe, ce qui est grave puisque le greffe est la cheville ouvrière d’un tribunal.

M. le président. Je vous remercie également, madame la garde des sceaux, pour la concision de vos réponses qui respecte nos règles.

SERVICE HÉLIPORTÉ À L’HÔPITAL DU MANS

M. le président. La parole est à M. Jean-Carles Grelier, pour exposer sa question, n° 446, relative au service hélicoptéré à l’hôpital du Mans.

M. Jean-Carles Grelier. La Déclaration universelle des droits de l’homme fait de la santé l’une des conditions de la dignité humaine qui s’exprime elle-même dans la capacité à trouver une offre de soins rapide et suffisamment proche de son lieu d’habitation, ainsi que dans l’accès à des soins de qualité.

Or, depuis de nombreuses années, les cartographies de densité médicale dressent le constat effroyable d’une inégale répartition de la présence médicale sur les territoires entraînant, tant en médecine libérale qu’en médecine hospitalière, des délais d’obtention de rendez-vous inacceptables et des longueurs de trajets exorbitantes.

La réforme « Ma santé 2022 » que le ministère des solidarités et de la santé s’appête à défendre vise à labelliser des établissements de santé hospitaliers et à établir une gradation de la prise en charge. Je suis d’accord sur le principe dont procède cette mesure, qui oblige cependant à ré-imaginer les aspects logistiques et le transport entre les établissements.

Le département de la Sarthe a pour particularité d'avoir un centre hospitalier doté d'un plateau technique de pointe au Mans, qui est le centre géographique du département. Ce centre hospitalier général est le plus important de France ; il est notamment plus important que le CHU voisin d'Angers.

Certaines parties du territoire sarthois ne sont toujours pas couvertes par les services d'un service mobile d'urgence et de réanimation – SMUR –, ce qui nécessite la prise en charge par une ambulance envoyée depuis Le Mans et des temps de déplacement pouvant aller jusqu'à plus de deux heures aller-retour. Pourtant, 150 patients par jour en moyenne, dont certains en urgence vitale, sont adressés de l'ensemble du département vers le centre hospitalier du Mans, avec des pics d'activité lors des grandes manifestations sarthoises comme les 24 Heures du Mans ou le Grand Prix de France Moto, qui reçoivent plus de 500 000 spectateurs dans un département ne comptant que 580 000 habitants.

Que le centre hospitalier du Mans ne soit pas équipé d'un hélicoptère sanitaire, alors même que ses voisins d'Alençon dans l'Orne, d'Angers dans le Maine-et-Loire, de Tours dans l'Indre-et-Loire et de Chartres en Eure-et-Loir en sont dotés, est donc une anomalie. L'activité considérable du centre hospitalier du Mans, couplée à la gravité des situations auxquelles les praticiens doivent faire face, rend absolument nécessaire l'installation dans cette ville d'un service hélicoptère sanitaire.

Le 19 octobre dernier, le conseil départemental de la Sarthe a ainsi adopté, à l'unanimité, un vœu pour que soit mis en place un service hélicoptère sanitaire partagé, afin d'en limiter les frais, entre l'hôpital du Mans et celui d'Alençon. Les démarches administratives auprès de l'agence régionale de santé – ARS – des Pays de la Loire ont été diligentées, mais la demande d'hélicoptère n'est pas intégrée dans le schéma régional d'organisation sanitaire.

Aussi, je demande à Mme la ministre des solidarités et de la santé de prendre à titre dérogatoire les mesures nécessaires à la mise en place, dans les délais les plus courts, de ce service hélicoptère sanitaire commun aux deux établissements.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Je partage votre constat en ce qui concerne tant la situation au service d'accueil des urgences du centre hospitalier du Mans que la gestion des risques sanitaires lors des grands rassemblements populaires organisés dans votre département.

Nous sommes attentifs à chaque territoire et nous veillons à ce que les réponses apportées soient adaptées aux besoins et proportionnées aux moyens mobilisables. Pour les besoins de transports hélicoptérés urgents, le centre hospitalier du Mans et son centre 15 peuvent mobiliser l'héliSMUR d'Angers, de Nantes ou d'Alençon, tout en veillant à s'articuler avec les autres centres 15 des territoires limitrophes.

Doter le centre hospitalier du Mans d'un hélicoptère sanitaire supplémentaire impliquerait la réalisation, sous réserve de l'habilitation de la Direction générale de l'aviation civile, d'un équipement complet correspondant à un investissement d'environ 6 millions d'euros et à un coût moyen annuel de fonctionnement de 1,2 à 1,5 millions. La question centrale est donc celle de la réponse à donner aux besoins pour le territoire sarthois et de l'organisation à mettre en œuvre.

Nous allons demander au directeur général de l'agence régionale de santé des Pays de la Loire de saisir l'Observatoire régional des urgences afin d'établir un état des lieux des besoins de recours à un hélicoptère pour les transports sanitaires primaires et secondaires en Sarthe. Cette analyse sera présentée pour avis au comité de pilotage des urgences et des soins non programmés des Pays de la Loire au premier trimestre 2019. En attendant, le directeur général de l'ARS des Pays de la Loire va se rapprocher du CHU d'Angers pour voir comment améliorer la situation de la Sarthe grâce à l'hélicoptère basé à Angers.

LAIDE ALIMENTAIRE

M. le président. La parole est à M. Brahim Hammouche, pour exposer sa question, n°455, relative à l'aide alimentaire.

M. Brahim Hammouche. Ma question porte sur l'aide alimentaire qui permet à 4 millions de personnes en situation de précarité de compléter leur panier de denrées alimentaires, de vêtements et de produits sanitaires de base. Dispensée par des associations qui œuvrent chaque jour, particulièrement dans ma circonscription, pour venir en aide aux plus démunis, elle comporte aussi des conseils et un accompagnement pour sortir de l'engrenage de la pauvreté.

Deux financements principaux de l'aide alimentaire existent en France : l'enveloppe du Fonds européen d'aide aux plus démunis – FEAD – qui représente 85 % des financements dont bénéficie la France, à hauteur de 587,4 millions d'euros, et des crédits nationaux pour les 15 % restants, d'un montant de 88 millions.

Le FEAD court jusqu'en 2020 et les associations que j'ai rencontrées n'ont pas de visibilité concernant la pérennité de ces financements après cette date. Quelles démarches le Gouvernement compte-t-il engager auprès de la Commission européenne pour maintenir aussi bien le Fonds que le montant de l'enveloppe française ?

Madame la secrétaire d'État, je désire également vous alerter au sujet de pratiques commerciales agressives, en contradiction avec la lutte que le Gouvernement entend mener contre le gaspillage alimentaire. Socialement honteux et écologiquement absurde, le gaspillage alimentaire a fait, en 2016, l'objet d'une loi que le Gouvernement a renforcée avec la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable, dite « EGALIM », en étendant à la restauration collective et à l'industrie agroalimentaire l'obligation faite aux supermarchés de plus de 400 mètres carrés de céder leurs invendus alimentaires à des associations.

Cependant, des supermarchés cherchent à contourner la loi en bradant leurs invendus. Comment jugez-vous ce phénomène et quelles mesures entendez-vous prendre pour encadrer ces pratiques ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Le Fonds européen d'aide aux plus démunis est actuellement doté de 3,5 milliards d'euros sur la programmation 2014-2020 et la France bénéficie, pour cette période, de 499 millions de crédits communautaires. Parmi les propositions de la Commission européenne pour le prochain cadre financier pluriannuel 2021-2027, il est prévu qu'un objectif spécifique de « lutte contre la privation matérielle » soit intégré au sein d'un Fonds social européen – FSE – élargi. Depuis le début des négociations, la France

soutient la reconduction de cet instrument européen, qui fait partie des priorités du socle européen des droits sociaux adopté en novembre 2017.

Les autorités françaises soutiennent auprès de la Commission européenne plusieurs thèses : la nécessité d'une gestion nationale et centralisée du volet « aide alimentaire » aux plus démunis au sein du FSE+, avec une autorité de gestion autonome ; la simplification des règles de gestion, tant au niveau du contrôle administratif des dépenses que des opérations de distribution alimentaire par les bénévoles ; et la reconduction à minima de l'actuelle enveloppe française du FEAD tant en crédits européens que nationaux.

Concernant la budgétisation des dépenses inéligibles du FEAD, l'État a compensé pour la première fois en 2017 des dépenses inéligibles à l'établissement public FranceAgriMer. Le projet de loi de finances pour 2019 prévoit une dotation de 9 millions d'euros destinée à couvrir les corrections financières de la Commission européenne.

J'en viens au gaspillage alimentaire. Les pratiques commerciales consistant à appliquer des promotions sur les produits approchant de leur date de péremption ne sont pas contraires à la loi et participent à la prévention du gaspillage alimentaire.

Cependant, la loi EGALIM votée par le Parlement à l'automne, habilite le Gouvernement à prendre par ordonnances des mesures permettant l'extension de l'obligation de don des invendus au secteur de la restauration collective et aux opérateurs du secteur agroalimentaire, et elle renforce l'attention que les commerces de détail portent à la qualité de leurs dons aux associations d'aide alimentaire.

COMPÉTENCES DES SAGES-FEMMES POUR LES INTERRUPTIONS VOLONTAIRES DE GROSSESSE

M. le président. La parole est à Mme Maud Petit, pour exposer sa question, n° 454, relative aux compétences des sages-femmes pour les IVG.

Mme Maud Petit. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé, je souhaite appeler votre attention sur la reconnaissance de la compétence des sages-femmes à pratiquer l'IVG instrumentale.

L'article L. 2212-1 du code de la santé publique permet à toute femme enceinte, majeure ou mineure, qui s'estime placée dans une situation de détresse de demander à un médecin l'interruption de sa grossesse. Cette dernière peut prendre deux formes. L'une est l'IVG médicamenteuse, qui ne nécessite pas d'intervention chirurgicale et peut être pratiquée à domicile. Depuis la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé, les sages-femmes sont habilitées à effectuer cette intervention. L'autre méthode est l'IVG instrumentale, qui nécessite l'intervention d'un médecin dans un centre hospitalier ou de santé, car cette pratique se fait sous anesthésie locale ou générale. Selon les recommandations internationales, elle est considérée comme préférable au-delà de neuf semaines d'aménorrhée, car elle diminue les risques d'hémorragie et traumatique. Pourtant, on constate aujourd'hui une diminution importante du nombre d'IVG instrumentales : 80 % des IVG sont médicamenteuses.

Les nombreux départs à la retraite des praticiens, les fermetures de centres d'IVG – depuis dix ans, quarante-trois centres ont été fermés –, et l'allongement des délais pour obtenir un rendez-vous sont à l'origine d'un déséquilibre de l'offre de soins qui peut être l'une des explications de cette hausse des IVG médicamenteuses.

Pour pallier ce déséquilibre et ne pas contraindre la liberté de choix des femmes ayant recours à l'IVG, la question d'un élargissement des compétences des sages-femmes peut aujourd'hui se poser. Cet élargissement est demandé par certaines sages-femmes. La psychologue féministe Harvey Karman, qui a révolutionné l'IVG avec la méthode d'aspiration chirurgicale, recommande que l'IVG instrumentale soit effectuée par des professionnelles de santé paramédicales, dont les sages-femmes.

Dans un contexte mondial où les droits des femmes et le droit à l'avortement sont de plus en plus remis en cause, la France doit être un exemple. Elle doit améliorer la prise en charge de l'IVG. Quelle est votre position concernant l'élargissement des compétences des sages-femmes à l'IVG instrumentale ? Dans quelle mesure pourra-t-on l'appliquer ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Madame la députée, je vous confirme que le Gouvernement est pleinement mobilisé, en lien avec les acteurs de terrain, pour améliorer l'accès des femmes à l'IVG, sur l'ensemble du territoire, dans des conditions optimales de qualité et de sécurité. Il s'agit d'un véritable enjeu de santé publique. Nous avons, par exemple, la volonté d'installer des services de planning familial dans les centres de soins périnataux présents dans les maternités afin de permettre l'accès à une prévention en la matière.

Les avancées se poursuivent en écho au programme national d'action pour l'amélioration de l'accès à l'IVG, publié en 2015, et de l'élaboration, dans chaque région, de programmes en assurant la déclinaison locale. Pour mesurer ces avancées ainsi que les progrès restant à accomplir dans ce domaine, nous avons souhaité lancer, dès le début de l'année 2019, une enquête auprès des agences régionales de santé, afin d'avoir une vue objective de la situation dans chaque territoire et d'identifier les particularités régionales et locales. Cela permettra d'adapter, le cas échéant, les actions nationales qui peuvent être envisagées en faveur de l'accès à l'IVG. Cet état des lieux pourra également contribuer à étayer les politiques régionales à venir en appui des plans régionaux d'accès à l'IVG.

Parmi les leviers identifiés, la pratique d'IVG par les sages-femmes constitue un élément important. Comme vous le savez, depuis 2016, la loi leur accorde cette possibilité par voie médicamenteuse. À ce jour, seulement 3 % des IVG médicamenteuses sont effectuées par des sages-femmes. Par ailleurs, les IVG instrumentales seront prochainement réalisables en centres de santé, ce qui constituera une mesure supplémentaire visant à l'améliorer l'accès à l'IVG.

Enfin, il convient de noter que, dans le cadre de protocoles de coopération adoptés en vertu de l'article 51 de la loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital, dite HPST, et actuellement soumis pour avis à la Haute Autorité de santé, les sages-femmes pourraient être autorisées à pratiquer l'IVG instrumentale sous la surveillance d'un médecin. L'avis de la Haute Autorité de santé permettra d'éclairer l'opportunité de ces protocoles de coopération.

REMBLAIEMENT DES GRAVIÈRES

M. le président. La parole est à M. Michel Larive, pour exposer sa question, n° 430, relative au remblaiement des gravières.

M. Michel Larive. Les conséquences du changement climatique sur la disponibilité et la qualité de la ressource en eau sont maintenant connues. C'est pourquoi nous devons redoubler de vigilance quant à l'impact de nos activités, en particulier agricoles et industrielles, sur cette ressource. Sensibilisé à cette thématique préoccupante, comme tous mes compatriotes ariégeois, je souhaite appeler l'attention du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire sur le remblaiement des excavations laissées par l'exploitation des gravières, en prenant l'exemple concret d'une exploitation située dans ma circonscription en Ariège.

La société Denjean Granulats extrait des matériaux dans le lit majeur de l'Ariège, sur la commune de Saverdun jusqu'à 15 mètres de profondeur, mettant à nu la nappe phréatique. Les modalités de réaménagement du site, prévues par arrêté préfectoral, impliquent la mise en eau d'une grande quantité de déchets dits inertes, pour le remblaiement partiel de ces trous d'eau. Si la gravière de Saverdun n'en porte pas le nom, il s'agit bien d'une installation de stockage de déchets inertes, dite « ISDI », au sens de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant de la rubrique n° 2760 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, puisque des matériaux du BTP sont stockés définitivement sur le site. Or l'article 4 de cet arrêté précise que « l'installation est implantée hors zone d'affleurement de nappe, cours d'eau, plan d'eau, canaux et fossés, temporaires ou définitifs ».

Voilà pourquoi il me semble urgent de clarifier la législation concernant les matériaux autorisés pour le remblayage des carrières alluvionnaires ennoyées, de renforcer les contrôles, et d'interdire l'enfouissement de déchets au contact de l'eau, car ils ont des conséquences sur le bon écoulement des masses d'eau souterraines, et ils sont source de pollution. Que pensez-vous de cette situation, et quelles mesures comptez-vous prendre concernant le remblaiement des gravières ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Larive, vous avez interrogé M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, et le ministère au sujet des gravières. Vous avez appelé notre attention sur la gravière de Denjean Granulats, située à Saverdun, en particulier sur sa situation réglementaire concernant son activité de remblayage de déchets inertes.

La gravière de Saverdun est une carrière relevant de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement. À ce titre, elle est autorisée par arrêté préfectoral, puis contrôlée durant son exploitation et sa remise en état par l'inspection des installations classées de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL – Occitanie, sous l'autorité de la préfète de l'Ariège. Comme vous l'indiquez les modalités de réaménagement du site sont prévues par l'arrêté préfectoral. Elles ont donc été évaluées dans l'étude d'impact sur l'environnement, et elles sont encadrées réglementairement.

Les carrières ayant une activité de remblayage ne sont pas des installations de stockage de déchets inertes, dites « ISDI » ; elles ne sont donc pas soumises à l'arrêté que vous citez. Le remblayage des carrières est réglementé par l'arrêté du 22 septembre 1994 modifié, relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement

des matériaux de carrières. Cet arrêté fixe les critères d'admission des déchets inertes en carrière. Il n'interdit pas le remblayage de déchets inertes dans une carrière en eau, dès lors qu'il ne nuit ni à la qualité des sols ni à la qualité et au bon écoulement des eaux. Dans le cas de la carrière de Saverdun, cet aspect a été vérifié grâce à l'étude d'impact.

Par ailleurs, un protocole de remblayage a été signé le 10 janvier 2014 entre la préfète de l'Ariège, le conseil départemental et les carriers. Ce protocole vise à encadrer de manière stricte les conditions d'acceptation des déchets ainsi que leur remblayage. Il prévoit également la réalisation, par l'inspection des installations classées, de contrôles annuels inopinés pour vérifier le respect de la réglementation. Ces contrôles, dont les résultats sont tenus à la disposition du public sur simple demande, n'ont pas mis au jour de non-conformités majeures dans la prise en charge et le traitement des déchets inertes concernant la carrière de Saverdun.

M. le président. La parole est à M. Michel Larive.

M. Michel Larive. Les informations dont vous nous faites part datent sans doute de 2014. Aujourd'hui, de nouvelles données font état d'une pollution énorme. Je me contente de citer le taux d'aluminium qui est 14 000 fois supérieur à la norme autorisée. Les relevés du Bureau de recherches géologiques et minières dans les puisards situés autour de la gravière montrent que la nappe phréatique ne se renouvelle pas. J'ai personnellement vu, sur le terrain, des arbres éclatés en raison de la pollution – cela a été vérifié. Des habitants ont intenté des procès aux gravières.

Je vous demande ici de régler un problème de paix sociale qui se retrouve sur tout notre territoire. Les déchets inertes, si on les enfouit, tout va bien, mais si on les immerge, lorsqu'il s'agit de plâtre, il est aisé de comprendre qu'il en résultera un bouchon qui déviera les nappes phréatiques. En l'espèce, on se trouve à proximité d'un aménagement d'irrigation, et le nord de la commune de Saverdun va souffrir très bientôt du manque d'eau. Je rappelle aussi que nous nous situons dans une zone stratégique, car l'Ariège est une rivière d'étiage de la Garonne au bord de laquelle se trouve la centrale de Golfch.

INTERDICTION DES ANIMAUX SAUVAGES DANS LES CIRQUES

M. le président. La parole est à Mme Laëtitia Romeiro Dias, pour exposer sa question, n° 436, relative à l'interdiction des animaux sauvages dans les cirques.

Mme Laëtitia Romeiro Dias. Un lion s'essayant aux patins à roulettes, une girafe se servant d'un cerceau, un éléphant que l'on dresse avec des aiguillons électriques, un poney tournant sur un manège huit heures d'affilée... Dans les foires, cirques, et parcs d'attractions, ce qui est divertissant pour certains relève en fait de la maltraitance pour les animaux. Les numéros sont en inadéquation avec leurs aptitudes naturelles, et les méthodes de dressage sont douloureuses.

Plusieurs faits divers survenus ces dernières années nous rappellent que ces animaux sont victimes de mal-être. La souffrance de l'éléphante Maya ou l'histoire de la tigresse échappée d'un cirque puis abattue dans les rues de Paris ont légitimement choqué nos concitoyens. Au mois de février dernier, un sondage IFOP indiquait que 67 % des Français étaient favorables à l'interdiction des animaux sauvages dans les cirques. Je suis régulièrement interpellée dans ma circonscription à ce sujet.

De plus en plus de villes ne peuvent plus attendre qu'on légifère. Elles tentent de bannir de leur sol l'installation des cirques utilisant des animaux sauvages. Ajaccio, Cagnes-sur-

Mer, Paris, Strasbourg, Saint-Étienne, depuis quelques années la liste s'allonge des communes qui ont signé un arrêté en ce sens; elles sont plus d'une centaine. Or il ne s'agit que d'un vœu pieu, car elles n'ont pas la compétence légale d'interdire la venue d'un cirque au motif qu'il met en scène des animaux sauvages.

Si l'arrêté ministériel du 18 mars 2011 fixant les conditions de détention et d'utilisation des animaux vivants d'espèces non domestiques dans les établissements de spectacles itinérants a renforcé les obligations des cirques, il n'a pas interdit l'utilisation des animaux sauvages. Cette pratique étant légale, les arrêtés des municipalités concernées sont donc frappés d'illégalité – c'est le cas dans l'Essonne dont plusieurs élus m'ont fait part de cette difficulté. Alors qu'allons-nous faire ?

Vingt-huit pays ont d'ores et déjà mis fin à la présence d'animaux dans leurs cirques, le dernier en date étant le Portugal, il y a quelques semaines. Il appartient aujourd'hui aux représentants de la nation et au Gouvernement de s'emparer de ce sujet auquel nos concitoyens accordent de l'importance. Madame la secrétaire d'État, je sais combien vous êtes attachée à la protection animale, aussi, j'aimerais savoir quelles dispositions nous pourrions prendre ensemble pour évoluer vers des cirques sans animaux. Quelles mesures pouvons-nous envisager pour accompagner les circassiens dans leur transformation vers des activités sans animaux ? Quelles actions pouvons-nous mettre en place de manière progressive, pour que la France s'aligne sur ses voisins européens ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, je vous répons au nom du ministre de la transition écologique et solidaire, en vous disant combien le Gouvernement est sensible à la prise en compte du bien-être animal dans notre société. Cette question est aujourd'hui une préoccupation grandissante de l'opinion publique, qui s'exprime notamment à l'égard des animaux dans les activités de divertissement, en particulier les cirques.

La question de la détention de ces animaux est juridiquement complexe. Une partie de la population demande que les animaux sauvages soient interdits dans les cirques, ce que prévoit déjà la législation de plusieurs États membres de l'Union européenne. Par ailleurs, des campagnes de communication, voire des manifestations perturbant les représentations, sont organisées par des associations qui défendent la cause animale. Certaines mairies en viennent à refuser l'installation de cirques sur le territoire de leur commune au nom du bien-être animal, alors même que la plupart des établissements concernés sont en conformité avec la réglementation en vigueur.

Pour appréhender au mieux ce débat sociétal, il est nécessaire d'en prendre en compte tous les aspects – bien-être animal, enjeux sociaux et enjeux économiques pour les circassiens –, d'écouter toutes les parties, et d'instaurer un dialogue entre elles. Il est de notre responsabilité collective d'apaiser les tensions qui s'accroissent sur le terrain entre circassiens, ONG et populations.

À cette fin, le Gouvernement a décidé de confier à la commission nationale des professions foraines et circassiennes le soin de travailler sur le sujet. Installée au début de l'année 2018 pour faire suite aux conclusions d'une mission interministérielle, cette commission, présidée par

un préfet et réunissant la profession, l'État et les élus, permet d'appréhender dans leur globalité les difficultés rencontrées par la profession. Lors de sa dernière réunion, à la fin du mois d'octobre, elle a décidé à l'unanimité la mise en place d'un groupe dédié au bien-être des animaux dans les cirques.

Ce groupe, qui se réunira dès le début de l'année 2019, constituera une instance de dialogue avec les représentants des ONG qu'il associera à ses travaux. Il examinera les évolutions envisageables en matière de bien-être des animaux, en tenant compte de la situation sociale et économique des professionnels du cirque. Il formulera, d'ici au printemps prochain – donc très vite –, des propositions de mesures concernant la place et l'utilisation des animaux sauvages dans les cirques.

En attendant, l'activité des cirques détenant des animaux sauvages en France est strictement encadrée et réglementée par les prescriptions d'un arrêté ministériel en date du 18 mars 2011. Une centaine de cirques français présentent des animaux au public. Dans chacun d'eux, le responsable de l'entretien des animaux doit être titulaire d'un certificat de capacité pour la présentation au public, au sein d'un établissement à caractère mobile, d'espèces non domestiques exposées en spectacle. L'établissement doit disposer d'une autorisation préfectorale. Par ailleurs, des normes relatives aux cages et à l'installation des animaux sont décrites précisément dans l'arrêté de 2011, afin de définir un minimum de bien-être pour les animaux.

Si des évolutions législatives ou réglementaires paraissent nécessaires, elles seront décidées rapidement, et proposées aux parlementaires, sur la base des résultats du groupe de travail qui sera opérationnel au début de l'année 2019.

EQUIPEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE L'ÉTAT EN BOÎTIERS E85

M. le président. La parole est à Mme Aude Bono-Vandorme, pour exposer sa question, n°438, relative à l'équipement du parc automobile de l'État en boîtiers E85.

Mme Aude Bono-Vandorme. Le ministère de la transition écologique et solidaire a publié au *Journal officiel*, le 15 décembre 2017, un arrêté relatif à l'homologation des boîtiers E85 destinés à équiper des véhicules à essence. Une fois installés par un professionnel agréé, ces boîtiers permettent à tout véhicule à essence de fonctionner aussi au superéthanol E85.

Issu de céréales fourragères, de betteraves et des résidus de transformation de ces cultures en amidon et en sucre, le superéthanol E85 présente l'avantage d'être en grande partie renouvelable, puisqu'il est composé en moyenne de 75 % d'éthanol, et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre de plus de 60 % par rapport à l'essence fossile.

Ce carburant, adopté en France il y a dix ans, est désormais disponible dans près de 1 000 stations-service sur notre territoire, et il bénéficie d'une fiscalité avantageuse. Il permet également une réduction significative du budget carburant.

Par ailleurs, la France est depuis plusieurs années le premier producteur européen d'éthanol, avec 11 à 12 millions d'hectolitres produits chaque année; elle exporte d'ailleurs environ le tiers de sa production chez ses voisins européens.

La consommation du superéthanol E85 présente de nombreux avantages: d'une part, elle contribue à l'économie circulaire et aux circuits courts de valorisation des produits agricoles; d'autre part, elle améliore l'indépendance énergé-

tique française. Dans un souci d'exemplarité et compte tenu des éléments précités, l'État ne devrait-il pas prévoir d'équiper son parc automobile à essence de boîtiers E85 ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. L'emploi de biocarburants, dont le superéthanol E85, contribue effectivement à atteindre l'objectif que les énergies renouvelables représentent 10 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports, et l'objectif de 15 % affiché dans la loi de transition énergétique pour 2030.

Les biocarburants en concurrence alimentaire sont cependant limités, par application de la directive européenne ILUC – pour *Indirect Land Use Change* –, à 7 % de la part de l'énergie finale dans les transports, niveau qui est déjà atteint aujourd'hui. Ce niveau maximal a été réaffirmé par la récente directive relative aux énergies renouvelables.

La croissance de la part de biocarburants dans les transports ne peut donc se faire que par des biocarburants sans concurrence alimentaire, en particulier des biocarburants dits de deuxième génération, issus du bois, de la paille ou d'algues, par exemple. L'utilisation de ce type de biocarburants est encore en émergence, car leur production n'est pas encore maîtrisée au niveau industriel, et leur coût est encore trop important pour permettre des augmentations de volumes. Il convient donc de veiller à ce que le développement de l'E85 ne se fasse pas au détriment de la production de cultures alimentaires, et n'entraîne pas de dépassement du plafond communautaire de biocarburants de première génération.

Afin de permettre à des véhicules en service – conçus à l'origine pour fonctionner avec du carburant essence sans plomb – de rouler au superéthanol E85, le ministère de la transition écologique et solidaire a pris, en 2017, un arrêté définissant les dispositions techniques et administratives pour homologuer des dispositifs de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant modulable essence-superéthanol, afin de garantir des émissions conformes aux normes en vigueur.

Ces transformations ont permis, a priori, un bilan environnemental équilibré, contribuant notamment à diminuer les émissions de particules fines des véhicules essence à injection directe non munis de filtre à particules. Un retour d'expérience sur le fonctionnement des dispositifs homologués et installés est notamment attendu, tel que prévu par l'arrêté d'homologation des boîtiers de conversion.

Le dispositif relatif au déploiement de flottes publiques à faibles émissions, issu de la loi relative à la transition énergétique, privilégie le recours au véhicule électrique, dont le niveau d'émissions est très largement inférieur à celui des véhicules à essence équipés de boîtiers E85.

Pour l'État et ses établissements publics, les gestionnaires doivent désormais intégrer, à ce titre, l'obligation d'achat de 50 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement des flottes automobiles de plus de vingt véhicules, et ce depuis le 1^{er} janvier 2017. En complément, une circulaire du Premier ministre du 20 avril 2017 relative à la gestion du parc automobile de l'État, programme la suppression des achats de diesels sur les 50 % restants du parc. Il est aujourd'hui prévu, dans le cadre d'une refonte de ce texte, conformément à votre demande, de mentionner l'utilité,

pour ces 50 % restants, du recours à des motorisations alternatives comme l'éthanol E85, mais aussi le GPL ou le GNV.

Votre proposition est donc actuellement à l'étude, et pourrait s'exprimer dans cette refonte de la circulaire, mais elle doit être conforme à toutes les conditions de respect de l'environnement que je viens de mentionner.

Il est enfin à noter que, dans l'actuel projet de loi de finances, le Gouvernement a permis d'incorporer un plus grand volume d'éthanol dans l'essence, en tenant compte de la possibilité de comptabiliser une partie des résidus de la production sucrière au-delà du plafond de 7 %, comme le permet une directive européenne en cours de finalisation.

MÉTHANISATION

M. le président. La parole est à M. Aurélien Pradié, pour exposer sa question, n° 449, relative à la méthanisation.

M. Aurélien Pradié. Je voudrais, madame la secrétaire d'État, vous parler de transition écologique et énergétique, et vous parler en particulier de l'un de ses leviers forts, porté dans les territoires par ceux qui sont certainement les premiers acteurs de la transition énergétique : les acteurs agricoles. Je voudrais vous parler de méthanisation.

Je suis un ardent défenseur du procédé de méthanisation. Je pense qu'il présente un double intérêt. Un intérêt environnemental évident, d'abord : celui du retraitement et de la valorisation de déchets ; un intérêt économique, ensuite, puisqu'il apporte une nouvelle source de revenus à nos exploitants agricoles. Les leviers énergétiques permettant d'associer environnement et économie sont si rarement au rendez-vous que cela vaut la peine de le souligner dans le cas de la méthanisation.

Le département du Lot connaît beaucoup de développements de nouveaux projets de méthanisation. Ces projets posent un certain nombre de questions objectives que je me dois, en responsabilité, de soulever et de relayer auprès de vous.

La première de ces questions est celle de la dimension de ces projets de méthanisation. Il est bien évident que l'impact sur le territoire n'est pas le même selon les dimensions prévues pour ces équipements. Les projets sont aujourd'hui de plus en plus volumineux, et l'impact sur le territoire de plus en plus important. Il semble largement sous-évalué et sous-estimé.

La sécurisation de ces équipements est, elle aussi, une question complexe. Dans le département du Lot, précisément, nous avons eu au moins deux épisodes de pollution : d'abord des fuites de digestat, dont l'impact sur les sols n'a toujours pas été parfaitement évalué, puis des pollutions olfactives, avec des désagréments causés par des odeurs extrêmement prégnantes autour de certaines unités de méthanisation.

On observe également un écart entre les autorisations qui sont délivrées par l'État et la réalisation de certains de ces équipements, écart qui s'accompagne d'un manque absolument cruel de concertation, d'explication et de transparence vis-à-vis de la population et des élus locaux.

J'ai donc écrit, il y a un mois, au ministre d'État, pour lui demander deux choses. D'abord, de disposer immédiatement de tous les éléments que l'État a en sa possession sur l'analyse des récentes fuites, sur les demandes d'autorisation et les écarts qu'il pourrait y avoir entre les demandes acceptées et les équipements effectivement créés.

La deuxième chose que j'ai demandée au ministre d'État – demande que je renouvelle aujourd'hui – est l'organisation en urgence de tables rondes qui permettent de faire en sorte que ces projets deviennent ceux de l'ensemble des acteurs du territoire. C'est également une demande des élus locaux, qui se sentent mis à la marge de ces projets. C'est précisément parce que je crois en l'avenir de la méthanisation qu'il me semble incontournable, urgent et indispensable de mettre tout le monde autour de la table pour la faire accepter collectivement.

Je termine en renouvelant ma demande expresse, impérative, comme représentant de la nation, de disposer immédiatement, comme je l'ai demandé, notamment au préfet de département, de tous les éléments, notamment des analyses des récentes fuites sur un des équipements, dont le ministre d'État a eu connaissance.

M. Marc Le Fur. Très bien ! Très bonne question !

(À dix heures vingt, Mme Annie Genevard remplace M. Marc Le Fur au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME ANNIE GENEVARD

vice-présidente

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, vous avez attiré notre attention sur la stratégie adoptée par le Gouvernement pour assurer le développement de la méthanisation dans de bonnes conditions. Je vous rejoins lorsque vous dites que la méthanisation est une filière prometteuse, aux bénéfices multiples, tant en termes environnementaux que de création d'emplois et de débouchés pour la filière agricole. La production de biogaz doit aussi prendre une part importante dans la transition énergétique, et a d'ailleurs été retenue comme telle dans la programmation pluriannuelle de l'énergie.

Sur les aspects plus concrets, liés aux problèmes posés par la méthanisation, le Gouvernement a organisé l'année dernière un groupe de travail national afin de favoriser l'essor de cette filière et de traiter les questions concrètes qui se posent à l'occasion de ce développement.

L'une des questions abordées par le groupe de travail concernait la professionnalisation des acteurs de la filière, qui sera renforcée à travers l'élaboration d'un plan de formation. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – y contribuera en mettant à disposition des guides préparés à l'intention des porteurs de projet, en vue notamment d'améliorer l'information de nos concitoyens sur la méthanisation.

Je vous rejoins aussi sur le fait que la concertation et la transparence sur les projets sont essentiels pour assurer la confiance autour de ces installations. En majorité, les projets de méthanisation sont soumis, en fonction de leur taille notamment, au régime de l'autorisation ou de l'enregistrement au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement. Ils font donc l'objet d'une enquête publique ou, au minimum, d'une consultation du public, avant toute décision prise par le préfet. À l'occasion de cette concertation, chaque citoyen est informé et peut faire valoir son avis, qui sera repris dans l'avis du commissaire enquêteur. La procédure prévoit également que l'avis de l'autorité environnementale soit rendu public lors de cette

enquête publique, afin d'éclairer le public, le commissaire enquêteur, mais aussi l'autorité chargée de prendre la décision finale.

Par ailleurs, les installations de méthanisation sont encadrées par des règles précises, en application de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement. Pour les installations les plus importantes, c'est-à-dire soumises au régime d'autorisation, l'étude d'impact comprend une étude de risque sanitaire qui permet d'évaluer finement les risques et de s'assurer de leur maîtrise. Les nuisances, notamment olfactives, doivent être limitées autant que possible, et des distances minimales d'éloignement avec les habitations tierces sont imposées.

Vous me faites part d'une fuite accidentelle et de nuisances olfactives constatées sur un site du Lot. À la suite d'une rupture de canalisation, une partie du digestat du méthaniseur a, en effet, fui dans un fossé. L'Agence régionale de santé a diligenté des analyses afin de vérifier l'absence de conséquence sur l'alimentation en eau potable des riverains. Sur proposition des services du ministère, le préfet a pris, le 6 novembre dernier, un arrêté imposant des mesures pour limiter les nuisances olfactives du site. Les services du ministère restent évidemment très vigilants sur le suivi de cette mise en conformité et sur la remise en état du site. Je partage votre souhait que le résultat des analyses soit transmis aux élus, aux représentants de l'Assemblée nationale et aux représentants des citoyens sur le site.

Plus globalement, l'acceptation des méthaniseurs, donc la concertation locale, me semble une question importante, et je rejoins votre volonté que des tours de table puissent être organisés.

CHANGEMENT D'HEURE

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour exposer sa question, n° 451, relative au changement d'heure.

M. Marc Le Fur. Le changement d'heure est un sujet de débat récurrent dans l'opinion ; on en parle au moins deux fois par an pour se demander s'il faut ou non conserver ce rythme bisannuel.

L'Union européenne s'est récemment positionnée sur cette question, préconisant l'abandon du changement bisannuel, au profit, semble-t-il, de l'heure d'été. On ne voit pas très bien pourquoi l'Union européenne fixerait une seule heure pour les différentes nations européennes : le continent européen est suffisamment vaste, d'Est en Ouest, pour admettre plusieurs fuseaux horaires. En outre, chacun connaît l'importance du rythme de vie sur le sommeil, sur la santé : nos compatriotes y sont très sensibles.

La question est donc de savoir quelle heure choisir : l'heure d'hiver, qui présente une heure d'avance par rapport au soleil, ou l'heure d'été, qui est en avance de deux heures par rapport au soleil ? L'heure d'hiver a contre elle son nom, mais deux heures d'avance par rapport au soleil pour l'heure d'été, c'est beaucoup. Pour la France, adopter cette solution reviendrait à se caler toute l'année sur le rythme solaire de Berlin.

On peut s'interroger, sachant qu'il faut respecter les cadences naturelles, le rythme de vie, la chronobiologie. Ces cadences sont particulièrement importantes pour les enfants et pour tous ceux qui, travaillant à l'extérieur, adaptent leur rythme à celui du soleil – je pense notamment aux agriculteurs et aux professionnels du bâtiment et travaux publics, deux classes de la population très bien représentées

parmi ceux qui manifestaient, vêtus d'un gilet jaune, sur nos carrefours. Il faut les respecter. On peut et on doit vivre au rythme du soleil, qui est le rythme naturel.

Si l'on généralisait l'heure d'été, cela ferait deux heures d'avance pour tout le monde. Nous risquerions ainsi d'être confrontés à des absurdités. Je rappelle qu'entre Strasbourg et Brest, il y a plus d'une heure de décalage au regard de la course solaire. Si l'heure d'été, avec deux heures d'avance, était généralisée, le 22 décembre, à Brest, le soleil se lèverait à 10 h 11. Vous imaginez l'impact de ce décalage, en particulier dans l'ouest de notre pays !

Madame la secrétaire d'État, je souhaite connaître la position du Gouvernement sur cette question essentielle pour la vie quotidienne de nos compatriotes.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, le 12 septembre dernier, à l'occasion de son discours annuel sur l'état de l'Union, le président de la Commission européenne a proposé, comme vous l'avez rappelé, l'abolition du régime de changement d'heure bisannuel. Une proposition législative a été publiée dans la foulée, indiquant notamment que le dernier changement d'heure pourrait intervenir en avril 2019, l'objectif étant que chaque État membre choisisse définitivement à quel fuseau horaire il souhaite se rattacher.

Cette proposition ne prévoyait pas de coordination préalable des choix nationaux et faisait suite à une consultation publique lancée cet été par la Commission européenne, qui a rencontré un large écho : près de 5 millions d'Européens y ont contribué, en premier lieu des Allemands. La présidence autrichienne de l'Union européenne était initialement désireuse de faire adopter rapidement cette proposition législative, si possible d'ici à la fin de l'année. Toutefois, nombre d'États membres n'ont pas arrêté leur position : ils mettent en avant la nécessité de consulter davantage leurs citoyens, mais aussi de mieux se coordonner avec les États membres frontaliers.

La présidence autrichienne, prenant acte de cette situation, s'est contentée d'un rapport de progrès, adopté lors du conseil des ministres européens des transports le 3 décembre. Elle propose, à ce stade, de reporter au plus tôt à 2021 l'arrêt du changement d'heure, charge aux États membres de se coordonner afin de définir, à terme, leur heure légale.

Le Gouvernement n'a, pour l'instant, pas pris position sur cette question. Sur le plan environnemental, la justification du changement d'heure paraît s'amenuiser, compte tenu des progrès technologiques accomplis depuis la mise en place de ce système, ce qui pourrait conduire à un renoncement au changement d'heure. Toutefois d'autres facteurs doivent être pris en compte au niveau national : l'étendue géographique de notre pays, ses nombreuses frontières et les habitudes socioculturelles actuelles des Français ne rendent pas aisé un choix permanent entre les heures d'été et d'hiver actuelles.

De plus, il convient de bien mesurer les effets de la proposition sur le bon fonctionnement du marché intérieur. À l'échelle de l'Union européenne, le système actuel permet à 60 % des États membres, représentant 75 % de la population, de vivre à la même heure, malgré l'étendue en longitude

du continent, que vous avez rappelée. Aujourd'hui, le franchissement des frontières terrestres françaises n'implique aucun changement de fuseau horaire.

Le Gouvernement juge donc qu'avant de prendre une telle décision, il faut comparer l'ensemble des effets du maintien du changement d'heure, d'une part, et du choix définitif de l'heure d'hiver ou d'été, d'autre part. Le Gouvernement, sur cette question, est attentif à l'avis des citoyens : les Français ont peu participé à la consultation, mais toutes les enquêtes d'opinion confirment une volonté largement partagée de remettre en cause le changement d'heure.

Dans ces conditions, le Gouvernement prendra prochainement deux initiatives. En premier lieu, il sollicitera la Commission nationale du débat public afin qu'elle conduise une consultation citoyenne en bonne et due forme sur le changement d'heure. En second lieu, il confiera à un ou une parlementaire une mission visant à analyser la dimension économique du problème au niveau local, en allant au contact des territoires qui seraient les plus affectés par le changement d'heure d'hiver – le Sud-Est – ou d'été, ou par une désynchronisation – les zones frontalières.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour votre réponse. Je voudrais que l'on n'oublie pas les enfants, pour qui il est essentiel de suivre le rythme naturel, non plus que ceux qui travaillent à l'extérieur, qui suivent le rythme du soleil. Si le décalage entre l'heure solaire et l'heure légale était trop grand, ces derniers seraient eux-mêmes décalés du rythme de la société. Je voudrais, en outre, que l'on n'oublie pas l'Ouest français, en particulier la Bretagne : parce que le soleil s'y lève et s'y couche plus tard, cette partie de notre territoire risquerait d'être décalée. Il faut y faire attention, madame la secrétaire d'État !

Je retiens malgré tout de votre intervention qu'il n'y aura pas d'évolution avant 2021 : il n'y aura donc pas de changement au printemps prochain. Il vaut mieux, en effet, se donner le temps de la réflexion.

PRÉSENCE DU LOUP EN ISÈRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Élodie Jacquier-Laforge, pour exposer sa question, n° 453, relative à la présence du loup en Isère.

Mme Élodie Jacquier-Laforge. J'interpelle à nouveau le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire quant aux préoccupations de nombreux éleveurs de mon département de l'Isère, en raison de la présence du loup. Ils sont particulièrement inquiets compte tenu des pertes croissantes qu'ils doivent déplorer.

Le loup est une espèce protégée et son retour sur notre territoire est une chance. Il joue un rôle important dans la régulation des populations animales sauvages et participe au bon équilibre des écosystèmes. On ne peut cependant ignorer les problèmes rencontrés par les éleveurs, qui doivent déjà faire face à de nombreuses autres difficultés, liées à la crise sans précédent que rencontre le monde agricole dans son ensemble. Je me suis rendue à plusieurs reprises dans des exploitations : le désarroi est réel – je ne vous l'apprends pas, madame la secrétaire d'État.

L'activité pastorale est l'un des principaux piliers de l'économie montagnarde. Il s'agit non seulement d'une source de produits de proximité et de qualité, mais aussi d'un mode de gestion des milieux naturels. C'est une agriculture de qualité, artisanale, organisée selon des circuits courts,

qui façonne les paysages au bénéfice d'autres activités économiques, comme le tourisme et les activités sportives, tel le ski. Elle joue également un rôle essentiel en matière de prévention des risques naturels – incendies, avalanches et glissements de terrain.

Le plan national d'actions 2018-2023 sur le loup et les activités d'élevage – dit « plan loup » – apporte des solutions, mais ses moyens sont limités. Compte tenu des spécificités de chaque territoire, plus d'expérimentations et d'actions devraient être menées et encouragées. Par exemple, le parc naturel régional du Vercors a lancé une concertation en mars 2018 impliquant les éleveurs et les acteurs concernés en vue de soutenir l'innovation en matière de mesures de protection ou d'effarouchement. Cette concertation repose sur trois axes : transmission et partage de l'information, des connaissances et des usages ; acquisition de connaissances ; protection des troupeaux et bon état de conservation du loup.

J'avais déjà appelé l'attention du prédécesseur de M. de Rugy sur l'initiative d'éleveurs qui expérimentent, depuis trois ans, l'introduction de vaches Hérens dans le massif du Vercors. Cette race de vache a la capacité de se défendre contre les loups, et pourrait être une solution : les cinq élevages de vaches Hérens du Vercors n'ont jamais subi d'attaque. Des solutions existent donc.

Quels moyens concrets, y compris financiers, le Gouvernement compte-t-il employer afin de concilier le respect de notre environnement et de sa biodiversité avec l'activité de nos éleveurs dans nos terroirs ?

(À dix heures trente-cinq, M. Marc Le Fur remplace Mme Annie Genevard au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Le nouveau plan national d'actions sur le loup et les activités d'élevage, qui a été publié il y a près d'un an, le 19 février 2018, prévoit plusieurs axes pour mieux réduire la prédation des loups sur les troupeaux domestiques.

Le programme de soutien du pastoralisme vise à améliorer la protection des troupeaux. Il prévoit le financement à 80 % des mesures de protection et la création d'un observatoire de ces mesures, afin d'évaluer leur efficacité et de tester des expérimentations visant à les renforcer. Il prévoit, en outre, la création d'équipe de bergers mobiles pour aider les éleveurs en période d'attaque, la restauration des équipements pastoraux et l'approfondissement de la formation des bergers.

Le travail sur l'harmonisation de l'indemnisation des dommages dus aux grands prédateurs nous permettra de nous doter d'un cadre réglementaire conforme aux règles européennes, permettant de prendre en compte les pertes directes et les pertes indirectes.

Face à la persistance de la prédation dans certaines zones, malgré le déploiement des mesures de protection, la politique d'intervention sur les loups a été modifiée pour donner la priorité à la défense des troupeaux. Les éleveurs ont ainsi obtenu un droit de défense permanent de leurs troupeaux : les tirs de défense à proximité des troupeaux peuvent être effectués toute l'année. Par ailleurs, des tirs de prélèvements

peuvent être réalisés de septembre à décembre dans les zones où le nombre de prédateurs constatés depuis le début de l'année est élevé.

Les crédits nécessaires ont été ouverts dès cet été pour permettre les premières expérimentations de bergers mobiles dans les parcs nationaux. Le ministère chargé de l'agriculture a créé un groupe de travail sur la qualité de la filière des chiens de protection ; le réseau se met en place progressivement.

Afin d'épauler les éleveurs dans la réalisation des tirs de défense renforcée, la brigade nationale « loup » de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage a été pérennisée. Elle a pour mission de contribuer à la formation des louvetiers, qui interviennent de plus en plus sur le terrain. Un budget de 142 000 euros a été débloqué pour les louvetiers afin de couvrir leurs indemnités kilométriques et de leur fournir un matériel adapté.

Le plan loup prévoit, par ailleurs, une gestion plus proche du terrain et tend à renforcer le rôle du préfet coordonnateur, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Enfin, trois études, portant respectivement sur l'éthologie du loup, sur le pastoralisme face à la prédation et sur les pertes indirectes causées par les attaques de loup, seront lancées en 2019 ; elles seront soumises à la validation d'un conseil scientifique, en cours de constitution, qui veillera à leur qualité. Les projets d'expérimentations pour 2019 seront recensés et soumis à ce conseil.

La dynamique ainsi lancée par le Gouvernement permettra, non seulement de soutenir les éleveurs confrontés à la prédation, mais également d'optimiser l'action des différents acteurs présents sur le terrain.

M. le président. La parole est à Mme Élodie Jacquier-Laforge.

Mme Élodie Jacquier-Laforge. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour ces éléments d'information. Vous avez bien compris le sens de ma question. Tous les territoires ne sont pas identiques : c'est pourquoi les acteurs qui se mobilisent, qui proposent des solutions adaptées et innovantes doivent être soutenus. Je note que vous recenserez, au cours de l'année 2019, ces initiatives ; j'espère que celle dont j'ai parlé, dans le massif du Vercors, aura toute votre attention.

CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour exposer sa question, n° 433, relative au Charles-de-Gaulle Express.

M. Stéphane Peu. Alors que la procédure d'enquête publique sur le projet de liaison dit « Charles-de-Gaulle Express » se poursuit, je tiens à exposer, une nouvelle fois, les raisons de notre franche et totale opposition à ce projet.

Premièrement, le Charles-de-Gaulle Express empruntera pour une part les voies du RER B. Il dégradera ainsi le service rendu aux usagers de cette ligne qui transporte chaque jour plus d'un million de voyageurs – ces salariés qui se lèvent tôt et traversent la région Île-de-France pour aller travailler. Ils n'en peuvent plus des incidents, des retards quasi quotidiens, et cette situation insupportable sera encore aggravée par le cumul, sur les mêmes voies, du RER B et du Charles-de-Gaulle Express !

Deuxièmement, selon nous, l'argument de la nécessité d'une liaison directe entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et le centre de Paris ne tient pas, compte tenu de l'offre de transport actuelle du RER B, dont j'ai déjà parlé, et surtout de l'offre future, avec les trains de la ligne 17 du Grand Paris Express, qui rouleront à 110 kilomètres-heure, mettant Saint-Denis Pleyel à vingt et une minutes de l'aéroport et à treize minutes du quartier d'affaires de La Défense.

Troisièmement, le coût du billet, qui sera de 24 euros, fera du Charles-de-Gaulle Express un transport pour une clientèle d'hommes d'affaires et de riches touristes, inaccessible aux populations franciliennes et aux touristes modestes.

Quatrièmement, avec le montage juridique choisi pour cette opération, l'État concédera la construction du Charles-de-Gaulle Express à une société privée à laquelle il garantira un prêt de 1,7 milliard d'euros, nécessaire à la construction. Il s'agit donc d'un projet privé garanti par de l'argent public, pour une clientèle triée sur le volet. C'est ce que l'on appelle la socialisation des investissements et la privatisation des bénéfices !

Cinquièmement, ceux qui connaissent un peu la Seine-Saint-Denis savent que le territoire situé entre la porte de la Chapelle et l'aéroport Charles-de-Gaulle a été balaféré au gré de l'histoire par des fractures urbaines encore béantes. Le Charles-de-Gaulle Express ajoutera une balafre urbaine de plus, notamment à cause du viaduc aérien de la porte de la Chapelle, réduisant à néant tous les efforts accomplis par la Ville de Paris, l'établissement public territorial Plaine Commune et la ville de Saint-Denis pour remettre en ordre ce capharnaüm urbain.

Le Gouvernement a demandé à la Société du Grand Paris de faire 10 % d'économies sur le réseau de transport public du Grand Paris. Nous demandons à l'État de reconsidérer cette décision, d'abandonner le projet du Charles-de-Gaulle Express et d'affecter les subventions qui y sont consacrées à l'entretien du réseau public existant, au Grand Paris Express et au prolongement des lignes de métro et de tramway qui desservent bien mieux nos populations, sans discrimination par le prix du billet.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, vous avez interrogé Mme Borne sur le projet du Charles-de-Gaulle Express. Celle-ci ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

Le projet du Charles-de-Gaulle Express est essentiel pour l'attractivité économique et touristique de la région Île-de-France et permettra un report modal de la route vers le rail. Son caractère d'utilité publique a été confirmé par le Conseil d'État, suite des recours portés à son encontre. Ce projet, qui ne fait l'objet d'aucune subvention directe de la part de la collectivité publique, avance et sera mis en service avant les Jeux de 2024, comme la France s'y est engagée. Le ministre de la transition écologique et solidaire a désigné, il y a quelques jours, le futur exploitant pressenti du Charles-de-Gaulle Express, suite à un appel d'offres. Mme Borne signera prochainement avec SNCF Réseau, Aéroports de Paris et la Caisse des dépôts le contrat de concession qui lancera les travaux prévus à partir de février 2019.

Je souligne, par ailleurs, que le projet se fait bien en coordination avec les autres projets en cours pour les transports du quotidien en Île-de-France, en aucun cas à leur

détriment. Je pense en particulier au RER B, que vous avez mentionné, puisque 180 millions d'euros sont prévus dans le cadre du Charles-de-Gaulle Express pour son amélioration. Le contrat de plan État-région prévoit 7,6 milliards d'euros d'investissement sur la période 2015-2020, ce qui représente un effort considérable pour les transports en commun de la région. Concrètement et sans que la liste soit exhaustive, il s'agit notamment des schémas directeurs des RER et des Transiliens, du prolongement d'Eole, du prolongement de la ligne 11, de nouveaux tramways, de nouveaux tram-trains et de bus à haut niveau de service.

Enfin, Grand Paris Express complétera le réseau existant grâce à des interconnexions, offrant ainsi aux Franciliens un moyen de transport supplémentaire, principalement en rocade. À terme, 200 kilomètres de lignes seront construits, c'est-à-dire autant que toutes les lignes du réseau actuel du métro parisien, ce qui représentera 35 milliards d'euros d'investissement. Les habitants de la Seine-Saint-Denis seront parmi les premiers à en bénéficier grâce, par exemple, à la mise en service de la ligne 16 jusqu'à Clichy-Montfermeil à l'horizon 2024.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. J'entends, madame la secrétaire d'État, que vous confirmez le choix de dépenser dix fois plus d'argent public pour un réseau de transport destiné à une clientèle aisée plutôt que d'essayer d'améliorer le quotidien du million de salariés qui, chaque jour, subissent les retards et les difficultés du RER B. Mais cela ne vous autorise pas à dire des inexactitudes : il n'est pas vrai que la réalisation du Charles-de-Gaulle Express figurait dans le dossier de candidature de Paris aux Jeux olympiques. C'est absolument faux : il s'agissait du Grand Paris Express, en aucun cas du Charles-de-Gaulle Express. Je vous remercie de ne pas mentir devant la représentation nationale. *(M. Stéphane Viry applaudit.)*

AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD DE L'AUTOROUTE A31 bis

M. le président. La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz, pour exposer sa question, n°439, relative à l'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis.

M. Xavier Paluszkiwicz. En septembre dernier, le chiffre hautement symbolique des 100 000 travailleurs frontaliers français passant la frontière luxembourgeoise a été franchi. Après vingt-cinq ans d'attente, voici le temps de l'adoption de la loi Mobilités, et différentes problématiques autoroutières relatives à cette loi émergent dans la région Grand Est. Ma circonscription voit passer tous les jours plus de 80 000 voitures et environ 12 000 poids lourds en direction du grand-duché du Luxembourg, et l'Institut national de la statistique luxembourgeois prévoit jusqu'à 132 000 frontaliers supplémentaires d'ici à 2035. De fait, les besoins de mobilité grandissent bien plus vite que les infrastructures de la troisième circonscription de Meurthe-et-Moselle dont je suis l'élu.

Ma circonscription est ainsi directement concernée par les grands projets routiers de la loi susmentionnée, et plus particulièrement par l'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis. Celui-ci est devenu un enjeu politique qu'il convient de mettre en exergue dans cet hémicycle. Dans la stratégie d'aménagement de ce tronçon nordique de l'autoroute A31 bis reliant Thionville à Luxembourg, le recours à un concessionnaire privé impliquerait des changements qui ne sauraient profiter au plus grand nombre et à l'intérêt général. Cela risque, en effet, de conduire à une augmenta-

tion conséquente des prix pour les usagers du service routier, et donc à un déport du flux sur les routes et sur les autoroutes voisines qui sont, quant à elles, gratuites.

On doit se souvenir, au ministère des transports, qu'un parcours de délestage existe via le bassin de Longwy, en empruntant l'autoroute A30, en plus de la nationale N52 qui est à quatre voies : ceux-ci, en 2,7 kilomètres et onze minutes de moins, permettent de rejoindre la Belgique en passant par le Luxembourg, et tout cela pour zéro euro ! Le projet d'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis entraînerait, de ce fait, une énorme congestion du bassin de Longwy.

Alors que le Luxembourg annonce la gratuité des transports publics – bus, tramways, trains – sur l'ensemble de son territoire dès 2020, pouvons-nous connaître l'état des réflexions de Mme la ministre des transports sur la nécessité de recourir à d'autres moyens de financement que la concession de service public pour l'aménagement du tronçon de l'A31 bis nord, ainsi que sur l'idée d'un tarif négocié pour les frontaliers se rendant chaque jour au Luxembourg – l'euro symbolique, par exemple ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, vous interrogez Mme Élisabeth Borne sur l'A31, qui connaît à l'heure actuelle des conditions de circulation dégradées, tout particulièrement sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Le projet A31 bis vise à répondre, dans des délais appropriés, à l'ensemble de ces difficultés sur le sillon lorrain, suivant les trois secteurs nord, centre et sud. L'État a récemment lancé une concertation avec le public sur le projet afin de présenter les principales caractéristiques des aménagements envisagés et de dialoguer avec l'ensemble des acteurs. Cette concertation, qui prendra fin en février 2019, est un moyen utile pour faire part de votre avis et de vos attentes précises.

Sur le secteur nord en projet, les études menées ont montré la nécessité de réaliser de manière concomitante un contournement autoroutier en tracé neuf au droit de Thionville ainsi qu'un élargissement à deux fois trois voies de l'A31 entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise, afin d'assurer la fluidité du trafic sur l'ensemble du secteur. Conformément aux décisions prises en 2016, la réalisation de l'ensemble des aménagements entre Richemont et le Luxembourg se fera par recours à une concession autoroutière. Au vu du coût important de l'opération et des difficultés actuelles de mobilisation des fonds publics, cela permettra une réalisation rapide des travaux afin de réduire dans un délai raisonnable les difficultés actuellement supportées par les usagers de l'A31.

Le péage servira à couvrir les coûts d'investissements nouveaux – élargissement de l'A31 et contournement de l'ouest de Thionville – ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Il sera donc la contrepartie directe d'une amélioration du niveau de service pour les usagers. Les aménagements réalisés amélioreront l'attractivité de l'A31 sur le secteur nord et favoriseront les reports de trafic sur l'autoroute. Ils permettront ainsi d'éviter l'engorgement des réseaux secondaires qui, en l'absence de projet, se retrouveraient saturés à l'horizon 2030, au regard des augmentations de trafic prévues sur l'ensemble de la zone.

Le projet A31 bis, même avec une mise à péage de la section nord, sera donc bénéfique pour la mobilité du quotidien dans ce secteur frontalier.

En outre, le projet améliorera directement les conditions de circulation en Meurthe-et-Moselle puisqu'il prévoit, d'une part, un élargissement à deux fois trois voies de l'A31 entre Augny et Bouxières-aux-Dames, et, d'autre part, des travaux sur le secteur sud selon un parti d'aménagement qui reste à déterminer, actuellement discuté dans le cadre de la concertation en cours.

J'utiliserai les quelques secondes qu'il me reste pour réfuter ce qu'a dit M. Peu quand il m'a accusée de mentir devant la représentation nationale concernant le Charles-de-Gaulle Express. Je me suis bornée à dire que le projet serait mis en service avant 2024, date des Jeux, conformément à l'engagement que le Gouvernement a formellement pris. Je remercie les députés de ne pas verser dans l'outrance à l'Assemblée nationale.

M. le président. Pour une éventuelle réponse, il faut la faire juste après, madame la secrétaire d'État, car cela devient compliqué si notre collègue n'est plus là.

La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz.

M. Xavier Paluszkiwicz. J'insiste, madame la secrétaire d'État : j'espère que le ministère saura influencer sur le parcours de délestage évoqué précédemment afin de trouver une solution d'ensemble. Il ne faudrait pas régler un problème en en créant un autre sur la pointe nord-nord du département de la Meurthe-et-Moselle.

LIGNE FERROVIAIRE ÉPINAL-SAINT-DIÉ-DES-VOSGES

M. le président. La parole est à M. Gérard Cherpion, pour exposer sa question, n° 448, relative à la ligne ferroviaire Épinal-Saint-Dié-des-Vosges.

M. Gérard Cherpion. J'associe à ma question M. Stéphane Viry, député d'Épinal. La décision de suspendre la circulation sur le tronçon Épinal-Saint-Dié-des-Vosges de la ligne SNCF Épinal-Strasbourg va s'appliquer à compter du 22 décembre pour des raisons de sécurité liées à des infrastructures qui n'ont pas fait l'objet d'investissements ni d'entretien depuis trop longtemps. Certes, suspendre ne signifie pas supprimer, mais vous comprendrez, madame la secrétaire d'État, que les inquiétudes soient légitimement fortes.

Pour sa part, la région s'engage au-delà de ses compétences sur des travaux d'infrastructures, dans le cadre du contrat de plan État-région, pour répondre à l'urgence des travaux sur les lignes SNCF. L'État a d'ores et déjà pris des engagements sur l'avenir de cette ligne ferroviaire à deux reprises : d'abord, lors de sa visite à Saint-Dié-des-Vosges, le 18 avril 2018, puis lors de son itinérance mémorielle dans le Grand Est, le 5 novembre dernier, le Président de la République a annoncé que les circulations ferroviaires seraient maintenues entre Épinal, Saint-Dié-des-Vosges et Strasbourg ; ensuite, lors de son interview sur RTL, le 26 novembre 2018, Mme la ministre des transports a confirmé que cette ligne était bien prise en compte.

Pour avancer concrètement et respecter les engagements du Président de la République, il appartient désormais à l'État de se prononcer sur les moyens qu'il entend affecter à la régénération d'une telle ligne, ou de donner aux régions volontaires, telle la région Grand Est, les moyens financiers nécessaires pour prendre de nouvelles responsabilités en la matière.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, comme vous l'avez rappelé, le Président de la République et le Gouvernement se sont engagés en faveur de la ligne Épinal-Saint-Dié-des-Vosges, et plus généralement en faveur des petites lignes indispensables à la vitalité de nos territoires et au transport quotidien de nombreux Français. La sécurité des usagers de ces lignes demeure évidemment la priorité absolue. Or la dégradation progressive de l'infrastructure de la ligne, notamment du tunnel du Vanémont, rend nécessaire une suspension provisoire des circulations à compter du 22 décembre prochain. Je tiens à vous confirmer qu'il ne s'agit pas là d'une fermeture mais d'un arrêt temporaire des circulations afin d'éviter tout risque pour nos concitoyens et pour les usagers.

Dans ce contexte, une réflexion est en cours afin de déterminer les solutions techniques, juridiques et financières à même d'assurer l'avenir de la liaison Épinal-Saint-Dié. En partenariat avec la région Grand Est et SNCF Réseau, le ministère a lancé cet automne une étude incluant la recherche de modalités innovantes d'exploitation et de gestion de la ligne. Elle devra permettre de définir les meilleures réponses possibles pour assurer les trajets quotidiens des habitants de ces bassins de vie et d'emplois.

Dans l'attente de la remise en état de la ligne, une offre de substitution par autocar sera mise en œuvre par la région Grand Est, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, afin de proposer une alternative aux usagers durant la suspension des circulations. Comme vous le savez, l'état préoccupant de cette ligne est symptomatique de la situation du réseau des lignes de desserte fine du territoire. Ainsi, les besoins de remise à niveau des petites lignes ferroviaires s'élèvent à plus de 300 millions d'euros pour la seule région Grand Est.

Par ailleurs, la ministre des transports a souhaité qu'une nouvelle approche soit mise en œuvre pour traiter l'ensemble de ces petites lignes. Il s'agira de conduire, région par région et dans le cadre d'un partenariat entre l'État, les régions et SNCF Réseau, un travail d'identification des différentes solutions techniques, organisationnelles, financières et contractuelles, de manière à mobiliser toutes les marges de manœuvre possibles pour assurer la sauvegarde de cette partie du réseau ferroviaire. Cela nous conduira à élaborer des stratégies régionales et concertées qui permettront de répondre aux besoins des territoires.

M. le président. La parole est à M. Gérard Cherpion.

M. Gérard Cherpion. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de confirmer que suspendre ne signifie pas supprimer. Mais vous comprenez évidemment l'inquiétude du territoire concerné. Cette ligne est nécessaire pour irriguer tout un espace qui va de Saint-Dié, du secteur de Bruyères, jusqu'à Épinal; elle correspond à des besoins de proximité mais aussi aux besoins de transport des étudiants, des patients des hôpitaux ou des médicaux ainsi que des justiciables, puisque le tribunal de grande instance est situé à Épinal. Elle constitue une réponse de mobilité qui, je l'espère, sera prise en compte dans la prochaine loi.

J'appelle également l'attention de Mme la ministre sur les difficultés liées aux horaires variables, en particulier pour les jonctions entre les lignes TER et TGV. Aujourd'hui, pour

venir à Paris, je mets autant de temps qu'il y a vingt-cinq ans, à l'époque où il n'y avait pas de TGV – une époque dont vous devez vous souvenir aussi, madame la secrétaire d'État.

M. le président. Mme la secrétaire d'État, si vous souhaitez éventuellement reprendre la parole, c'est maintenant que vous pourriez le faire.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Je vous remercie, monsieur le président, je le saurai pour la prochaine fois.

Oui, je suis attaché à cette région ainsi qu'à l'histoire de ma famille dans cette région: nous serons donc attachés au développement de ces lignes.

FRET FERROVIAIRE SUR LA RIVE DROITE DU RHÔNE

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory, pour exposer sa question, n° 456, relative au fret ferroviaire sur la rive droite du Rhône.

Mme Michèle Victory. Je souhaite appeler l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur les conséquences de l'accroissement du fret ferroviaire sur la rive droite du Rhône, et en Ardèche particulièrement, dans le cadre du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Dans le prolongement de ce projet, l'État et SNCF Réseau ont confirmé l'objectif de développer le fret ferroviaire, avec comme conséquence un accroissement considérable du trafic ferroviaire dans la vallée du Rhône – dont les deux tiers sur la rive droite –, notamment avec des trains marathons de 1,5 kilomètre de long qui transportent des matières dangereuses et traversent l'Europe dans des conditions de sécurité insuffisante.

Cette augmentation du trafic sur une voie inadaptée et vieillissante, qui traverse nombre de villes et villages de notre département, passant à proximité des habitations, aura pour effet d'aggraver fortement les nuisances et les risques, qui sont déjà importants. Or je rappelle que l'Ardèche reste le seul département de la métropole à être privé de ligne de voyageurs. Et en contrepartie de quoi?

Je souhaite insister sur l'inquiétude – très présente dans notre département – des populations concernées par ce contournement. Depuis 2012, de nombreux élus, dont je fais partie, se sont mobilisés pour rappeler notre opposition au CFAL – le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – tel qu'il avait été pensé initialement, avec notamment le rabattement du fret ferroviaire sur la rive droite du Rhône.

Avec les habitants de la vallée du Rhône et l'association ADRD – l'Association de défense rive droite –, nous appelons de nos vœux la construction d'une troisième ligne parallèle à la ligne à grande vitesse dédiée au fret, voire une proposition de nouveau tracé qui éviterait le couloir rhodanien, déjà beaucoup trop encombré et qui cumule, pour ses 220 000 habitants, de trop nombreux risques.

Je souhaite également rappeler les engagements de SNCF Réseau en faveur de la sécurisation de la ligne fret existante, et notamment concernant les passages à niveau dangereux, l'isolation phonique des habitations et la prise en charge de la construction de murs anti-bruit ainsi que la pose d'un troisième rail anti-déraillement dans les communes où la

voie passe au plus près des habitations. Ces engagements n'ont, à ce jour, pas été suivis d'effets concrets pour nos concitoyens.

En 2015, Olivier Dussopt, alors député de notre circonscription, avait organisé une rencontre avec le ministère des transports et s'était engagé auprès du collectif précité à organiser la concertation afin de trouver de nouvelles solutions à ce projet qui n'est ni raisonnable, ni responsable envers les générations futures.

Aussi souhaiterai-je connaître l'état d'avancement du projet ainsi que les mesures que le Gouvernement entend prendre pour la sécurisation des lignes ferrées concernées.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, vous avez raison, si le Gouvernement souhaite encourager le développement du trafic ferroviaire de marchandises, cela ne doit pas se faire au détriment de nos concitoyens. C'est la raison pour laquelle d'importants travaux de renforcement de l'isolation acoustique du bâti ont été engagés dans la vallée du Rhône, grâce au programme national de résorption des points noirs de bruit. Ce sont 35 millions d'euros qui ont ainsi été engagés par l'ADEME, l'État et SNCF Réseau pour traiter plus de 4 000 logements et bâtiments tertiaires situés le long des lignes existantes de la vallée du Rhône. Pour le seul département de l'Ardèche, cela représentera, d'ici à l'été 2019, un investissement de 17,5 millions d'euros et le traitement de 1 610 logements.

Par ailleurs, un vaste programme de renouvellement des voies de lignes ferroviaires situées sur la rive droite du Rhône est en cours de réalisation par SNCF Réseau, pour un budget de 280 millions d'euros. Il s'achèvera en 2021. Ces travaux permettront notamment de réduire le bruit des circulations grâce à des dispositifs modernes, comme les longs rails soudés ou le remplacement de composants usés, comme le ballast. Ils contribueront, par ailleurs, à améliorer la sécurité ferroviaire, notamment grâce à la mise en place d'un dispositif anti-déraillement au niveau des zones les plus sensibles.

Au-delà, le projet de loi d'orientation des mobilités, que Mme Borne a présenté en conseil des ministres le 26 novembre dernier et qui sera examiné en 2019 par le Parlement, sera l'occasion de rappeler que l'État apportera toute sa part aux opérations de sécurité et de lutte contre le bruit. Ainsi, le Gouvernement est résolument engagé en faveur de la poursuite de la résorption des points noirs de bruit, notamment par l'installation de murs anti-bruit ou l'isolation des façades des logements concernés, et par la réduction à la source des nuisances sonores liées au fret, notamment en subventionnant le remplacement des semelles de frein en fonte des wagons par des semelles en matériau composite, dont l'efficacité a fait ses preuves.

Soyez assurée, madame la députée, que tant les services de l'État que ceux de SNCF Réseau veilleront au bon avancement de la mise en œuvre de ces mesures.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory.

Mme Michèle Victory. Je vous remercie beaucoup, madame la secrétaire d'État, de ces réponses.

S'agissant de la sécurisation, nous sommes naturellement heureux d'apprendre que des budgets vont être mis à la disposition des collectivités. Toutefois, j'aurais bien aimé

obtenir une réponse concernant le contournement est de Lyon. Ce projet CFAL inquiète vraiment beaucoup et il aura un impact sur les générations futures. Je le redis, le couloir rhodanien est déjà bien exposé à beaucoup d'autres risques potentiels. Nous voudrions donc vraiment savoir si ce projet avance et ce que la ministre des transports compte faire à son sujet, car il nous semblait qu'il avait été abandonné.

LGV ET DÉSENCLAVEMENT DU SUD-AQUITAINE

M. le président. La parole est à M. David Habib, pour exposer sa question, n° 457, relative à la LGV et au désenclavement du Sud-Aquitaine.

M. David Habib. Madame la secrétaire d'État, les contraintes de la fonction de secrétaire d'État font que je m'adresse à vous pour exprimer une colère qui était destinée à Mme Borne.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Je transmettrai.

M. David Habib. En 2017, après les élections législatives, à trois reprises, le sénateur des Pyrénées-Atlantiques, Georges Labazée, le président du conseil départemental des Landes, le député de la troisième circonscription des Landes Boris Vallaud – nos circonscriptions sont contiguës – et moi-même avons demandé un rendez-vous à Mme Borne. Il nous avait été accordé ; il a été annulé.

Nous avons ensuite demandé un rendez-vous à son directeur de cabinet : il nous avait été accordé ; il a été annulé.

Puis nous avons demandé un rendez-vous à son conseiller parlementaire : accordé puis annulé !

Nous avons ensuite appris que Mme Borne, représentative en cela de ce que l'on appelle le Nouveau monde, avait décidé de réunir il y a peu tous les députés de la majorité, de La République en marche, afin d'évoquer les questions d'aménagement ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine. Les députés socialistes et non inscrits ne doivent pas, à ses yeux, être légitimes, puisqu'elle ne nous a pas conviés à cette réunion, alors que nous lui avons demandé à deux reprises, par courrier, de nous tenir informés de ses intentions en termes d'investissements pour la région Nouvelle-Aquitaine. Pas de réponse de Mme Borne.

Je profite donc de l'opportunité que m'offre cette séance de questions orales sans débat pour vous interroger, madame la secrétaire d'État, sur le projet d'aménagement LGV Sud-Atlantique.

Il s'agit d'un investissement lourd – 9 milliards d'euros – qui a donné lieu à un accord des collectivités concernées qui ont participé à son financement, notamment pour le tronçon Tours-Bordeaux. Elles attendent aujourd'hui, comme d'autres collectivités du sud de Bordeaux, que cet investissement soit réalisé. Or il vient d'être annoncé, au travers du projet de loi d'orientation des mobilités, que c'était fini.

Je souhaite donc qu'un membre du Gouvernement ait le courage de le dire haut et fort, de sorte qu'en Aquitaine on ait enfin l'information sans que celle-ci soit modifiée par les représentants sur place de cette majorité – je pense à M. Juppé ou à M. Bayrou. Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous confirmer que le projet est fini et qu'il n'y aura donc pas d'investissement dans le sud de l'Aquitaine ? Je veux que vous ayez le courage de le dire, car nous nous sommes battus pour que cet investissement soit réalisé.

Par la même occasion, je souhaite que vous puissiez nous dire quelles sont vos intentions en matière d'aménagement ferroviaire. Alors qu'aujourd'hui, il faut pratiquement une heure et demie pour aller de Bayonne à Pau en train, contre seulement trois quarts d'heure en voiture, nous sommes vraiment désireux de savoir ce que ce Gouvernement entend faire dans le sud de l'Aquitaine.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le député, j'ai bien compris que votre question s'adressait à Mme Borne et je ne manquerai pas de lui rendre fidèlement compte de nos échanges ainsi que de votre demande de rendez-vous. Je ne doute pas qu'il vous sera accordé prochainement.

M. David Habib. Vous avez de l'humour !

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Sur la question de fond que vous posez, voici les éléments que je peux vous apporter. Comme vous le savez, le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, ou GPSO, comprend dans sa première phase les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires de la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. Le projet de ligne nouvelle entre Dax et l'Espagne constitue, quant à lui, la deuxième phase de ce GPSO.

Le projet de loi d'orientation des mobilités, qui a été présenté en conseil des ministres le 26 novembre dernier, vise à donner la priorité à l'amélioration des transports du quotidien. S'agissant du projet GPSO, le projet de loi reprend le principe d'une réalisation phasée, en commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à désaturer les nœuds ferroviaires et à favoriser ainsi les déplacements du quotidien.

Les travaux seront lancés d'ici à 2022 pour améliorer la capacité et la robustesse des circulations dans les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ces travaux, qui procureront des gains en termes de capacité, de robustesse et de régularité des circulations autour de ces deux métropoles, permettront une mise en service au cours de la période 2023-2027.

Parallèlement seront lancées les études pour la réalisation complète de l'itinéraire entre Bordeaux et Toulouse, qui pourra être phasée afin de prioriser les accès sud de Bordeaux, les accès nord de Toulouse et la section de ligne Toulouse-Agen.

Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Bordeaux-Toulouse.

Il s'agira donc de mobiliser toutes les marges de manœuvre possibles pour moderniser la ligne existante Bordeaux-Hendaye, qui bénéficiera de 490 millions d'euros d'investissements de SNCF Réseau, afin de lever les ralentissements entre Bayonne et Hendaye mais aussi d'améliorer le temps de parcours entre Pau et Hendaye.

Par ailleurs, des installations permanentes de contresens entre Morcenx et Dax, inscrites à hauteur de 54 millions d'euros au contrat de plan État-région, sont en cours de réalisation, pour une mise en service mi-2019. Elles permet-

tront d'améliorer la qualité et la fiabilité des circulations, ainsi qu'une meilleure gestion des aléas sur la ligne Bordeaux-Irun.

La fiabilisation de l'axe Bordeaux-Hendaye pourra se poursuivre au-delà de 2020 par la création de nouveaux pas d'IPCS – d'Installation permanente de contre-sens – entre Gazinet et Lamothe, ainsi qu'entre Lamothe et Morcenx.

Enfin, le contrat de plan État-région prévoit 45 millions d'euros pour l'opération de restructuration de la gare de Bayonne et d'adaptation du plateau ferroviaire ainsi que 75 millions d'euros d'investissements complémentaires sur l'axe pour réaliser des aménagements capacitaires entre Hendaye et la frontière espagnole.

Soyez donc certain de l'engagement de l'État comme de celui de Mme Borne en matière de d'accessibilité ferroviaire du sud de l'Aquitaine.

M. le président. La parole est brièvement à M. David Habib.

M. David Habib. Je remercie Mme la secrétaire d'État de ne me laisser que quinze secondes pour lui dire que je suis très déçu, et les Béarnais, je l'imagine, avec moi !

DÉVIATION DE CHÂTENOIS

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth, pour exposer sa question, n° 459, relative à la déviation de Châtenois.

M. Antoine Herth. Mme la secrétaire d'État, ma question porte sur le contournement de la commune de Châtenois, qui est porté par les services de l'État.

C'est un euphémisme que de dire que la réalisation de cette infrastructure est attendue avec impatience. Seul axe de circulation Ouest-Est entre les Vosges et le centre de l'Alsace, la RN 59, qui débouche du tunnel Maurice Lemaire, draine aussi bien le trafic inter-régional, notamment des poids-lourds, que le trafic des particuliers effectuant quotidiennement le déplacement entre les vallées de Sainte-Marie-aux-Mines ou de Villé et la région de Sélestat.

Vingt mille véhicules sont ainsi dans l'obligation de traverser la commune de Châtenois, étape incontournable de cet itinéraire. Les bouchons qu'ils provoquent sont peut-être moins médiatisés que ceux de Strasbourg, mais tout aussi réels, tout comme le sont les nuisances pour les riverains, les automobilistes, l'environnement et l'économie, pour ne citer que les plus notoires.

Depuis plus de dix ans maintenant, la réalisation de la déviation est promise et les financements ont été réunis.

En novembre 2017, Mme Borne m'assurait par courrier que les travaux débuteraient mi-2018 et que l'objectif était une mise en service en 2020. Dernièrement, un courrier du préfet du Bas-Rhin confirmait au maire de Châtenois l'importance qu'il accordait à ce dossier.

Si ces garanties sont certes rassurantes, en pratique, en dehors des travaux d'aménagement d'un carrefour giratoire, présentés opportunément comme des travaux connexes à la déviation, rien ne semble avancer. Du fait des reports successifs des travaux au cours des dernières années, l'inquiétude gagne à nouveau le terrain.

Pouvez-vous donc, madame la secrétaire d'État, me confirmer que les engagements pris seront tenus et me préciser, si possible, dans quels délais ils le seront ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Monsieur le député, Mme Élisabeth Borne m'a chargée de répondre à la question importante de la déviation de Châtenois sur laquelle vous l'interrogez.

Je vous confirme l'importance qu'accorde le Gouvernement à cette déviation, qui permettra une réduction des nuisances subies par les riverains de la RN 59 et contribuera à l'amélioration de la sécurité sur cette section de route nationale. Je tiens à vous assurer qu'il est très attaché au bon avancement de cette opération, d'autant plus que, comme vous l'indiquez, les financements nécessaires à la réalisation du projet ont été réunis.

Le calendrier des travaux a effectivement subi, comme vous l'avez signalé, un décalage par rapport aux échéances initialement annoncées : cela est dû à une vigilance particulière accordée aux procédures environnementales requises par l'opération. Je peux néanmoins vous annoncer que des étapes importantes du projet ont récemment été franchies.

Ainsi, les travaux de l'aménagement du carrefour giratoire dont vous avez parlé ont débuté le 15 octobre dernier. La construction de ce giratoire participera à la mise en sécurité de la RN 59.

Concernant la déviation de Châtenois proprement dite, les études de conception détaillée ont été achevées. Le dossier d'autorisation environnementale vient d'être transmis à l'Autorité environnementale, qui rendra très prochainement son avis. L'enquête publique se tiendra début 2019.

Une fois les procédures administratives achevées, le démarrage des travaux du barreau est de la déviation interviendra dès l'été 2019. Ces travaux se poursuivront en 2019 et en 2020 par le rétablissement des routes secondaires et la construction d'ouvrages d'art. Le Gouvernement sera attentif à la bonne poursuite de l'opération : la perspective d'un transfert de la RN59 à la future collectivité européenne d'Alsace n'entame en rien notre détermination concernant l'avancée du projet.

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de ces paroles qui confirment l'intérêt de l'État pour cette infrastructure. La réalisation de celle-ci est indispensable si l'on veut proposer des transports alternatifs aux transports de personnes, en particulier des transports collectifs, qui sont au cœur de l'actualité. En effet, sans délestage des routes actuelles, il n'est pas possible, par exemple, de faire fonctionner des lignes de bus dans de bonnes conditions.

Cet axe a en outre un intérêt stratégique, puisqu'il débouche sur l'Allemagne et que, dans le cadre du rapprochement des économies française et allemande et dans la perspective de la révision du traité d'amitié franco-allemand, sa réalisation serait un symbole fort de notre volonté de travailler et échanger davantage ensemble. Aussi serai-je encore et toujours très attentif au bon avancement de ce projet.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu, pour un rappel au règlement.

M. Stéphane Peu. Ce rappel au règlement concerne le bon déroulement des débats.

Tout à l'heure, madame la secrétaire d'État, je vous ai posé une question relative au Charles-de-Gaulle Express et au réseau de transports en Seine-Saint-Denis. Dans votre réponse, vous avez affirmé que le Charles-de-Gaulle Express figurait dans le dossier de candidature de Paris aux Jeux olympiques, ce qui n'est pas exact. Je vous ai donc fait remarquer qu'on pouvait être en désaccord sur les réseaux de transports et les priorités en matière d'investissements publics, mais qu'on n'était pas obligé, pour appuyer son argumentation, de mentir à la représentation nationale. Vous n'avez pas cru bon de me répondre. J'ai donc quitté l'hémicycle. Or, en suivant les débats sur les écrans de télévision, j'ai vu que vous aviez répondu en mon absence, en soutenant que vous n'aviez pas menti. Je trouve qu'au plan du règlement et du bon déroulement des débats, le procédé n'est pas correct. Tel est le sens de mon rappel au règlement.

Je ne voudrais pas prolonger les débats, mais, pour avoir bien suivi ce dossier, je maintiens que le Charles-de-Gaulle Express ne figurait pas dans le dossier de candidature de Paris aux Jeux olympiques. Vous voulez soutenir ce projet dans des proportions dix fois supérieures aux investissements que vous réalisez dans les transports publics dits « classiques », dont le RER B fait partie. Je confirme mon désaccord. Je pense que vous ne servez pas les habitants de la Seine-Saint-Denis en agissant de la sorte. Surtout, madame la secrétaire d'État, restons-en à l'échange d'arguments factuels, ne mentons pas et ne corrigeons pas nos propos quand l'interlocuteur est absent de l'hémicycle.

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

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Monsieur le député, je reconnais bien volontiers mon inexpérience en matière de procédure. J'aurais dû vous répondre à la fin de votre intervention ; si je ne l'ai pas fait, c'est simplement par méconnaissance du règlement de l'Assemblée nationale. Je m'engage pour la suite à intervenir dans des conditions conformes au règlement. Voilà pour la procédure.

Je vous remercie d'avoir pris de nouveau la parole, ce qui va me permettre de vous répondre. Si je ne reviendrai pas sur le fond – je comprends que nous puissions avoir des points de vue différents quant à l'opportunité d'un tel investissement –, je tiens à préciser que, dans ma réponse, j'ai simplement indiqué que cet équipement serait mis en service pour les Jeux olympiques de 2024, conformément à l'engagement pris par le Gouvernement. Je n'ai pas fait mention du dossier de candidature, vous ne trouverez pas ces mots dans mon propos ; j'ai simplement rappelé un engagement temporel. Je réfute donc totalement l'assertion selon laquelle j'aurais dit un mensonge. Il importe de ne pas laisser accroire que le Gouvernement pourrait mentir à la représentation nationale.

M. le président. Le principe de ces séances, madame la secrétaire d'État, est qu'une question tient en six minutes, dans le cadre d'un processus interactif. Il convient de respecter ce délai.

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État.* Très bien, monsieur le président. Je serai désormais plus attentive.

ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR LE
MARAIS POITEVIN

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho, pour exposer sa question, n° 462, relative aux engagements de l'État pour le marais poitevin.

Mme Delphine Batho. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Je voudrais interroger le Gouvernement sur la politique de l'État envers la deuxième zone humide de France, le Marais poitevin, patrimoine national exceptionnel, alors que la moitié des zones humides de France a été détruite au cours des dernières années. Ce territoire exceptionnel a été à l'origine d'une condamnation en 1999 de la France par la Cour de justice de l'Union européenne en raison du processus de dégradation qui l'atteignait. Cette condamnation a conduit le gouvernement de l'époque à lancer un plan gouvernemental pour le Marais poitevin, dans le cadre d'une contractualisation avec les collectivités territoriales, plan qui a permis la reconquête de plusieurs hectares de prairie humide grâce à des mesures en faveur du maintien de l'élevage, la création d'un « Grand site de France », la reconquête du label « Parc naturel régional » et qui a abouti à la création d'un établissement public chargé de la gestion de l'eau. Tout cela a été financé via une action dédiée dans le cadre du PITE, programme d'intervention territoriale de l'État.

Cette action, le précédent gouvernement – le problème ne date pas d'aujourd'hui – en avait déjà divisé les crédits par trois depuis 2015. L'actuel gouvernement fait autre chose : dans le nouveau projet de loi de finances, sans aucune concertation avec le territoire, l'action est purement et simplement abandonnée, puisque le montant des autorisations d'engagement est de zéro.

On pourrait estimer que ce n'est pas un problème, si tout avait été réparé. Or ce n'est pas le cas. On observe d'ores et déjà une réduction de 2 000 hectares des espaces faisant l'objet d'une contractualisation avec les éleveurs en vue du maintien des prairies. Surtout, alors que la trame paysagère du Marais poitevin est atteinte par une maladie appelée « chalarose du frêne », toutes les actions du parc naturel régional sont mises en danger par la perte budgétaire que représente la suppression de l'action du PITE.

Mes questions seront donc simples – cela fait plusieurs fois que je les pose au Gouvernement. Premièrement, le Gouvernement est-il prêt à travailler avec les collectivités territoriales à l'élaboration d'un nouveau plan pour le Marais poitevin ? Deuxièmement, quelles solutions d'urgence peuvent être trouvées afin que le parc naturel régional puisse mener ses actions en 2019 ? On nous a dit à plusieurs reprises qu'au financement via le PITE seraient substitués des crédits de droit commun. Or, pour l'instant, nous n'avons pas vu la couleur de ces crédits.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, vous avez interrogé M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la situation du Marais poitevin. En son absence, c'est à moi qu'il revient de vous répondre.

Fin 2018, l'action 06 du programme des interventions territoriales de l'État, « Plan d'action gouvernemental pour le Marais poitevin », arrivera à terme. Les différents acteurs du territoire, notamment le parc naturel régional et aussi le préfet de région et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL –, ont sollicité dès cet été le ministre d'État pour que des crédits de droit commun prennent le relais, notamment via le programme 113, « Paysages, eau et biodiversité ».

Deux types d'opérations en faveur de la biodiversité étaient jusqu'alors financées par le programme des interventions territoriales de l'État : les contrats de marais, via une subvention de l'Établissement public du Marais poitevin, l'EPMP, et diverses actions menées par le parc naturel régional et le conservatoire régional des espaces naturels.

Concernant plus spécifiquement les nouveaux contrats de marais, le besoin de financement pour 2019 s'établit autour de 150 000 euros. Ces contrats seront à nouveau subventionnés par l'Établissement public du Marais poitevin grâce aux crédits qui lui seront alloués via le programme 113 au titre de sa dotation pour charges de service public.

Concernant les interventions conduites par le parc naturel régional et le conservatoire régional des espaces naturels, dont le montant est estimé à 518 000 euros en aides de l'État, la direction de l'eau et de la biodiversité augmentera exceptionnellement pour 2019 la dotation du programme 113 de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine à hauteur de cette somme, afin de prendre en charge ces actions, en interaction avec la DREAL des Pays-de-la-Loire. Cette dotation exceptionnelle est appelée à être réévaluée. La DREAL de Nouvelle-Aquitaine sera invitée à travailler en 2019 avec les différentes structures concernées pour qu'elles ciblent et hiérarchisent au maximum leurs interventions.

Les actions en faveur de la protection de cette zone humide exceptionnelle seront donc maintenues en 2019 pour tout ce qui concerne le paysage, l'eau et la biodiversité. Il n'y a pas de désengagement de l'État en la matière.

D'autre part, afin de consolider le travail réalisé sur ce territoire et vu les progrès qui restent à accomplir, notamment en ce qui concerne la formalisation contractuelle des relations entre les acteurs, je considère qu'à ce stade, la présence de l'État au sein du Marais poitevin, à travers la personne juridique de l'Établissement public du Marais poitevin, reste nécessaire.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Merci, madame la ministre, pour ces éléments d'information nouveaux. J'espère que cela permettra de parer au plus pressé et évitera la démobilitation des acteurs. Il s'agit d'une première avancée, qui nécessite d'être confirmée, en particulier s'agissant des actions en direction du monde agricole et des éleveurs, puisqu'on procédait au travers du PITE à un important cofinancement des mesures agroenvironnementales. Celles-ci resteront cofinancées jusqu'en 2020, mais il convient de prévoir dès à présent l'après.

D'autre part, j'ai bien entendu votre réponse concernant le maintien de l'établissement public. La clarification était importante, car nous nous inquiétons, notamment du fait de la remise d'un rapport de l'inspection générale des finances, de la velléité, chaque année réitérée, de Bercy de remettre en cause l'existence de cet établissement public. Cela étant, ce n'est pas par l'intermédiaire de l'EPMP que l'on pourra satisfaire à notre demande d'une nouvelle contractualisation, ou bien il faudrait l'inscrire dans les missions de

l'EPMP, parce qu'à l'heure actuelle, la loi encadre ses fonctions sans lui donner la possibilité d'exercer des prérogatives de ce type.

Je donne acte au Gouvernement de cette première réponse et j'espère qu'un travail ultérieur permettra d'aller au-delà d'une réponse à l'urgence.

CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain, pour exposer sa question, n° 431, relative au Charles-de-Gaulle Express.

Mme Clémentine Autain. Ma question s'adresse à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Elle porte, comme celle de mon collègue Stéphane Peu, sur la réalisation du Charles-de-Gaulle Express. Il s'agit là d'un exemple concret de décision pouvant améliorer ou aggraver la situation sociale et écologique.

Les habitants des villes que je représente font partie des 870 000 usagers quotidiens du RER B, ces 870 000 personnes qui vivent les retards, les trains annulés et qui doivent justifier leurs absences auprès de leurs employeurs. J'ai vu des mères pleurer dans un wagon parce que le train étant à l'arrêt, elles n'arriveraient pas à l'heure à la crèche. Ces 870 000 personnes appréhendent matin et soir les longues heures passées dans les transports bondés.

Depuis des années, des collectifs d'habitants et d'élus se battent pour obtenir des moyens supplémentaires afin d'améliorer une situation qui, sincèrement, est devenue invivable. Or qu'apprennent-ils aujourd'hui? Que l'État a fait le choix d'investir 1,7 milliard d'euros en argent public dans le Charles-de-Gaulle Express, un train qui réduira les temps de trajet pour 17 000 voyageurs aisés, puisqu'il doit relier Paris à l'aéroport Charles-de-Gaulle pour la somme de 24 euros. Votre obsession de la compétitivité et du confort pour les plus riches a pris le pas sur l'amélioration du quotidien pour le grand nombre. Pour reprendre une expression chère aux gilets jaunes, une fois encore, et de façon très concrète, vous avez fait du « d'abord ».

Pendant ce temps-là, les habitants de grande banlieue regardent une fois encore passer le train. La rénovation du RER B et la réalisation des lignes 16 et 17 du supermétro prennent du retard. On attendait l'ouverture de ces lignes pour 2024. Finalement, pas une station ne verra le jour avant les Jeux olympiques. La livraison des lignes a été reportée à 2030. Rien d'étonnant à ce que les habitants continuent de prendre leur voiture pour essayer de sortir de la galère et qu'aux heures de pointe, des bouchons continuent de polluer gravement l'atmosphère et la qualité de notre vie quotidienne.

Madame la secrétaire d'État, il y a urgence – surtout vu le contexte social et la colère qui s'exprime, précisément par rapport à ces enjeux concernant l'égalité sociale et territoriale. L'investissement dans les transports publics ne peut plus attendre. La transition énergétique – dont le Président de la République n'a pas du tout parlé hier – n'aura pas lieu si l'État ne choisit pas de mettre des moyens, à la hauteur des besoins, pour accompagner les personnes et les territoires les plus fragiles dans ce changement nécessaire de mobilité. Le désengorgement des villes du nord-est de la Seine-Saint-Denis est un enjeu d'égalité. Pourriez-vous nous dire qu'elles sont les priorités du Gouvernement pour lutter

contre cette inégalité territoriale de mobilité et rendre les transports quotidiens des habitants de la Seine-Saint-Denis tout simplement vivables?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, vous avez bien voulu interroger Mme Borne; ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

Je vous rejoins concernant l'importance des transports du quotidien; comme vous le savez, c'est la priorité du Gouvernement. L'État investit donc massivement pour améliorer le fonctionnement des transports et les développer. Le contrat de plan État-région Île-de-France prévoit ainsi 7,6 milliards d'euros d'investissements de 2015 à 2020, ce qui représente un effort considérable pour le budget de l'État. Il s'agit notamment de financer les schémas directeurs des RER et des Transilien, le prolongement d'Eole, celui de la ligne 11, les nouveaux tramways, les bus à haut niveau de service ou encore les pôles multimodaux.

Vous citez le cas du RER B, axe nord-sud majeur; cette ligne a bénéficié d'un investissement de 215 millions d'euros entre 2015 et 2017 et Île-de-France Mobilités travaille actuellement avec la RATP et la SNCF pour préparer l'arrivée de nouveaux trains, plus confortables et de plus grande capacité. D'importants travaux de rénovation des voies et des caténaires sont également programmés par SNCF Réseau sur cet axe.

Par ailleurs, le projet du Charles-de-Gaulle Express ne doit pas être opposé aux transports du quotidien, puisqu'il poursuit un objectif différent: il a vocation à relier la métropole à son principal aéroport. En outre, 180 millions d'euros vont être investis dans le RER B dans le cadre du Charles-de-Gaulle Express. Celui-ci, qui ne fait l'objet d'aucune subvention directe de la part de la collectivité publique, sera mis en service avant les Jeux de 2024.

Enfin, le projet du Grand Paris Express viendra compléter le réseau existant – associant RER, Transilien et métro – grâce à des interconnexions, offrant ainsi aux Franciliens un moyen de transport supplémentaire, principalement en rocade. Il permettra d'importants gains de temps de parcours sur de nombreuses liaisons de banlieue à banlieue et déchargera le réseau existant. À terme, 200 kilomètres de lignes seront construits, c'est-à-dire autant que la longueur de toutes les lignes du réseau actuel du métro parisien; ils représenteront 35 milliards d'euros d'investissement.

Les habitants de Seine-Saint-Denis seront parmi les premiers à en bénéficier, grâce à la mise en service de la ligne 16 jusqu'à Clichy-Montfermeil à l'horizon 2024. Par ailleurs, les lignes 15 Est et 17 viendront compléter le réseau en Seine-Saint-Denis.

M. le président. La parole est à Mme Clémentine Autain.

Mme Clémentine Autain. Je ne suis pas certaine que vous ayez parfaitement compris la question que je vous posais. Au fond, l'enjeu n'est pas de savoir si, dans un monde idéal, il ne faudrait pas un Charles-de-Gaulle Express: pourquoi pas, après tout? Mais comprenez que, dans la situation actuelle de saturation pour la population, c'est un symbole: les habitants prennent évidemment très mal le fait que l'on investisse dans un métro de luxe – 24 euros pour circuler! – pendant que, de notre côté, les investissements prennent du retard. Vous avez cité Clichy, mais je vous signale que le

projet d'arrivée jusqu'à chez nous est en retard par rapport aux investissements annoncés concernant les lignes de super-métro, et que le RER B ne fait pas à ce jour l'objet d'engagements clairs touchant les rénovations qui lui permettraient de fonctionner correctement dans un délai raisonnable.

PRÉSUMPTION DE SALARIAT POUR LES AGRICULTEURS RETRAITÉS

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, pour exposer sa question, n° 432, relative à la présomption de salariat pour les agriculteurs retraités.

M. André Chassaigne. Monsieur le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, ma question porte sur le refus systématique de lever la présomption de salariat pour les agriculteurs retraités qui sollicitent une affiliation auprès de la Mutualité sociale agricole, la MSA, en qualité d'entrepreneurs forestiers, notamment pour des travaux d'abattage.

Le motif invoqué est que la condition de capacité ou d'expérience professionnelle n'est pas satisfaite. Pourtant, les intéressés ont exercé pendant plusieurs décennies, en complément de leur activité agricole, une activité d'abatteur, prouvée par des relevés de facture. Pourquoi leur opposer dans ce cas une capacité professionnelle insuffisante? En application du décret n° 2013-528, ils étaient affiliés à la MSA dans le cadre de la prestation de service de travaux forestiers, identifiés par un numéro SIRET pour la direction générale des impôts, au titre de l'activité d'abattage d'arbres, et ont été soumis aux différentes cotisations, taxes et impositions en tant que chefs d'entreprise.

En outre, après avoir fait valoir leurs droits à la retraite, ils peuvent se prévaloir d'une véritable autonomie de fonctionnement par l'inscription au registre du commerce ou par l'affiliation à un centre de gestion, condition exigée à l'article L. 722-33 du code rural.

Quant à l'exigence de possession d'un diplôme dans une option relative aux travaux forestiers d'un niveau correspondant au moins au niveau IV, elle n'est une condition de capacité nécessaire que si les conditions d'expérience professionnelle et d'autonomie de fonctionnement ne sont pas satisfaites.

Ces rejets sont particulièrement pénalisants pour des retraités qui disposent d'une pension très faible et souhaitent la compléter par une activité réduite, répondant souvent à la demande de leur entourage – petites coupes d'éclaircie, bois de chauffage –, parfois aussi aux sollicitations d'entreprises forestières ou de scieries quand l'abattage mécanique est impossible – on manque de bûcherons pour ce type de travaux.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner des précisions sur l'application de la législation en vigueur et, si nécessaire, sur la possibilité de faire évoluer celle-ci pour que les refus ne soient plus systématiques?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation – que je salue.

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Monsieur le président Chassaigne, il faudra en effet – peut-être serez-vous bien placé pour y veiller – que la législation évolue pour résoudre ce problème. Car depuis la loi du 4 décembre 1985 relative à la gestion, la valorisation et la protection de la forêt, toute personne occupée, moyennant rémunération, à la réalisation de travaux forestiers fait l'objet d'une présomption de salariat. En raison du caractère accidentogène des travaux forestiers – un élément important

que l'on ne peut pas laisser de côté –, il s'agit de s'assurer que les personnes travaillant en forêt bénéficient d'une couverture sociale relative aux risques professionnels. Ce n'est que pour les personnes présentant certaines garanties en matière de formation, d'expérience et d'autonomie de fonctionnement que la présomption de salariat est levée et qu'est reconnue la qualité d'entrepreneur de travaux forestier.

Le législateur – vous-même, donc – a également considéré que, par exception, ces conditions étaient réputées satisfaites par les agriculteurs qui souhaitaient trouver un complément de revenu dans la réalisation à titre secondaire de travaux forestiers. Toutefois, dès lors qu'un agriculteur a fait valoir ses droits à pension et a cessé son activité, il ne bénéficie plus de cette exception et se voit appliquer les mêmes exigences cumulatives de capacité ou d'expérience professionnelle et d'autonomie de fonctionnement que toute personne souhaitant exercer la profession d'entrepreneur de travaux forestiers. Dès lors, conformément à la réglementation, les agriculteurs retraités qui souhaitent réaliser des travaux d'abattage en tant qu'entrepreneur de travaux forestiers doivent satisfaire ces conditions.

Je veux souligner qu'en 2017, selon les données de la MSA, le nombre d'accidents du travail dans les exploitations de bois a été très élevé – 84 accidents pour 1 000 exploitants – et que, par ailleurs, dans le secteur agricole en général, les accidents sont particulièrement fréquents chez les exploitants de plus de 60 ans – 37 accidents pour 1 000 exploitants. Particulièrement sensible à cet aspect, je considère que le cadre juridique actuel est adapté et que les compléments de formation ou de qualification prévus sont souhaitables et, surtout, protecteurs. Si vous souhaitez les faire évoluer, il faudra y travailler; peut-être même le Gouvernement pourrait-il être favorable à cette évolution si vous parvenez à encadrer étroitement le dispositif en matière de sécurité et d'assurances.

Quant aux retraites agricoles, concernant lesquelles vous avez, je le sais, déposé à plusieurs reprises une proposition de loi, c'est dans le cadre de la grande loi que le Haut commissaire Jean-Paul Delevoye prépare avec le Gouvernement que nous pourrions œuvrer à leur augmentation, car elles sont beaucoup trop faibles.

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Merci, monsieur le ministre, de votre présence et de votre réponse très précise. Deux remarques, cependant.

Premièrement, en ce qui concerne les retraites agricoles, la future loi ne sera pas rétroactive: le financement des pensions des actuels retraités agricoles continuera de poser un problème même après la réforme des retraites. Mes propositions à ce sujet restent donc tout à fait d'actualité.

Deuxièmement, je vous demande d'adresser une note aux MSA et aux directions départementales des territoires – DDT –, car la législation est appliquée avec une rigueur excessive: des personnes qui ont quarante ans d'expérience et sont en mesure de le prouver par des relevés de facture pourraient tout de même être autorisées à effectuer des travaux d'abattage sans devoir, à 60 ans, refaire un stage de six mois! La sélection par les MSA doit être revue et les DDT doivent pouvoir émettre des avis favorables.

STATIONNEMENT GRATUIT DES
PERSONNES HANDICAPÉES

M. le président. La parole est à Mme Monique Limon, pour exposer sa question, n° 435, relative au stationnement gratuit des personnes handicapées.

Mme Monique Limon. Madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, nous connaissons tous les difficultés auxquelles sont confrontées les personnes en situation de handicap dans l'accomplissement des gestes du quotidien. Ces difficultés globales sont un vrai frein à la mobilité et creusent ainsi les inégalités.

Pourtant, la société inclusive est une priorité du quinquennat et la mobilité une liberté qui doit bénéficier à tous. Tel était aussi le sens de la loi du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement. Cependant, il y a loin de cette loi à la réalité, surtout depuis la réforme de la décentralisation du stationnement payant, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018.

En effet, certaines municipalités délèguent la mission de contrôle du stationnement et de sanction du mauvais stationnement à des entreprises privées, qui utilisent des véhicules de type *scan car*, à lecture automatique des plaques d'immatriculation. Les agents chargés du contrôle du paiement de la redevance de stationnement utilisent alors les données collectées par les dispositifs de lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour établir le montant du forfait post-stationnement sans avoir constaté au préalable l'absence, contre le pare-brise du véhicule en stationnement, d'une carte mobilité inclusion comprenant la mention « stationnement pour personne handicapée » ou de l'une des anciennes cartes de stationnement pour personne handicapée donnant droit à un stationnement gratuit.

Je prendrai l'exemple d'un concitoyen de ma circonscription en situation de handicap, titulaire d'une carte de stationnement PMR – pour personne à mobilité réduite. Le 27 avril 2018, il a reçu un avis de paiement FPS – forfait post-stationnement – pour absence de paiement de la redevance lors du stationnement de son véhicule à Marseille; il avait pourtant apposé sa carte de stationnement pour personne handicapée au-dessus du tableau de bord de son véhicule. Le 5 septembre, toujours à Marseille – où il se rend régulièrement parce que sa fille y fait ses études –, il s'est vu infliger une contravention de 135 euros pour « stationnement très gênant sur un emplacement réservé aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées », alors que sa carte de stationnement pour personne handicapée figurait, cette fois encore, au-dessus du tableau de bord.

Madame la secrétaire d'État, pourriez-vous nous indiquer les mesures qui vont être prises afin que le droit des personnes handicapées à la gratuité des places de stationnement ouvertes au public soit respecté dans toutes les villes de France, sans autre démarche que l'apposition de la carte de stationnement pour personne handicapée au-dessus du tableau de bord du véhicule, que la compétence de contrôle du stationnement soit exercée directement par les villes ou déléguée à une entreprise privée ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Madame la députée, la réforme du stationnement payant sur voirie, applicable depuis le 1^{er} janvier 2018, ne remet pas en cause la gratuité du stationnement accordée par la loi du 18 mars 2015 aux titulaires de la carte de

stationnement pour personne handicapée ou de la carte mobilité inclusion portant la mention « stationnement pour personne handicapée ».

Dès lors qu'il s'agit d'une réforme décentralisée, il revient aux collectivités de l'appliquer en se conformant aux textes en vigueur. Si certaines d'entre elles, ou leurs prestataires, comme dans le cas de la ville de Marseille, décident de recourir à des technologies telles que l'utilisation de véhicules dotés de systèmes de lecture automatique de plaques d'immatriculation – LAPI –, elles doivent le faire dans le respect des recommandations que la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la CNIL, a publiées le 14 novembre 2017 dans le cadre de la préparation de la réforme.

En complément, constatant les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap pour faire valoir leurs droits – soyez assurée que je les connais : je reçois tous les jours des courriers à ce sujet –, les associations d'élus, en liaison avec les services de l'État et des représentants de personnes en situation de handicap, en particulier l'APF France handicap, préparent actuellement une note de recommandation à l'intention des collectivités concernant le stationnement des personnes en situation de handicap ; elle devrait être diffusée avant la fin de l'année. Il s'agit d'y rappeler le cadre juridique existant et d'y mettre en avant les bonnes pratiques observées localement dans certaines villes.

Tout manquement au respect de ce cadre juridique, en particulier à la gratuité du stationnement des véhicules, notamment toute verbalisation indue, serait susceptible de faire l'objet d'un recours juridictionnel et d'être sanctionné. La Commission du contentieux du stationnement payant, juridiction administrative spécialisée, a déjà commencé à se prononcer sur les recours formés par des titulaires des cartes précitées. Ce n'est pas aux personnes en situation de handicap de subir les conséquences des mauvais fonctionnements.

S'agissant du cas particulier de Marseille, selon les informations en ma possession, la ville a, dès 2017, présenté le dispositif qu'elle envisageait à l'ensemble des associations locales représentatives des personnes handicapées, lesquelles l'ont validé. Ce dispositif ne prévoit pas moins de trois possibilités pour garantir la gratuité du stationnement. La personne à mobilité réduite titulaire de la carte européenne de stationnement ou de la carte mobilité inclusion, ou la personne qui la conduit ou l'accompagne, saisit le numéro d'immatriculation du véhicule à l'horodateur le plus proche, en appuyant sur le bouton « PMR » qui est à sa disposition sur l'appareil. Le ticket gratuit est alors édité et doit être placé, avec la carte PMR, en évidence, derrière le pare-brise.

Comme l'ensemble des autres usagers, la personne à mobilité réduite, ou celle qui la conduit ou l'accompagne, peut également effectuer la même manipulation à l'aide d'une application mobile disponible sur smartphone sans se déplacer jusqu'à l'horodateur. Elle obtient dès lors un ticket dématérialisé gratuit, ouvrant le même droit à gratuité que l'horodateur. Enfin, la personne à mobilité réduite qui réside à Marseille peut se rapprocher d'un service de pré-enregistrement qui lui permet de stationner sans avoir à faire de formalité à l'horodateur. La personne s'enregistre auprès du service abonnement du prestataire de la ville. Cet abonnement est gratuit. Ainsi, lors de son stationnement, la voiture de contrôle identifiera automatiquement le véhicule. Vous constatez que malgré les bonnes intentions il reste beaucoup à faire – donc comptez sur moi.

M. le président. La parole est à Mme Monique Limon.

Mme Monique Limon. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État. Je ferai en sorte que les habitants de ma circonscription disposent de la bonne information. En effet, quand les personnes concernées arrivent dans une ville qu'elles ne connaissent pas, elles ne vont pas, précisément, jusqu'à l'horodateur et sont sanctionnées.

OBLIGATION D'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

M. le président. La parole est à M. Yves Daniel, pour exposer sa question, n° 442, relative à l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés.

M. Yves Daniel. Je tiens avant tout à saluer les actions fortes du Gouvernement en faveur du handicap. Depuis mai 2017, la France a fait de l'intégration dans l'entreprise ordinaire l'axe de sa politique : « Cap vers l'entreprise inclusive 2018-2022 », dispositif contrat à durée déterminée « tremplin », mesures inscrites dans le Plan d'investissement dans les compétences. À cela s'ajoute la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, qui prévoit notamment la mise en place de référents handicap dans les centres de formation d'apprentis – CFA –, la majoration des droits à la formation pour tous les bénéficiaires de l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés – OETH –, l'abondement à 800 euros du congé de formation professionnelle – CFP – pour les personnes en situation de handicap et les personnels des établissements et services d'aide par le travail – ESAT.

J'appelle néanmoins votre attention sur la réforme de l'OETH prévue par cette loi. Jusqu'à présent, les employeurs pouvaient s'acquitter de leurs obligations à hauteur de 50 % maximum par le recours à des contrats de services ou de sous-traitance avec le secteur protégé ou adapté. Cette faculté a été abrogée par la réforme de l'OETH en vue d'avantager l'emploi direct en entreprise. L'employeur n'aura donc plus que deux options pour répondre à son obligation d'emploi : soit respecter le taux d'emploi des travailleurs handicapés, soit verser une contribution à l'Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des handicapés, l'AGEFIPH.

Cette nouvelle approche risque d'amoindrir les compensations financières dont bénéficient certains ESAT et par conséquent de mettre en danger l'emploi des personnes handicapées. La réforme risque donc, a fortiori, d'éloigner de l'insertion professionnelle les personnes en situation de handicap qui, pour la plupart, n'ont pas les capacités d'accéder au milieu ordinaire. Par ailleurs, la réglementation actuelle exclut les salariés des ESAT de nombreux avantages tel que le versement des primes ou encore le bénéfice de tous les autres droits classiques propres aux autres salariés.

Aussi, madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, je souhaite savoir si un décret est prévu pour prendre en compte les efforts des employeurs du milieu ordinaire, en particulier leur coopération économique avec les ESAT et avec les entreprises adaptées. Je souhaite en outre connaître la position du Gouvernement sur l'évolution du cadre légal des travailleurs en situation de handicap dans les ESAT afin de le rapprocher de celui des autres salariés.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Je vous remercie, monsieur le député, pour cette question car elle me permet de lever des craintes, entendues à plusieurs reprises, et qui sont sans le moindre fondement. La

loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel n'a mis fin ni à la possibilité ni à l'intérêt de recourir à la sous-traitance auprès du secteur adapté ou du secteur protégé, pour les entreprises qui doivent remplir l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés. Les contrats de sous-traitance restent bien pris en compte, comme inscrit au 12° de l'article 67 de la loi que j'invite chacun à consulter. C'est seulement la forme de cette prise en compte qui évolue, pour être tout aussi incitative mais beaucoup plus simple, selon des modalités que nous sommes en train de préciser en concertation avec le secteur du handicap et les partenaires sociaux.

Je répète mon engagement qui n'a pas varié : les nouvelles règles de calcul seront neutres sur le recours à la sous-traitance. Elles ne seront pas moins incitatives. Notre soutien au secteur adapté est sans faille : nous avons signé, avec Muriel Pénicaud, le 12 juillet, un engagement national pour créer 40 000 emplois supplémentaires en entreprises adaptées, avec un effort budgétaire sans précédent qui portera à 500 millions d'euros l'aide publique d'ici à 2022 et qui s'accompagne par ailleurs d'un travail important de ce secteur pour rénover son modèle économique et renforcer son modèle inclusif. C'est un chantier ambitieux que nous avons ouvert ; il est porteur d'espoir. Nous trouverons des solutions concrètes, pragmatiques, réelles, pour ceux qui en ont le plus besoin, grâce à la mobilisation collective, à la libération des énergies et en accompagnant l'innovation, pour peu que nous ayons le courage de la transformation.

Notre objectif est clair : plus de travailleurs handicapés en emploi. Leur taux d'emploi actuel dans le secteur privé est seulement de 3,4 %, pour une cible à 6 %. Cette situation n'est pas acceptable et nous prenons les mesures qui permettront, enfin, d'avancer, en favorisant l'emploi des travailleurs handicapés sous toutes ses formes. Pour ce qui concerne enfin le cadre légal et réglementaire régissant les travailleurs handicapés en ESAT, il est rappelé que ces travailleurs ne sont pas des salariés au sens du code du travail mais des usagers de cet établissement ou service. Ils ne sont pas liés à l'ESAT qui les accueille par un contrat de travail, mais par un contrat de soutien et d'aide par le travail. À ce titre, ils bénéficient d'un ensemble de droits, parmi lesquels celui d'une rémunération garantie, de droits à congé ou à la formation. Les travailleurs handicapés d'ESAT peuvent par ailleurs percevoir des primes d'intéressement selon les résultats de l'ESAT qui les emploie. Les ESAT seront eux aussi mobilisés en 2019 et une nouvelle feuille de route leur sera proposée afin de soutenir leur dynamique et de permettre leur pleine intégration dans un parcours professionnel diversifié, susceptible de conduire à l'exercice d'un travail en milieu ordinaire pour les travailleurs handicapés qui le souhaitent et le peuvent.

J'espère vous avoir tout à fait rassuré, monsieur le député, sur notre ambition d'accompagner tous les travailleurs là où ils sont.

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

M. Yves Daniel. Vous m'avez en effet rassuré, madame la secrétaire d'État. Vous évoquez un chantier pour l'année 2019. Il serait intéressant que nous y soyons associés parce que nous travaillons sur le terrain avec tous les acteurs du handicap – nous compléterions ainsi utilement vos travaux.

VOCATION SANITAIRE ET SOCIALE DE LA LOZÈRE.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huisier, pour exposer sa question, n° 460, relative à la vocation sanitaire et sociale de la Lozère.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Je vous ai déjà interrogée sur la vocation sanitaire et sociale de la Lozère, madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, aussi connaissez-vous le sujet. Ainsi savez-vous que ce département a choisi depuis longtemps de s'occuper du handicap et de la dépendance. Malheureusement, depuis plusieurs années, l'Agence régionale de santé, d'Occitanie – on souhaiterait, au passage, que l'action des ARS soit plus transparente – nous oppose le ratio lits/habitants, ce qui n'est évidemment pas à notre avantage, le département comptant 78 000 habitants. En outre, la doctrine que vous professez, celle du « tout inclusion » nous pose des problèmes dont nous vous avons déjà fait part.

Une réunion s'est tenue sous la direction de Jean-Philippe Vinquant, directeur général de la cohésion sociale du ministère des solidarités et de la santé, en présence de représentants de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie – CNSA – et de l'ARS d'Occitanie, du conseil départemental, de Jacques Blanc, ancien président du conseil régional, ancien député. Il a été convenu que des audits seraient lancés, tant sur l'expérimentation en matière d'accueil de personnes âgées que sur l'évaluation de l'offre lozérienne en matière de handicap, au regard, en particulier, des besoins des deux régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes.

Toujours très inquiet des résistances administratives, je vous demande de réaffirmer la volonté du Gouvernement d'appréhender ce dossier dans toutes ses composantes et de fournir, pour le premier trimestre 2019, non seulement un état des lieux des 27 maisons de retraites lozériennes – celles, de petite taille, de quarante lits –, des 49 centres pour personnes handicapées, mais aussi de nous donner des pistes d'évolution de l'offre : la Lozère est en effet disposée à s'adapter à toutes formes de dépendances et de handicap et à apporter les réponses circonstanciées pour ce qui concerne les maisons de retraites, les établissements et services d'aide par le travail, les ESAT, les foyers de vie, les maisons d'accueil spécialisées – MAS –, ou de toute autre forme d'accueil de handicap de type autisme, polyhandicap... Je souhaite en la matière de la transparence, de la prospective et une certaine humilité.

La Lozère, il y a soixante ans, a fait le choix de s'occuper du handicap avec l'abbé Oziol, avec Jacques Blanc, rapporteur de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées, promulguée en 1975. Nous avons fait le choix de prendre en charge, avec les congrégations religieuses, des personnes en grande difficulté, qu'on appelait à l'époque les débiles – dont personne ne voulait. Nous disposons donc aujourd'hui d'un savoir-faire en la matière. On nous oppose donc, j'y ai fait allusion, que nous avons trop de lits... Mais pouvez-vous me dire si toutes les formes de handicap sont prises en considération ? Pourquoi, par exemple, quelque 6 000 autistes ont été envoyés en Belgique ? Il faut, j'y insiste, faire toute la transparence sur les non-réponses de l'État français sur certaines formes de handicap.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. En effet, monsieur le député, nous travaillons ensemble depuis longtemps sur ce dossier. Le Gouvernement a engagé une profonde transformation de l'offre médico-sociale pour les personnes handicapées, afin de mieux répondre à leurs besoins et à leurs aspirations. Cette transformation qui vise à créer une société véritablement inclusive

s'inscrit dans le cadre de la démarche « Une réponse accompagnée pour tous », déployée sur l'ensemble des départements le 1^{er} janvier 2018.

Parmi les objectifs de cette transformation de l'offre, je souhaite en citer plus particulièrement deux. Le premier consiste à développer fortement l'accompagnement en milieu ordinaire pour favoriser la pleine participation de chacun à la société, conformément aux aspirations des personnes et aux engagements souscrits dans le cadre de la convention internationale des droits des personnes handicapées. Second objectif : permettre un accompagnement des personnes handicapées là où elles se trouvent, à proximité de leurs proches, pour éviter leur départ en Belgique ou leur « délocalisation ». En ce sens, il ne m'apparaît pas souhaitable que des départements se spécialisent dans l'accueil de personnes handicapées loin de chez elles, par exemple en provenance des grandes agglomérations ou de l'outre-mer.

L'accompagnement des personnes âgées suit la même logique : l'accompagnement à domicile est la priorité des Français, comme le montre la consultation « citoyenne » menée dans le cadre de la concertation « grand âge et autonomie », lancée par Agnès Buzyn en octobre dernier, et le développement d'une offre à domicile adaptée est un des enjeux des travaux en cours. C'est dans ce cadre que le département de la Lozère, qui est aujourd'hui le département français qui a le taux d'équipement en places en établissement pour personnes handicapées et pour personnes âgées le plus élevé de France, et qui accueille depuis longtemps de nombreuses personnes venues de bien au-delà de son territoire, fait l'objet d'une attention particulière. Je suis heureuse de vous entendre réaffirmer votre volonté d'un travail collectif en la matière.

Des travaux ont été lancés en juin ; ils se poursuivent avec de nouvelles réunions programmées dans les prochains jours, en s'appuyant sur un diagnostic partagé entre l'ARS et le conseil départemental pour identifier et mieux répondre aux besoins d'accompagnement des habitants du département et de ceux des départements voisins et aux besoins d'évolution de l'offre actuelle. L'étape suivante, qui doit également être coconstruite, permettra l'élaboration d'une feuille de route partagée. J'insiste sur la notion de coconstruction car, vous le savez, ma volonté n'est pas d'imposer les solutions et les consignes d'en haut, mais bien de mobiliser les acteurs de terrain pour trouver les meilleures solutions. Aussi, le conseil départemental et l'ARS doivent être au cœur du dispositif, avec le soutien, en tant que de besoin, du niveau national, notamment pour porter à la connaissance des acteurs lozériens des expériences menées dans d'autres régions ou donner aux acteurs les outils méthodologiques pour faire évoluer cette offre. Je me réjouis de la candidature récente du département à participer à la démarche « territoire 100 % inclusif » qui offre un cadre adapté à cette coconstruction.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Nous n'avons bien sûr aucune objection à la concertation. Attention néanmoins avec l'idée de proximité avec les familles : les handicapés âgés de soixante ans n'en ont parfois plus ; or nous sommes bien contents de les recevoir et ils sont bien contents d'être reçus dans nos MAS, dans nos foyers de vie et dans nos ESAT. Attention, donc, à la doctrine du « tout inclusion », madame la secrétaire d'État, qui risque d'abîmer notre action en Lozère.

INSCRIPTION DE L'USINE DE
TRÉFIMÉTAUX COMME SITE AMIANTÉ

M. le président. La parole est à M. Christophe Blanchet, pour exposer sa question, n° 444, relative à l'inscription de l'usine de Tréfimétaux comme site amianté.

M. Christophe Blanchet. En 1891, l'entreprise Tréfimétaux, qui utilise de l'amianté pour fabriquer des feuilles et des tubes de cuivre, s'installe à Dives-sur-Mer, une commune ouvrière au cœur de ma circonscription. En 1984, l'usine, qui employa jusqu'à 1 000 salariés, est fermée à la suite d'une restructuration du groupe Pechiney. En 2007, Tréfimétaux est inscrite par arrêté de l'État sur la liste des établissements ouvrant droit à l'allocation de cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amianté – ACAATA. Mais, après un recours de l'entreprise dans lequel l'État s'est abstenu de défendre son arrêté de classement, celui-ci est annulé par la cour d'appel de Nantes au motif que seuls vingt personnes avaient été exposés à l'amianté. Ce jugement a laissé les salariés abasourdis. Ils ont éprouvé un profond sentiment d'injustice et se sont sentis livrés à eux-mêmes, exposés au mépris et à l'incompréhension. Car ce sont en réalité 300 salariés, et non 20, qui ont contracté une maladie professionnelle liée à l'inhalation d'amianté – la preuve étant que la caisse primaire d'assurance maladie a reconnu, pour 160 d'entre eux, une faute inexcusable de l'employeur.

Devant ce drame humain, et pour répondre à la détresse des personnes concernées, les ministres Touraine et Sapin ont écrit en octobre 2012 à la direction de la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail – CARSAT – une lettre dans laquelle ils reconnaissent la justesse de la demande du Collectif des victimes de l'amianté de Tréfimétaux. De mon côté, dès le début de la législature, j'ai évoqué le dossier avec Mme la ministre du travail. En février 2018, le ministère m'a répondu que le Conseil d'État, dans sa décision de décembre 2010, avait jugé que les opérations de calorifugeage à l'amianté au sein de Tréfimétaux n'avaient pas été suffisamment significatives pour justifier l'inscription de l'établissement sur la liste de ceux ouvrant droit à la CAATA, la cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amianté, et qu'il revenait à la cour d'appel de Nantes de se prononcer sur la demande d'annulation de la décision implicite de rejet.

En mai 2018, les anciens de Tréfimétaux ont rencontré l'inspection du travail de Caen. Mais si on les reçoit bien volontiers, personne ne les écoute réellement ; trimballés d'un service à l'autre, ils finissent par mourir des suites de leur maladie dans l'indifférence des autorités. Parfois, on leur répond qu'ils devraient se satisfaire que certains d'entre eux aient obtenu la retraite anticipée.

Madame la secrétaire d'État, ces ouvriers ont été empoisonnés par l'amianté, leur vie a basculé dans la maladie et l'angoisse. Ils demandent de la considération, de la reconnaissance. Une réparation au titre du préjudice d'anxiété ne soignera pas la maladie qui les rapproche chaque jour de la mort, mais apaisera leur sentiment d'injustice.

Le temps fait son œuvre, et chaque année, ils sont de moins en moins nombreux à livrer ce dernier combat : 102 sont déjà partis et plusieurs centaines sont malades. Est-ce là la stratégie de l'État ? Ils n'en peuvent plus de la langue de bois, des autorités qui n'assument pas leurs responsabilités et des procédures de justice. Il s'agit de leur dignité, pas d'un dossier simplement technique, financier ou administratif. Ces ouvriers veulent qu'enfin l'État cesse de nier leur statut de victime. De cette négation naît le sentiment d'injustice qui alimente la défiance à l'égard de l'État, cet État qui

n'est pas venu défendre son arrêté. Pourquoi ? Cela mériterait sans doute une enquête. Pourquoi rien n'avance alors que les ministres successifs s'engagent ? À qui la faute ?

Madame la secrétaire d'État, entendez ce message de détresse qu'ils vous adressent afin qu'ils retrouvent la confiance en l'État. Ils en appellent moins à la justice qu'au recouvrement de leur honneur, pour eux, leur famille et pour ceux qui sont partis.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Veuillez excuser l'absence de Muriel Pénicaud. Le Gouvernement est particulièrement sensible aux difficultés des anciens salariés de l'usine de Tréfimétaux de la commune de Dives-sur-Mer.

L'article 41 de la loi du 23 décembre 1998 de financement de la sécurité sociale a fixé des conditions très strictes pour l'éligibilité au dispositif de CAATA. Le degré d'exposition des salariés aux poussières d'amianté et l'existence de maladies professionnelles liées à l'amianté ne sont pas, à eux seuls, de nature à justifier l'inscription d'un établissement sur les listes de la CAATA. La loi n'a entendu permettre une telle inscription, susceptible d'ouvrir droit au bénéfice de l'allocation de cessation anticipée d'activité à l'intégralité des salariés de l'établissement concerné, qu'à raison du caractère significatif de la part de l'activité consacrée aux opérations de fabrication de matériaux contenant de l'amianté, de flocage et de calorifugeage à l'amianté. Ainsi, la loi retient les activités pour lesquelles le risque amianté est le plus élevé et ne prend pas en considération toutes les situations d'exposition.

J'appelle toutefois votre attention sur le fait que le dispositif prévoit également que, dès l'âge de 50 ans, les personnes reconnues atteintes, au titre du régime général, d'une maladie professionnelle provoquée par l'amianté ont également droit à l'allocation de CAATA.

Concernant l'établissement Tréfimétaux, le Conseil d'État, par une décision en date du 23 décembre 2010, a jugé que la part de l'activité de l'établissement consacrée à des activités de calorifugeage à l'amianté n'était pas significative et ne justifiait pas son inscription sur les listes de la CAATA. Le collectif amianté Tréfimétaux a par la suite de nouveau sollicité l'inscription de l'établissement. Récemment, en l'absence d'éléments de droit ou de fait nouveaux, la cour administrative d'appel de Nantes, par un arrêt du 4 juin 2018, a rejeté la requête du collectif tendant à l'annulation de la décision ayant rejeté leur demande d'inscription. Les demandeurs ne justifient pas d'éléments nouveaux de nature à remettre en cause l'appréciation du Conseil d'État dans sa décision du 23 décembre 2010. Vous le regrettez mais malheureusement, c'est ainsi.

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

M. Christophe Blanchet. Il y a un sentiment d'injustice totale. Pourquoi des ministres signent un arrêté et ne prennent ensuite pas la peine de venir le défendre lorsqu'une entreprise – Pechiney – l'attaque en justice ? Il faut se poser la question, mener une enquête.

Vous faites valoir que la part de l'activité n'est pas significative. Mais 50 % des salariés ont été touchés – cela représente 300 salariés aujourd'hui. Pour certaines entreprises dans lesquelles 4 salariés sur 600 étaient victimes, la CAATA a été acceptée.

APPRENTISSAGE DES MINEURS DANS
L'HÔTELLERIE ET LA RESTAURATION

M. le président. La parole est à M. Jean Terlier, pour exposer sa question, n° 437, relative à l'apprentissage des mineurs dans l'hôtellerie et la restauration.

M. Jean Terlier. Madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a assoupli les conditions d'accueil en milieu professionnel des jeunes mineurs âgés d'au moins 16 ans sous contrat d'apprentissage et sous contrat de professionnalisation. Désormais, ces jeunes peuvent être affectés dans un établissement hôtelier ou de restauration en salle, à la réception ou au ménage des chambres.

Le cadre juridique doit garantir que les conditions d'accueil et d'emploi du jeune mineur sont de nature à assurer sa santé, sa sécurité et son intégrité physique ou morale.

C'est à la lumière de cet objectif important que nous comprenons l'exigence de l'agrément préfectoral préalable pour tous les établissements formateurs titulaires de la licence III ou IV ou de la petite licence restaurant, que la vente de boissons alcoolisées soit ou non leur activité principale. De même, nous admettons la nécessité d'encadrer l'activité salariée des mineurs. Le jeune ne peut pas travailler de manière ininterrompue plus de quatre heures et demie ; le travail de nuit est totalement interdit entre vingt-deux heures et six heures pour les jeunes âgés de moins de 18 ans, même si à titre exceptionnel, une dérogation à l'interdiction du travail de nuit pour une durée maximale d'une année peut être accordée de vingt-deux heures à vingt-trois heures trente.

Pourtant, il nous faut le reconnaître, l'absence totale de souplesse limite le vivier des entreprises formatrices dans le secteur de la restauration et de l'hôtellerie dans lequel les contraintes d'emploi des mineurs sont parfaitement incompatibles avec une répartition effective du temps de travail, notamment avec les heures dédiées à la réception de la clientèle.

L'obligation d'être âgé de 16 ans révolus au minimum en début d'année scolaire écarte de nombreux jeunes nés en fin d'année, qui bien souvent souffrent de devoir faire une année scolaire supplémentaire en suivant le cursus classique, qu'ils assimilent à une perte de temps.

Aussi, madame la secrétaire d'État, le Gouvernement envisage-t-il une dérogation permettant de considérer l'âge au regard de l'année civile et non scolaire ? À défaut, quelles solutions compte-t-il proposer à tous ces jeunes gens motivés qui se trouvent empêchés par leur jeune âge, pour quelques semaines ou seulement quelques jours ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Veuillez excuser l'absence de Muriel Pénicaud. Le Gouvernement est particulièrement sensible aux conditions de travail et d'emploi des jeunes de moins de 18 ans et à la prévention des risques auxquels ils peuvent être exposés dans le cadre de leur milieu professionnel.

Selon votre interprétation, les nouvelles dispositions issues de l'article 15 de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel seraient inadaptées aux jeunes âgés de moins de 16 ans qui souhaitent être recrutés en apprentissage ou effectuer un stage dans le secteur des hôtels, cafés, restaurants.

Or, tel n'est pas le cas, bien au contraire. En effet, les nouvelles dispositions ont justement mis fin au principe général d'interdiction d'emploi ou d'accueil en stage de tout mineur de moins de 16 ans dans un établissement relevant de la catégorie des débits de boissons. Désormais, si l'article L. 4153-6 du code du travail pose le principe d'interdiction d'emploi ou d'accueil en stage des mineurs affectés au service au bar dans un établissement relevant de la catégorie des débits de boissons à consommer sur place, il aménage des dérogations pour les mineurs âgés de 16 à 18 ans, qui peuvent être employés dans un établissement de débits de boissons au service du bar pour les besoins de leur formation professionnelle, sous réserve que l'établissement qui les accueille se soit vu délivrer un agrément préfectoral.

Par ailleurs, s'agissant précisément des mineurs âgés de moins de 16 ans, ils peuvent aujourd'hui, en application des nouvelles dispositions issues de la loi précitée, conclure un contrat d'apprentissage pour effectuer une période de formation pratique au sein d'un établissement, à la seule condition de ne pas être affectés au service du bar dans le cadre de leur formation.

Ainsi un jeune âgé de 15 ans au moins peut désormais conclure un contrat d'apprentissage dans le secteur des hôtels, cafés, restaurants et effectuer par exemple son stage pratique en entreprise à la réception d'un hôtel. Cependant, les règles en matière de durée du travail applicables aux jeunes de moins de 18 ans, et notamment celles relatives au travail de nuit, devront être respectées.

Ainsi, la nouvelle réglementation relative aux conditions d'accueil des jeunes dans un établissement relevant de la catégorie des débits de boissons à consommer sur place répond à votre préoccupation d'instaurer une certaine souplesse dans le dispositif, tout en garantissant un niveau d'exigence quant aux conditions de travail des jeunes.

M. le président. La parole est à M. Jean Terlier.

M. Jean Terlier. Je vous remercie pour cet éclairage, madame la secrétaire d'État. J'ai pris note de la petite subtilité que je n'avais pas perçue dans l'application de la loi que nous avons votée.

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

SÉCURISATION DE LA ROUTE
DÉPARTEMENTALE 83

M. le président. La parole est à M. Michel Zumkeller, pour exposer sa question, n° 461, relative à la sécurisation de la route départementale 83.

M. Michel Zumkeller. Ma question concerne la sécurisation de deux villages situés dans le territoire de Belfort, Lachapelle-sous-Rougemont et Roppe, qui sont traversés par une route très passante conduisant au département depuis l'Alsace.

Cette route présente la particularité de pouvoir être empruntée par les convois exceptionnels qui sont nombreux dans une région industrielle comme la nôtre. Or cette caractéristique empêche les collectivités d'aménager la route : impossibilité d'en réduire la largeur, ou d'y installer des ralentisseurs ou des chicane. Les communes ont pourtant essayé au fil du temps d'apporter quelques améliorations. Elles ont par exemple pris des arrêtés interdisant aux camions de circuler sur cette voie – il faut savoir que cette dernière permet d'éviter les péages de l'autoroute –, mais les

camions s'en affranchissent et passent quand même. Les forces de gendarmerie font ce qu'elles peuvent mais elles n'ont pas les moyens d'effectuer des contrôles quotidiennement.

Cette voie très dangereuse constitue une nuisance très importante – le bruit s'ajoute à l'insécurité – pour ces villages et leurs habitants. Depuis de nombreuses années, les élus cherchent une solution. Il n'y a certainement pas de solution miracle mais depuis peu, un consensus semble établi en faveur de l'installation d'un radar tronçon qui permettrait de contrôler la vitesse de ceux qui traversent les deux villages et de résoudre un vrai problème de circulation. La demande émane aussi bien des élus que de la préfecture.

Ma question est donc simple : une telle installation serait-elle possible ? Un radar tronçon représenterait un investissement mineur, mais permettrait vraiment de changer la vie des habitants. Tout le monde ne pourrait que s'en satisfaire.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Je vous prie d'excuser l'absence du ministre de l'intérieur. Vous évoquez la sécurisation de la route départementale 83 qui traverse les communes de Lachappelle-sous-Rougemont et Roppe. Depuis de nombreuses années, les habitants de ces deux villes se plaignent de l'insécurité liée au trafic routier trop important.

Vous abordez également la circulation des transports exceptionnels dans ces communes, laquelle, bien que très réglementée – demande d'autorisation quarante-huit heures à l'avance – pose problème. La route départementale 83 est recensée parmi les réseaux routiers indiqués pour les transports exceptionnels de première et deuxième catégories. Elle l'est également pour les transports de 72, 94 et 120 tonnes du territoire de Belfort définis par arrêté préfectoral du 11 septembre 2017 et figurant dans l'arrêté national du 5 juillet 2017 modifié définissant les réseaux routiers à portée nationale de transports exceptionnels. Cet axe permet la circulation des transports exceptionnels entre Belfort et Mulhouse. Je le répète, les transports exceptionnels sont très encadrés : circulation soumise à autorisation préfectorale, information des gestionnaires quarante-huit heures avant leur passage.

La route départementale ne nous semble pas éligible à l'installation d'un radar tronçon du fait de la présence d'intersections. En revanche, un itinéraire de contrôle par panneaux leures – plusieurs panneaux d'annonce des contrôles se combinant avec des panneaux d'étendue le long de la route, complétés par des contrôles déplaçables et mobiles – pourrait mieux correspondre aux besoins de sécurité routière que vous exprimez. Il appartient au gestionnaire de voirie d'en faire la demande à la préfecture, qui l'instruira et la validera. Une fois ces démarches entreprises, la délégation à la sécurité routière pourra lancer les travaux de sécurisation nécessaires pour mettre en œuvre le dispositif.

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

M. Michel Zumkeller. Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État. Une possibilité existe, c'est déjà cela. On peut toujours discuter du type de radar qu'il convient d'installer, mais il faut vraiment que l'on trouve une solution. Nous allons transmettre ces éléments au gestionnaire du réseau, afin qu'il prenne les contacts appropriés et que l'on trouve des solutions, qui ne seront peut-être pas parfaites. La circulation est vraiment très intense sur cette

route. Les habitants de ces deux petits villages méritent mieux que ces 12 000 véhicules par jour qui empoisonnent leur vie. Merci, en tout cas. C'est une première étape, une première porte, que nous allons essayer d'entrouvrir pour apporter une solution.

INCIDENTS SURVENUS À RENNES LE 31 OCTOBRE 2018

M. le président. La parole est à Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, pour exposer sa question, n° 443, relative aux incidents survenus à Rennes le 31 octobre 2018.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Ma question s'adresse au ministre de l'intérieur. Avant toute chose, je voudrais rendre hommage aux forces de l'ordre et aux pompiers pour leur courage et leur professionnalisme, notamment face aux événements de samedi dernier et des samedis précédents.

À Rennes, nous connaissons depuis plusieurs mois, vous le savez, une recrudescence des violences. Entre 2015 et 2017, le trafic de stupéfiants a augmenté de 7 %, et les destructions et dégradations de biens se sont accrues de 12 %. Plus inquiétant, les blessures volontaires ont progressé de 5 % l'année dernière.

La nuit du 31 octobre dernier a été particulièrement symptomatique de cette situation, notamment dans les quartiers de Villejean et de Maurepas, qui font partie de la circonscription où je suis élue. Nous avons connu des débordements et des comportements à risque : treize voitures et une vingtaine de poubelles ont été incendiées ; de nombreux biens publics, dont des éléments de mobilier urbain, ont été dégradés. Plus grave encore, des policiers en intervention ont subi des jets de projectiles. Ces faits sont inquiétants, et des mineurs y ont souvent été impliqués. Deux d'entre eux ont été interpellés, dont l'un, âgé de quinze ans, a dû être hospitalisé à la suite d'un tir de flash-ball.

Dans ce contexte de tensions, des épisodes similaires de violences pourraient se produire. À chaque fois, les responsables doivent être sanctionnés. Mais surtout, il nous faut veiller à prévenir au mieux de futurs événements comparables.

Je sais que le Gouvernement est à l'écoute et attentif à cette situation. Aussi, je souhaite poser deux questions au ministre de l'intérieur. D'une part, quelles réponses peut-il apporter dès maintenant à ces épisodes exaspérants pour nos concitoyens et pour tous ceux – artisans, commerçants, entrepreneurs – qui subissent ces dégradations ? D'autre part, des quartiers de notre pays ont trop longtemps été oubliés. Je pense notamment aux 1 514 quartiers prioritaires de la politique de la ville. Les quartiers de reconquête républicaine doivent être une réponse ; la cohésion entre les habitants et la police doit y être retrouvée. Je sais que le ministre de l'intérieur s'attelle à cette tâche, notamment dans les trente quartiers qui ont déjà fait l'objet d'une annonce. La police de sécurité du quotidien est d'ores et déjà expérimentée dans quinze d'entre eux.

Dans le quartier de Maurepas, au nord-est de Rennes, dans ma circonscription, les tensions se multiplient et alimentent un sentiment d'insécurité. Dans ce contexte, les habitants se sentent impuissants et me demandent d'intervenir.

Le ministre de l'intérieur ne pense-t-il pas que la police de sécurité du quotidien serait une solution efficace permettant de renouer le dialogue et d'apaiser la situation, notamment dans le quartier de Maurepas ? Je plaide à nouveau pour son

déploiement dès la prochaine vague, prévue en 2020, pour que personne, ni à Rennes ni ailleurs, ne se sente oublié par la République.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances*. Madame la députée, je vous prie d'excuser le ministre de l'intérieur, qui ne peut être présent ce matin.

Depuis plusieurs années, la fête d'Halloween donne lieu, à Rennes et ailleurs en France, à des violences urbaines. Cette année, un « appel à la purge » avait été lancé sur les réseaux sociaux pour s'en prendre directement et gratuitement aux forces de l'ordre – je me joins à l'hommage que vous avez rendu aux forces de l'ordre et aux forces de sécurité civile et de lutte contre les incendies, qui ont été très fortement sollicités au cours des derniers week-ends.

Des mesures de sécurité avaient été prises, combinant des effectifs locaux de police et un escadron de gendarmerie mobile. Malgré ce dispositif, des groupes hostiles aux forces de l'ordre et très mobiles se sont livrés à des exactions : caillassages de bus, incendies de véhicules, dégradations. Deux policiers ont été légèrement blessés.

Pour revenir sur les faits précis que vous avez évoqués, une cinquantaine de jeunes cagoulés ont attaqué des policiers vers vingt-deux heures dans le quartier de Villejean. Un fonctionnaire de police a été touché au visage. En riposte, un autre policier a tiré au flash-ball et atteint à la tempe l'auteur du jet de projectile.

L'inspection générale de la police nationale a été saisie des faits par le parquet de Rennes. Une procédure judiciaire est en cours. Une enquête est également menée au sujet des violences envers les fonctionnaires de police.

À Rennes, les services territoriaux de la sécurité publique disposent de 631 agents, contre 618 il y a deux ans, et cet effectif devrait encore légèrement augmenter dans les mois à venir. La ville dispose ainsi d'un nombre de gradés et de gardiens de la paix supérieur à son effectif de référence. S'y ajoutent 59 fonctionnaires du renseignement territorial, qui travaillent eux aussi sur les enjeux liés aux violences urbaines et aux bandes. En parallèle, la police de sécurité du quotidien monte en puissance en Ile-et-Vilaine, comme partout en France. Le département bénéficie de renforts spécifiques de gendarmes dans le cadre de ce dispositif.

De plus, pour répondre à la violence des mineurs, le ministre de l'intérieur a engagé un travail de refonte complète du plan de lutte contre les bandes, qui avait été adopté en 2010. Je suis d'accord avec vous : nous devons mener une politique transversale pour lutter contre les violences. Le Gouvernement s'y engage.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. La police de sécurité du quotidien a effectivement été déployée dans la zone gendarmerie d'Ile-et-Vilaine, mais non dans la circonscription de police de Rennes, en dépit de la volonté du préfet de région, de la maire de Rennes et de quelques-uns d'entre nous en ce sens, notamment du point de vue des méthodes. J'appelle votre attention sur le fait que seuls quelques quartiers prioritaires de la politique de la ville ont été désignés pour expérimenter la police de sécurité du quotidien. Il importe de ne pas créer de différences entre les

quartiers, qui ont tous besoin de présence policière et doivent tous faire l'objet d'une reconquête républicaine, grâce à la police de sécurité du quotidien.

ENTREPRISE STEVA À BESSINES-SUR-GARTEMPE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Ange Magne, pour exposer sa question, n°441, relative à l'entreprise Steva à Bessines-sur-Gartempe.

Mme Marie-Ange Magne. Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, je souhaite appeler votre attention sur la situation de l'usine Steva, située dans ma circonscription, à Bessines-sur-Gartempe, dans le nord de la Haute-Vienne.

À l'instar de l'entreprise GM&S, médiatisée ces derniers mois, l'usine Steva est issue de la société Altia, qui a fait faillite en 2014. À nouveau en difficulté financière en 2017, cette usine, qui emploie plus de 110 salariés, vit aujourd'hui son huitième redressement judiciaire. Autrefois spécialisée dans l'automobile, elle a su se diversifier et acquérir une expertise et une technicité reconnues en matière de découpe et emboutissage et d'assemblage par soudure, qui lui permettent de se positionner sur les marchés de l'aéronautique, des voitures électriques ou encore de la grande distribution, avec la production de conteneurs. Un projet de conteneur connecté est d'ailleurs en développement. L'entreprise dispose donc de nombreux atouts et de savoir-faire à mettre en valeur.

L'amélioration de la situation économique de l'entreprise grâce à un carnet de commandes rempli pour plusieurs mois a permis de prolonger jusqu'au mois de janvier le délai pour le dépôt des offres de reprise. Malgré cela, des difficultés économiques importantes subsistent, ce qui laisse craindre l'apparition d'une zone sinistrée en matière d'industrie et d'emploi dans le nord du Limousin, après l'épisode douloureux de GM&S.

Plusieurs candidats à la reprise ont manifesté de l'intérêt, mais, pour l'instant, aucun d'entre eux n'a vraiment formulé de proposition concrète. En cause : le loyer exorbitant facturé par la société civile immobilière propriétaire des bâtiments, qui est gérée par d'anciens dirigeants d'Altia ; le repreneur de GM&S avait dû faire face à un problème similaire. Les 25 000 euros mensuels constituent un frein important pour les repreneurs potentiels, qui ne peuvent envisager une rentabilité économique avec une telle charge. La baisse de ce loyer permettrait de faciliter les conditions d'une reprise.

Je souhaite vous poser trois questions concernant l'entreprise Steva, madame la secrétaire d'État.

Sur le plan immobilier, des négociations sont en cours depuis septembre dernier entre le propriétaire des bâtiments et les services de la délégation interministérielle aux restructurations d'entreprises à Bercy. Elles portent sur une éventuelle baisse du loyer ou la vente des installations. Pouvez-vous m'indiquer où ces discussions en sont et vers quelle solution on s'oriente aujourd'hui ?

Sur le plan social, au regard des effectifs concernés et de la sensibilité du dossier, liée à la proximité avec GM&S, est-il envisageable de mettre en place un accompagnement spécifique ?

Enfin, je souhaiterais connaître la stratégie du Gouvernement à moyen et long termes afin d'éviter que des déserts industriels ne se créent dans les zones rurales, qui sont déjà affectées par un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances*. Madame la députée, vous appelez mon attention sur la situation de la société Steva Limousin, localisée à Bessines-sur-Gartempes et placée en redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Lyon depuis le 5 avril dernier.

Je tiens tout d'abord à vous assurer que le Gouvernement se mobilise aux côtés des collectivités territoriales concernées, tout particulièrement de la région Nouvelle-Aquitaine, pour accompagner l'entreprise et offrir une perspective à ses salariés, en donnant toutes ses chances à une offre de reprise. Ainsi, la situation de cette entreprise est particulièrement suivie par le commissaire aux restructurations et à la prévention des difficultés des entreprises ainsi que par les services de M. Jean-Pierre Floris, délégué interministériel aux restructurations d'entreprises.

Si plusieurs sociétés ont fait connaître leur intérêt, une seule offre de reprise du site a été déposée auprès des organes chargés de la procédure. Tout est mis en œuvre pour que celle-ci trouve une issue favorable. S'agissant spécifiquement de la situation immobilière du site, les discussions que vous avez mentionnées se poursuivent avec le propriétaire des locaux, dans un climat constructif, afin de déterminer si les conditions d'une transaction peuvent être trouvées.

Pour répondre à votre troisième question, croyez bien que le Gouvernement est particulièrement conscient de l'importance de l'industrie dans les territoires. C'est dans cet esprit que nous avons lancé l'initiative « territoires d'industrie ». Ainsi, 124 territoires d'industrie ont été sélectionnés, cette liste n'étant ni exhaustive ni fermée.

Cette initiative consiste à flécher un certain nombre de dispositifs existants spécifiquement vers ces territoires pour les aider dans un nouveau développement industriel ou pour accompagner des croissances déjà engagées. Elle est pilotée, au plus près des territoires, par les régions, au titre de leur compétence en matière économique. Celles-ci apportent leur appui aux établissements publics de coopération intercommunale et aux représentants industriels, dans le cadre d'un contrat. Dans ce dispositif, l'État donne le tempo, met de l'huile dans les rouages et alloue des crédits, afin de remédier aux problèmes spécifiques de ces territoires, qui ne bénéficient pas du soutien des agglomérations.

Les projets peuvent concerner le très haut débit, les besoins d'ingénierie, l'accompagnement des compétences ou encore le portage de murs industriels – le cas que vous avez mentionné relève dans une certaine mesure de cette catégorie, madame la députée. Telle est la boîte à outils que nous mettons à disposition de ces territoires, pour leur redonner une chance et inverser la courbe de désindustrialisation de notre pays.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Ange Magne.

Mme Marie-Ange Magne. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de votre réponse. Je salue l'action du Gouvernement et relève l'attention qu'il porte à ce dossier, majeur pour mon territoire. Dans le contexte actuel, je compte sur cette action pour accompagner et faciliter l'avancement du dossier, afin que mes concitoyens salariés de Steva puissent envisager des jours plus sereins.

INDEMNISATION DES CATASTROPHES NATURELLES EN NOUVELLE-AQUITAINE

M. le président. La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin, pour exposer sa question, n° 445, relative à l'indemnisation des catastrophes naturelles en Nouvelle-Aquitaine.

M. Jean-Philippe Ardouin. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances et porte sur l'amélioration des délais de déblocage des fonds par les compagnies d'assurance en cas de sinistre subi tant par les professionnels que par les particuliers.

Ces derniers mois ont malheureusement été marqués par des épisodes climatiques perturbés – vents violents, grêle, inondations –, qui ont causé des sinistres répétés pour un certain nombre de nos compatriotes, des particuliers comme des entreprises. Dans de nombreux cas, l'état de catastrophe naturelle a été reconnu.

La Nouvelle-Aquitaine, notamment la Charente-Maritime, mon département, n'a malheureusement pas été épargnée par la météo, de même que de nombreuses communes du sud de la France et d'outre-mer. De ce fait, j'ai été interrogé par de nombreux administrés de ma circonscription, des agriculteurs, des viticulteurs, des artisans et des commerçants, notamment sur les délais d'indemnisation, jugés trop longs.

Je sais que le Gouvernement a consenti des efforts importants pour mobiliser l'ensemble des acteurs du secteur. Pourtant, il semblerait que les sociétés d'assurance n'adoptent pas le même rythme et n'aient pas la même compréhension de la situation.

Le code des assurances dispose que le délai dans lequel l'assureur doit proposer une offre d'indemnisation à l'assuré court à compter du moment où ce dernier l'a informé du sinistre. Cependant, la détermination des délais de paiement, c'est-à-dire des délais d'application de la proposition d'indemnisation, relève de la liberté contractuelle entre les deux parties au contrat. L'article R. 112-1 du code des assurances précise que les polices d'assurance doivent indiquer « le délai dans lequel les indemnités sont payées ». Celui-ci est donc susceptible de varier d'une compagnie à une autre et d'un contrat à un autre. Toutefois, dans le cas particulier des catastrophes naturelles, l'article L. 125-2 du même code fixe un délai de trois mois maximum pour le paiement des indemnités, qui court à compter de la date de publication de la décision administrative constatant l'état de catastrophe naturelle si celle-ci est postérieure à la date de déclaration du sinistre.

En d'autres termes, les textes législatifs ne plafonnent aucunement les délais de versement des indemnisations, sauf pour les contrats d'assurance contre les risques de catastrophes naturelles, d'assurance automobile obligatoire et d'assurance dommages-ouvrage. Or la relative longueur de ces délais peut entraîner, selon l'importance du sinistre, de graves conséquences économiques et financières, voire physiques et psychologiques, pour les victimes.

Aussi, quels moyens sont mis en œuvre ou pourraient l'être pour améliorer et harmoniser les délais de paiement d'indemnisation aux victimes, afin qu'aucun de nos administrés, particulier ou professionnel, ne puisse connaître une situation de détresse causée par un délai d'indemnisation trop long ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances*. Monsieur le député, vous l'avez rappelé : depuis 2017, le Gouvernement s'est mobilisé

auprès des compagnies d'assurances afin d'accélérer le versement des indemnités à chaque fois qu'une situation grave l'imposait. Ce fut le cas après les cyclones Irma et Maria aux Antilles, après les nombreux épisodes extrêmes d'inondations tout au long de l'année 2018, ou encore ces derniers jours après les violentes dégradations de commerces commises en marges des manifestations, en région et à Paris.

Toutefois, ces délais restent souvent trop longs pour beaucoup d'assurés, qui ont besoin de pouvoir rebondir le plus rapidement possible. Dans certains cas que vous mentionnez, le délai est réglementé, par exemple pour la couverture catastrophes naturelles, qui bénéficie de la solidarité nationale et joue un rôle particulier dans la résilience des populations et de l'économie, ou encore pour la responsabilité civile en cas d'accident de la route.

Pour les autres cas, le délai maximal d'indemnisation est défini par le contrat. Il ne semble pas souhaitable, dans le cas général, d'uniformiser ces délais ou d'en imposer arbitrairement pour tous les types de garanties.

Cependant, les assurés peuvent chaque année faire jouer la concurrence s'ils jugent ces délais trop longs, et les assureurs doivent toujours faire au mieux car il s'agit d'un paramètre essentiel de leur métier.

Nous proposons donc d'aller vers plus de transparence en matière de contrats et de délais, de façon à mieux mettre en valeur les différences. Dès lors que les assurés seront mieux informés, ils choisiront, parmi les offres, non le moins-disant, mais le mieux-disant.

M. le président. La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin.

M. Jean-Philippe Ardouin. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. J'y insiste cependant : nous devons supprimer le sentiment de désarroi, de détresse, dont j'ai parlé, de même que nous devons éviter tout drame ou tout sentiment d'abandon de la part des victimes de sinistre, notamment climatique.

Il faut rassurer tous les sinistrés, comme vous l'avez fait, sur la volonté du Gouvernement de les accompagner en cas de sinistre, afin qu'ils obtiennent de la part des assureurs les garanties d'un paiement rapide, indispensable à la continuité de leur activité et au bon fonctionnement de leurs entreprises comme de leurs foyers. En leur nom, je vous remercie.

ASSURANCE CONSTRUCTION

M. le président. La parole est à M. Olivier Falorni, pour exposer sa question, n° 452, relative à l'assurance construction.

M. Olivier Falorni. Madame la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, la situation est inquiétante, grave, voire tragique pour des milliers de Français, bientôt des centaines de milliers.

Au début du mois, nous avons appris qu'une énième compagnie d'assurances, danoise celle-ci, était placée en liquidation.

Cette société d'assurance agréée au Danemark a commercialisé en France pendant des années, sous le régime de la libre prestation de services, des contrats d'assurance à des particuliers et à des professionnels français, notamment dans le domaine de l'assurance construction et responsabilité civile décennale.

Le scénario est toujours le même. Des particuliers victimes de malversations sur un immeuble acheté en vente en état futur d'achèvement – VEFA – ou après des travaux de rénovation découvrent que leur assureur dommages-ouvrage, censé les indemniser de ce préjudice, a disparu, comme Qudos, cette société danoise, ou Gable, Elite ou CBL, groupes d'assurance néo-zélandais, dont dépendaient notamment les compagnies Alpha et SFS.

Quant aux promoteurs ou artisans contre lesquels il est possible de se retourner dans le cadre de leur responsabilité décennale, eh bien figurez-vous qu'ils étaient garantis par ces mêmes assureurs low cost étrangers, qui échappent au contrôle du gendarme français du secteur, l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'ACPR.

Ces structures, souvent adossées à des sociétés basées dans des pays offshore, représenteraient environ, selon les estimations avancées par plusieurs professionnels de l'assurance, 200 000 contrats en dommages-ouvrage et responsabilité civile décennale.

Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, le FGAO, doit couvrir ce type de situation, mais son champ d'action est limité. Non seulement il n'intègre pas la garantie responsabilité civile décennale pour les professionnels, mais seulement la garantie dommages-ouvrage pour les particuliers, mais de surcroît, il ne couvre l'activité des assureurs en libre prestation de service qu'à partir du 1^{er} juillet 2018, date qui correspond à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 27 novembre 2017 relative à la prise en charge des dommages en cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, ce qui exclut tous les contrats d'assurance souscrits ou renouvelés antérieurement au 1^{er} juillet 2018.

Madame la secrétaire d'État, ma question est double. Premièrement, comment allez-vous agir auprès de l'ACPR pour opérer des contrôles plus efficaces afin de mieux protéger les assurés français ?

Deuxièmement, comment le FGAO peut-il se mobiliser pour répondre aux défaillances des assurances et indemniser les assurés ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, depuis 2003, le dispositif de solidarité nationale confié au FGAO offre un haut niveau de protection des particuliers victimes d'un dommage en cas de retrait d'agrément d'un assureur dans le secteur automobile ou celui de la garantie de dommage aux ouvrages.

L'extension de ce dispositif aux assureurs opérant en France en libre prestation de service est effective depuis le 1^{er} juillet 2018, et concerne tous les contrats d'assurance souscrits ou renouvelés à compter de cette date.

Cette réforme améliore la protection des particuliers souscripteurs d'une assurance dommages-ouvrage, tout en garantissant la pérennité financière du dispositif. En l'absence de mécanisme harmonisé et efficace au niveau européen, notamment par des remboursements entre fonds de garantie nationaux, toute extension rétroactive aurait pu gravement déséquilibrer le financement de la mission « défaillance » du FGA, voire remettre en cause son existence même.

S'agissant des assurés en dommages-ouvrage se retrouvant sans couverture, du fait des défaillances que vous évoquez, pour un contrat souscrit avant le 1^{er} juillet 2018, une solution

de place devrait pouvoir être trouvée. En effet, d'autres assureurs paraissent en mesure de se substituer aux défaillants pour proposer aux assurés une nouvelle garantie afin de couvrir les sinistres dont la manifestation resterait à venir.

Il s'agirait d'inciter les assurés à souscrire, sur la base du volontariat, de nouveaux contrats. Un accord de place entre assureurs opérant dans le domaine de la construction permettrait d'adapter la tarification et la sélection du risque pour reprendre l'ensemble des souscripteurs victimes de défaillances en cours. Des échanges ont été engagés en ce sens par mes services avec la Fédération française de l'assurance – FFA –, qui s'est déclarée prête à travailler sur une telle option.

S'agissant d'une assurance obligatoire, je rappelle qu'un assuré qui se verrait opposer un refus de la part d'un assureur sollicité pourrait faire appel au Bureau central de tarification, qui a pour mission de fixer la prime moyennant laquelle cet assureur est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé.

S'agissant de l'ACPR, je reprends contact avec mes services pour regarder de quelle manière les contrôles peuvent être renforcés sur le point que vous mentionnez. La solution irait dans le sens d'une plus grande transparence fiscale.

INTERNET SOCIAL ET FRACTURE NUMÉRIQUE.

M. le président. La parole est à M. Christian Hutin, pour exposer sa question, n° 458, relative à l'internet social et à la fracture numérique.

M. Christian Hutin. Ce matin, M. le secrétaire d'État chargé du numérique, auquel s'adressait mon propos, n'est pas dans la boucle des questions orales sans débat, mais, madame la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, je vous remercie de la courtoisie que vous nous témoignez en étant parmi nous et je suis certain que vous pourrez me répondre.

Je vous parle d'un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître. À cette époque, les maires, les élus, s'organisaient entre eux pour faire câbler des villes. C'était courageux et assez novateur.

Ces élus, qui appartenaient au vieux monde, ont continué dans un monde un peu moins vieux et, lorsque la fibre optique est arrivée, et ils l'ont également déployée.

Certains ont été beaucoup plus loin. Un syndicat intercommunal du Dunkerquois a fait déployer le *fiber to the home* – FTTH –, la fibre qui arrive à la maison, c'est-à-dire dans chaque foyer, que le logement soit de type vertical, horizontal ou individuel. Ces collectivités sont propriétaires des réseaux.

Elles sont allées encore plus loin en décidant d'annihiler la fracture sociale. Ainsi, nous avons suggéré aux opérateurs qui voulaient utiliser notre fibre de proposer aux gens qui n'avaient pas les moyens un internet qu'on a appelé « ménager » ou « social », afin que ceux-ci puissent accéder à leur compte en banque ou envoyer leur déclaration d'impôt, ce qui n'allait pas de soi.

J'en viens à ma question. Nous fournissons aujourd'hui un débit de 520 kilobits par seconde, ce qui est assez faible. Nous souhaiterions monter à 1 ou 2 mégabits, ce qui semblerait raisonnable, en particulier dans le cadre de la dématérialisation de l'imposition.

Or nous nous heurtons à la frilosité, voire à la frigidité des opérateurs, surtout des plus grands, ce que l'on ne saurait imputer à un esprit de lucre de leur part ni au désir de réaliser des bénéfices supérieurs. D'autre part, l'organe de contrôle, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes – l'ARCEP – est perplexe. Parfois, elle complexifie nos relations.

Sur cette question particulièrement d'actualité, puisqu'elle relève de l'urgence sociale et économique, jusqu'où le Gouvernement peut-il nous aider, sachant que nous avons investi depuis plus de quarante ans? Peut-être même pourrait-il s'inspirer de notre modèle pour réduire une fracture numérique qui tend à devenir une fracture sociale supplémentaire.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, la France bénéficie d'un marché des services de communications électroniques particulièrement compétitif, qui affiche des tarifs d'accès à l'internet parmi les plus bas d'Europe pour les consommateurs. Je le souligne, car il faut apprendre à voir le verre à moitié plein. Les indicateurs publiés par la Commission européenne dans le cadre du DESI 2018 – le *Digital Economy and Society Index* – place ainsi la France en première position en matière de tarifs pour l'accès à internet fixe.

Pourtant, vous le soulignez très justement, le prix de l'accès à internet peut constituer un obstacle pour certains foyers. Il est aujourd'hui impératif de lutter efficacement contre une fracture numérique qui s'ajouterait à la fracture territoriale. Comme l'a dit le Président de la République, « Le numérique ne doit pas être réservé aux plus agiles ni aux plus favorisés, ni aux plus urbains. Chacun doit y trouver les moyens de gagner en autonomie, d'avoir la capacité d'agir, d'entreprendre et de choisir sa vie. »

C'est le sens de l'action du Gouvernement dans le cadre du Plan France Très Haut Débit et de la stratégie nationale pour un numérique inclusif, pour laquelle vous avez voté récemment un crédit de 10 millions d'euros.

L'initiative que vous évoquez doit être encouragée en ce qu'elle permet de faciliter l'accès à internet pour les foyers à faible revenu. Je souhaite d'ailleurs pouvoir répondre à cet enjeu dans le cadre de la transposition prochaine du code européen des communications électroniques, qui a été adopté par le Conseil de l'Union européenne le 4 décembre et qui sera publié dans les prochains jours.

S'agissant plus précisément de l'offre mise en place par le syndicat intercommunal à vocation unique – SIVU –, je comprends qu'il s'agit, plutôt que d'une aide directe aux foyers concernés, d'un tarif particulier dans l'offre de gros à destination des opérateurs commerciaux.

La loi a fixé des principes que doivent respecter les tarifs des réseaux d'initiative publique en fibre optique mis en place par les collectivités territoriales, pour les services qu'ils revendent sur le marché de gros aux opérateurs fournisseurs d'accès internet.

L'ARCEP est compétente pour examiner les offres concernées et rendre un avis lorsqu'elle estime que les conditions tarifaires soulèvent des difficultés au regard des principes énoncés par la loi. Dans ce cadre, elle a adopté et rendu publiques fin 2015 des lignes directrices tarifaires pour les

réseaux d'initiative publique en fibre optique. Je vous invite à vous rapprocher d'elle pour examiner la conformité de cette offre au cadre réglementaire.

FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS

M. le président. La parole est à Mme Laetitia Saint-Paul, pour exposer sa question, n° 440, relative aux fonds structurels européens.

Mme Laetitia Saint-Paul. Ma question porte sur la simplification administrative de l'attribution des fonds structurels européens en France. Madame la secrétaire d'État, l'Europe n'est ni un vain mot, ni une abstraction. La France dispose d'une enveloppe de 27 milliards d'euros de fonds structurels européens pour la période 2014-2020. Alors que nous sommes aux deux tiers du programme, seule la moitié des fonds ont été alloués à des projets. La faiblesse de ce taux me surprend compte tenu du volontarisme dont font preuve nos territoires pour leur développement. Mes échanges avec les porteurs de projets, qu'ils soient publics ou privés, révèlent leur scepticisme et leur découragement ; ils renoncent parfois à faire appel à ces fonds. De fait, les dossiers se caractérisent par une grande complexité et une indéniable lourdeur, depuis la demande initiale jusqu'à leur clôture. À titre d'exemple, la communauté d'agglomération de Saumur Val de Loire, qui a identifié des besoins sur son territoire, a affecté deux personnes au traitement exclusif de ce type de dossiers, qu'elle met également à disposition des porteurs de projets locaux. Les demandes suivent des méandres administratifs complexes, où chaque strate impose ses critères, ce qui conduit à un décalage aberrant entre les critères d'attribution de départ et ceux exigés pour le versement final. Je m'interroge également sur les délais de paiement, qui nécessitent une sérieuse avance de trésorerie ; si ceux-ci sont encore supportables pour certaines structures publiques, ils peuvent être insoutenables pour des projets privés, d'autant que l'attribution effective est incertaine.

Le FEDER – Fonds européen de développement régional – a notamment pour priorité d'aider les entreprises à innover ou à exporter. Comment, au regard des difficultés que j'ai exposées, un porteur de projet peut-il se sentir encouragé et soutenu ? Alors que le cadre financier pluriannuel 2021-2027 est sur le point d'être entériné par les institutions européennes et les États membres, et étant rappelé que la simplification administrative était l'un de nos engagements auprès des Français, je souhaite connaître les mesures que le Gouvernement envisage d'appliquer pour assurer une utilisation optimale des fonds structurels européens alloués à la France.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances*. Madame la députée, le Gouvernement est particulièrement sensible à l'objectif de simplification de la gestion et de l'accès aux fonds européens, et s'est particulièrement investi sur ce sujet. Pour ce qui concerne la programmation actuelle 2014-2020, la France a joué un rôle moteur dès 2015, obtenant le soutien de nombreux États membres, mais également de la Commission européenne, afin de préparer la révision à mi-parcours du cadre financier pluriannuel et des règlements sectoriels. Des travaux ont été conduits au niveau national – par le CGET, le Commissariat général à l'égalité des territoires et le Secrétariat

général aux affaires européennes – afin de contribuer à la réflexion conduite au niveau européen, qui a débouché sur un règlement dit « Omnibus », entré en vigueur le 2 août 2018, visant à simplifier l'accès aux fonds et la gestion des fonds européens structurels et d'investissement. Sur cette base, les travaux de simplification se poursuivent sous l'égide du CGET en liaison avec les autorités de gestion des fonds, notamment les régions, afin de les accompagner dans la mise en œuvre du nouveau règlement. Par ailleurs, des lignes directrices de la Commission européenne sont en cours de discussion afin de faciliter la mise en œuvre du règlement Omnibus.

Pour ce qui concerne la programmation à venir 2021-2027, je vous indique tout d'abord que les mesures de simplification introduites par le règlement Omnibus ont été reprises dans les nouvelles propositions de la Commission. Dans ses projets de nouveaux règlements, la Commission a réalisé des efforts notables de simplification, qui ont d'ailleurs été soulignés par l'ensemble des États membres. En effet, celle-ci a proposé un catalogue de quatre-vingts mesures de simplification, qui permettront par exemple d'instituer un cadre légal plus synthétique et plus rationalisé du point de vue des thématiques éligibles, une programmation plus rapide et stratégique, des outils territoriaux plus simples, un système de gestion, de contrôle et d'audit simplifié et, surtout, proportionné. Enfin, le Gouvernement continue à analyser les difficultés rencontrées par les autorités de gestion. Ce travail devrait permettre de repérer des éléments de surréglementation au niveau européen, mais aussi au niveau national, afin d'en tirer toutes les conséquences pour la prochaine programmation.

M. le président. La parole est à Mme Laetitia Saint-Paul.

Mme Laetitia Saint-Paul. L'actualité montre combien nos concitoyens sont en quête d'efficacité. La prégnance de la bureaucratie et de la technocratie a créé une distance entre nos concitoyens et les grandes institutions, en l'occurrence européennes. Je compte sur vous, madame la secrétaire d'État.

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, et du projet de loi organique relatif au renforcement de l'organisation des juridictions.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures cinquante.)

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

SERGE EZDRA