



Recherche | Aide | Plan du site

[Accueil](#) > [Travaux en séance](#) > [Les comptes rendus](#) > [Les comptes rendus analytiques de la session](#) > [Compte rendu analytique de la séance](#)

Assemblée nationale

Compte rendu analytique officiel

SÉANCE DU MARDI 18 DÉCEMBRE 2007

1^{ère} séance

Séance de 9 heures 30

85^{ème} séance de la session

Présidence de M. Marc Laffineur, Vice-Président

[CONSULTER LE SOMMAIRE](#)

La séance est ouverte à neuf heures trente.

ÉLECTION D'UN DÉPUTÉ



M. le Président – M. le Président de l'Assemblée nationale a reçu, le 17 décembre, de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales une communication faite en application de l'article L. O. 179 du code électoral, l'informant que, le 16 décembre 2007, M. François Pupponi a été élu député de la huitième circonscription du Val-d'Oise.

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

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

CENTRE ADMINISTRATIF DE LA GENDARMERIE SITUÉ AU BLANC (INDRE)

M. Jean-Paul Chanteguet – Le centre administratif de la gendarmerie nationale du Blanc, qui fait travailler près de 600 militaires et civils, est le plus gros employeur de la ville et l'un des plus importants du département. Il regroupe des services administratifs – paye de 42 000 gendarmes et gestion de milliers de factures – et des services logistiques – construction de matériel, stockage et livraison d'équipements ainsi que le pôle central d'habillement, créé en 2001 et qui aura livré les 120 000 tenues réglementaires de la gendarmerie.

Depuis juin 2007, des rumeurs font état d'une possible restructuration concernant le service des droits individuels et le commissariat résident. Dans le cadre de « l'interarmisation », il serait question de regrouper la paye sur un seul site, dans l'Est, et de transférer le commissariat résident sur Rennes. Cela entraînerait la suppression de 200 emplois. L'inquiétude du personnel est donc grande, ainsi que celle des acteurs économiques et des élus locaux.

Les responsables du centre ont formulé des propositions permettant de compenser le départ de certains services, dont le renforcement du pôle de l'habillement constitue l'axe majeur. Les collectivités territoriales sont prêtes à assurer certains investissements pour accompagner les évolutions.

Monsieur le ministre de la défense, les responsables de votre cabinet et de la Direction générale de la gendarmerie m'ont indiqué que les restructurations se feraient à effectifs constants. Confirmez-vous que tel est bien votre objectif ? Tout sera-t-il fait pour que les employés qui le souhaitent puissent rester sur place ?

M. Hervé Morin, ministre de la défense – Le centre administratif de la gendarmerie nationale du Blanc compte 491 employés répartis entre divers services contribuant au soutien du personnel de la

Mme Rachida Dati, garde des sceaux, ministre de la justice – L'implantation des 271 conseils de prud'hommes n'étant plus adaptée à la réalité économique et sociale de la France d'aujourd'hui, il s'agit de parvenir à un meilleur équilibre tout en respectant la règle législative qui impose au moins un conseil de prud'hommes par ressort de tribunal de grande instance, afin que les conseillers jugent suffisamment d'affaires pour acquérir le niveau de technicité qui assure aux salariés une justice prud'homale de qualité.

Un avis détaillé par conseil de prud'hommes, préalable indispensable à toute réforme de la carte prud'homale, a été publié au *Journal officiel* le 22 novembre dernier ; la concertation locale, qui permettra notamment d'étudier le cas de l'Aisne, est en cours.

Quant au rattachement du conseil de prud'hommes de Chauny à celui de Saint-Quentin, il satisfait la règle législative de maintien d'un conseil par tribunal de grande instance tout en tenant compte de son activité juridictionnelle – 119 affaires contentieuses par an, soit bien moins que le seuil de 400 affaires retenu, et 13 dossiers par an et par juge consulaire, au lieu de 52 au niveau national. Enfin, l'étude précise dont l'exigence de proximité géographique a fait l'objet a évalué à 31 kilomètres, soit 34 minutes par la route, le trajet de Chauny à Saint-Quentin.

M. Jacques Desallangre – Je vous remercie, même si votre réponse ne saurait me satisfaire : quel sera le sort du greffe du tribunal d'instance de Laon, détaché à Chauny ? Y aura-t-il des audiences foraines dans ce tribunal ? En effet, comment éviter d'éloigner le juge du justiciable dans une région frappée par le chômage et dont les habitants ne bénéficient pas toujours de revenus suffisants pour acquérir un véhicule ou pour l'assurer ? Au lieu de s'en tenir à des chiffres qui condamnent le conseil de prud'hommes de Chauny, pourquoi ne pas tenir compte de ces critères sociaux ?

Mme Rachida Dati, garde des sceaux – Vous avez raison d'insister sur l'intérêt du justiciable et sur la proximité de la justice, garante de qualité. C'est notamment cette qualité que nous avons cherché à préserver en nous prononçant, à la lumière des propositions des chefs de cour, sur le ressort de la cour d'appel d'Amiens, nous fondant également sur l'activité des tribunaux – notamment des tribunaux d'instance, à propos desquels vous avez évoqué le greffe détaché – et sur les besoins de l'aménagement du territoire. En ce qui concerne les conseils de prud'hommes, les concertations menées par les préfets sont en cours. L'offre sera non seulement maintenue, mais améliorée, afin d'assurer à tous les Français la même justice sur l'ensemble du territoire.

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN TOURAINE

M. Michel Lezeau – J'ai la chance d'adresser ma question à M. le secrétaire d'État chargé des transports, qui connaît fort bien la Touraine. Aujourd'hui même, à midi, est ouvert à la circulation le dernier maillon de l'A85, reliant Tours à Vierzon, inauguré samedi dernier. Les élus et les habitants du département se réjouissent de le voir ainsi mis en service quatre mois avant la date prévue, au moment des vacances de Noël et des départs vers les stations de sports d'hiver. Toutefois, si l'A85, mais aussi l'A28 et l'A10, permettent de rééquilibrer la desserte de l'ensemble du département, il devient urgent de construire l'A10 *bis* afin d'absorber le trafic supplémentaire que cette ouverture viendra ajouter aux 74 000 véhicules passant déjà chaque jour par Tours, entre les sorties Tours centre et Saint-Avertin. Célèbre pour ses châteaux, la Touraine ne doit pas le devenir pour ses bouchons – même si le vin tourangeau n'est pas mauvais !

Il faut donc aménager sans tarder un contournement autoroutier de l'agglomération, même si les travaux de construction du boulevard périphérique prennent du retard. Monsieur le ministre, comment comptez-vous accélérer la construction de l'A10 *bis*, qui permettrait à la fois de désengorger la circulation et d'accroître le dynamisme des communes voisines ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports – Située depuis longtemps sur l'A10, reliée, à l'ouest, dans la vallée de la Loire, à Angers et à Nantes – malgré les difficultés que la traversée d'Angers a posées – et, au nord, au Mans et à Alençon par une autoroute dont la fréquentation est satisfaisante, la ville de Tours est désormais desservie, à l'est, par l'autoroute qui suit la vallée du Cher vers Vierzon, puis Bourges et Lyon. Cette situation privilégiée est analogue à celle que connaît depuis longtemps Saint-Pierre-des-Corps sur le plan ferroviaire.

Mais la traversée des villes par l'autoroute, qui semblait naturelle autrefois, à Tours – où le visionnaire qu'était Jean Royer avait remplacé l'ancien canal reliant le Cher et la Loire par une autoroute passant entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps – comme à Reims, ne correspond plus aux besoins et provoque d'importants embouteillages. Au boulevard périphérique autoroutier, il faut donc ajouter un dispositif de contournement. Je m'engage à saisir de nouveau la Commission nationale du débat public, qui avait opposé à mon prédécesseur une réponse dilatoire, et, à la suite du Grenelle de

l'environnement, à soumettre aux élus d'Indre-et-Loire des propositions permettant d'aménager cette déviation autoroutière en tenant compte du développement récent de l'agglomération et de la nécessité de traverser deux fleuves.

AMÉNAGEMENTS DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

M. Jean Grellier – Les premiers aménagements de la RN249 – ou E62 – reliant Nantes, Cholet, Bressuire, Parthenay, Poitiers et Limoges, qui correspond à la partie nord-ouest de la route Centre Europe Atlantique, ont été entrepris voilà plus de vingt ans. La section reliant Nantes à Cholet bénéficie depuis quelques années de deux fois deux voies. Le contrat de plan 2000-2006 a permis de financer, en concertation avec la région et le département, la mise à deux fois deux voies d'une partie de l'axe Cholet-Bressuire, jusqu'au lieu-dit Le Peu. Mais il reste une dizaine de kilomètres à aménager pour rejoindre la déviation de Bressuire. Or seuls 10 millions d'euros auraient été affectés sur le solde du contrat de plan.

En outre, il est urgent d'aménager la section Bressuire-Parthenay, où se produisent de nombreux accidents, puis la partie allant vers Poitiers, puis Limoges, exposée à d'importantes difficultés de circulation. Les élus et l'ensemble de ceux qui affirment depuis longtemps la nécessité de ces travaux s'inquiètent de constater qu'ils ne relèvent pas des contrats de projet 2007-2013, mais sans doute d'un programme de développement et de modernisation des itinéraires routiers – PDMI – dont nous ignorons tout : état d'avancement, échéancier, modalités des négociations de partenariat avec les collectivités locales le cas échéant. L'association qui milite pour l'aménagement de l'axe Nantes-Poitiers-Limoges, présidée par M. Ligot, député honoraire et ancien ministre, a proposé aux services de l'Etat d'étudier très rapidement la possibilité d'une concession autoroutière pour un axe qui partirait de Bressuire vers Parthenay, passant au sud de Poitiers au niveau de Lusignan et rejoignant Bellac. Ce projet, qui divise les services de l'État au niveau national et régional, bénéficie de l'aval de tous les élus concernés des départements des Deux-Sèvres, de la Vienne et de la Haute-Vienne, qui siègent au sein de l'association. Il s'agit de la seule solution propre, à moyen terme, à désenclaver cette fraction du territoire et à en favoriser le développement socio-économique.

Quelle est votre position, Monsieur le ministre ? Selon quel échéancier cette concession pourrait-elle faire l'objet d'un appel à candidature ? Enfin, comment les négociations relatives à l'inscription et au financement des itinéraires retenus dans le futur PDMI seront-elles menées ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports – Les itinéraires Centre Europe Atlantique font l'objet de nombreux débats, qu'il s'agisse de l'axe Nantes-Poitiers-Limoges ou de l'axe Angoulême-Limoges, destinataires d'un trafic venu du port de La Rochelle, ou de l'Espagne par l'A10. L'ensemble de la desserte de la façade atlantique et des liaisons interrégionales est en jeu. Ainsi la région Auvergne a-t-elle relancé il y a peu le projet Altro de traversée ferroviaire – fret et marchandises – entre les ports de l'ouest atlantique et la région lyonnaise, qui semblait utopique il y a quelque vingt ans, mais fait désormais partie des dispositions issues du Grenelle de l'environnement.

Quant au contrat de plan État-région dans le département des Deux-Sèvres, en ce qui concerne l'axe Cholet-Bressuire, les travaux de mise à deux fois deux voies de la section reliant Cholet à la RD33 sont, vous l'avez rappelé, en cours et la mise en service est prévue pour fin 2008 ; dans la Vienne et la Haute-Vienne, le contournement de Poitiers est achevé et les travaux de construction de la déviation de Bellac sont en cours, comme l'aménagement de la déviation de Fleuré, qui entrera en service en 2009.

La construction d'une bretelle autoroutière reliant l'A10 et l'A20 a suscité plusieurs études de faisabilité faisant suite à un comité interministériel d'aménagement du territoire et concluant à l'impossibilité d'une concession, comme mon prédécesseur l'a expliqué en 2006 aux élus concernés.

Cela signifie qu'il faudrait alors recourir à des financements publics. Pour ma part, j'estime que nous pourrions mener une nouvelle réflexion sur ce sujet. Nous essayons notamment de monter un partenariat public-privé sur un projet similaire dans l'Aveyron.

L'achèvement de la section Cholet – Bressuire fait partie de nos priorités : le projet de loi de finances pour 2008 permettra d'achever les opérations inscrites dans les contrats de plan État-région – CPER –, puis nous en viendrons aux PDMI, qui seront élaborés au cours du premier semestre en tenant compte des propositions des préfets. Rien n'empêchera par ailleurs des partenariats avec des collectivités locales. Ce qui compte, c'est de définir enfin les itinéraires les plus importants : si l'on essaie de tout faire à la fois, on n'obtient pas de résultat ! Et je n'ai rien contre les partenariats public-privé pour accélérer les opérations de désenclavement.