

Mineurs isolés : une facture de 2 milliards

Les départements s'alarment du nombre croissant d'enfants non accompagnés à prendre en charge.

EMMANUEL GALIERO @egaliero
ENVOYÉ SPÉCIAL À RENNES

MIGRANTS Le problème crucial des mineurs non accompagnés (MNA) s'est imposé dans la discussion au bureau de l'Assemblée des départements de France (ADF). Les présidents des collectivités départementales, réunis jeudi à Rennes pour leur congrès annuel, ne cachent pas leur désarroi face à une situation explosive puisque le nombre de jeunes migrants accueillis chaque jour connaît une croissance exponentielle. Les chiffres confirment l'inquiétude générale. Les élus sont non seulement confrontés au coût financier de cette mission, qui leur est imposée par l'État et la loi française, mais ils sont aussi nombreux à signaler les risques pesant sur la cohésion sociale.

Selon les projections, les départements auront enregistré 40 000 accueils fin 2018, contre 25 000 en 2017 et 13 000 en 2016. Sachant que le coût annuel d'une prise en charge, prévue dans le cadre de l'Aide sociale à l'enfance (ASE), atteint 50 000 euros par an, la facture devrait atteindre 2 milliards à la fin de l'année. Le président de l'ADF, Dominique Busserreau, anticipe un montant supérieur. Jeudi à Rennes, il a décrit le nouvel effort consenti par le gouvernement comme une « petite avancée ». Car avec une hausse de 3 %, la promesse du président de la République d'assumer 100 % de cette facture semble encore loin.

« Imprévisibilité totale »

Selon les dernières propositions de Jacqueline Gourault, ministre des Territoires, l'État assumerait désormais 17 % de la charge. En 2015, lorsque ce phénomène migratoire a commencé à peser sur les finances des collectivités territoriales, les départements frontaliers étaient les plus touchés, mais aujourd'hui, toutes les collectivités sont concernées, puisque les jeunes sont répartis sur l'ensemble du pays. Pourtant, cette répartition ne calme pas l'impatience des élus. Ils se disent confrontés à une « imprévisibilité totale » et estiment que ce problème migratoire est une responsabilité ré-

gienne de l'État. En réalité, en termes de dépense publique, la charge des MNA ne se limite pas à ces 2 milliards par an, car l'État finance aussi, en grande partie, l'évaluation des jeunes arrivants avant leur placement dans les services sociaux des collectivités. Cette étape représente un coût supplémentaire d'environ 240 millions d'euros. Ensuite, lorsque les mineurs atteignent la majorité, les départements sont parfois conduits à poursuivre leur accompagnement via des « contrats jeunes majeurs », comme les 5 000 signés en 2017, au coût unitaire d'environ 30 000 euros par an.

Mais, au-delà des chiffres, les élus locaux pointent un problème politique. Pour Jean-Marie Bernard, président du département frontalier des Hautes-Alpes, si les flux venus d'Italie se sont déportés vers l'Espagne depuis les mesures Salvini, la « difficulté reste entière » pour la France. « Personne ne peut plus dire aujourd'hui que l'accueil des MNA relève de l'aide sociale à l'enfance. C'est un problème économique et démographique lié au développement de l'Afrique. Macron doit assumer cette question majeure sans la noyer dans les responsabilités sociales de nos départements. » ■



Des mineurs isolés dans une rue de Nantes. Selon les projections, les départements auront enregistré 40 000 accueils de jeunes migrants fin 2018, contre 25 000 en 2017 et 13 000 en 2016. FRANK DUBRAY/PHOTOPOR/QUEST FRANCE/MAXPPP

Des familles bénévoles pour les accueillir

AGNÈS LECLAIR @AgnèsLeclair

LOIN des hôtels à bas coût ou des foyers pour adolescents saturés, certains mineurs étrangers sont accueillis en France par des familles bénévoles. Les départements, débordés par l'afflux de ces jeunes dont ils ont la charge au titre de la protection de l'enfance, peuvent en effet avoir recours à cette solution alternative de prise en charge depuis un décret d'octobre 2016.

Depuis deux ans, de plus en plus de conseils départementaux ont opté pour ce nouvel outil de prise en charge des mineurs étrangers non accompagnés (MNA). En Loire-Atlantique, une ving-

taine de jeunes bénéficient actuellement de cet « accueil solidaire ». Dans la Vienne, une quinzaine de mineurs non accompagnés ont trouvé leur place dans des familles depuis début 2017.

Certes, la solution fait figure de goutte d'eau au regard des 236 mineurs guinéens, ivoiriens, camerounais ou maliens isolés actuellement pris en charge dans le département. Mais cette alternative est considérée comme « précieuse » par les équipes. « Les jeunes bénéficient d'un accueil individuel. Ils ont une volonté de s'intégrer et de trouver leur place dans une famille, c'est une des solutions pour y arriver, explique Rose-Marie Bertaud, vice-présidente en charge de l'action sociale, de la petite enfance et de la famille

du département. De plus, cela nous permet d'éviter qu'ils soient concentrés sur Poitiers et de mieux les répartir sur tout le territoire car les familles d'accueil sont surtout situées dans des petites ou moyennes communes. » « Vivre dans une famille, c'est aussi une manière de s'adapter à la vie française et c'est une accroche affective qui leur permet d'être moins isolés », renchérit Anne-Emmanuelle Herault, responsable du service mineurs non accompagnés (MNA). Pour les familles, « ce n'est pas simple d'accueillir à plein temps un jeune avec une culture différente, un niveau scolaire à rattraper, et parfois des problèmes de santé, souligne Rose-Marie Bertaud. Mais elles peuvent à tout moment se tourner vers un référent ».

Les mineurs étrangers qui sont confiés à des familles sont généralement les plus jeunes, les plus fragiles et peuvent souffrir de traumatismes. « Ils ont souvent connu des deuil familiaux et ont vécu des parcours migratoires difficiles. Nous n'avons pas envie qu'ils subissent de nouvelles ruptures affectives et nous choisissons donc les familles d'accueil avec beaucoup de précautions », précise Anne-Emmanuelle Herault. Ces dernières reçoivent en contrepartie de cette accueil, « ce qui va bien au-delà du gîte et du couvert », une petite indemnisation de 14 euros par jour. L'aide sociale à l'enfance du département continue par ailleurs de prendre en charge les frais de scolarité, de santé et les éventuels loisirs des mineurs étrangers. ■

Le Salon aéronautique de Zhuhai, témoin de l'émergence du marché chinois

Ces derniers jours, une filiale de la société française Dedienne Aerospace, située dans la ville chinoise de Zhuhai, s'est préparée activement à une présentation de ses équipements. En effet, à l'occasion du Salon aéronautique de Zhuhai, elle compte inviter ses clients participant au salon à visiter ses usines pour présenter ses nouvelles technologies ainsi que ses nouveaux produits et services.

Du 6 au 11 novembre, la 12^{ème} édition du Salon international de l'aviation et de l'aéronautique de Chine se déroulera à Zhuhai, une ville côtière du sud de la Chine, en présence de plus de 770 exposants venus de 43 pays et régions du monde entier. Ce rendez-vous bisannuel a connu des changements prodigieux en une vingtaine d'années : le nombre d'exposants de l'édition 2018 a presque doublé par rapport au premier salon en 1996, où les exposants, venus de 25 pays ou régions, n'étaient que 400.

Avec l'agrandissement de la taille

du salon de Zhuhai et de son influence, le marché chinois à fort potentiel a attiré de nombreuses entreprises aéronautiques étrangères. Pour de nombreux pays et entreprises aéronautiques étrangères, ce salon constitue un rendez-vous important qui facilite l'entrée sur le marché chinois et même en Asie-Pacifique. « Des entreprises aéronautiques de renom international telles que Boeing et Airbus sont toutes venues. A noter également que le nombre d'exposants faisant partie des cent compagnies aéronautiques les plus importantes du monde s'accroît rapidement. Y participent également des délégations venant de pays traditionnellement forts dans le secteur aéronautique tels que les États-Unis, la Russie, la France et le Royaume-Uni », a expliqué Zhou Zuode, PDG de la société Zhuhai Airshow qui est l'organisateur du salon. Le développement du secteur aéronautique en Chine et le potentiel du marché chinois sont appréciés par

de plus en plus de géants aéronautiques internationaux. Selon les prévisions d'Airbus pour la période 2016-2035, la Chine aura besoin ces vingt prochaines années de près de 6 000 avions de ligne et de fret, ce qui représentera 18 % de la totalité de la demande mondiale de nouveaux appareils. Dans le même temps, les liaisons aériennes reliant la Chine aux États-Unis, à l'Europe et au reste de l'Asie vont s'accroître rapidement, avec des taux de croissance annuels respectifs de 6,8 %, 5,3 % et 6,7 %.

Nombre de sociétés aéronautiques étrangères de renom ont installé des filiales à Zhuhai. Créée depuis environ 60 ans, Dedienne Aerospace a ouvert sa filiale à Zhuhai en 2010, fournissant ainsi ses services tels que la conception et la production d'outils et d'équipements de maintenance à ses clients chinois.

« Nous sommes en train d'accroître nos investissements en Chine, prenant ainsi en considération

les tendances du transport aérien mondial. Le transport aérien en Chine représente aujourd'hui 10 % de celui du monde entier, soit la deuxième position mondiale en matière de volume de trafic, ce qui signifie en même temps que la Chine contribue à hauteur de 25 % à la croissance du transport aérien mondial », confie Tan Ling, directrice générale de la filiale de Dedienne Aerospace.

Le Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget (France) demeure le salon le plus important au monde dans ce domaine. En plus d'un siècle, il est non seulement devenu un moteur de développement de la chaîne industrielle de ce secteur, mais aussi un catalyseur de coopérations internationales. Aujourd'hui, avec un marché à fort potentiel, ce même effet de développement de la chaîne industrielle de ce secteur, mais aussi un catalyseur de coopérations internationales. Aujourd'hui, avec un marché à fort potentiel, ce même effet de catalyse fait son apparition en Chine, à Zhuhai.

La ville jouit davantage d'atouts pour développer son industrie aéronautique après la toute récente inauguration du pont maritime reliant Hong Kong, Zhuhai et Macao (HZMB), ainsi qu'avec la construction de la cornubation de la Grande baie Guangdong-Hong Kong-Macao. La mise en service du pont HZMB va largement renforcer les flux humains entre Zhuhai et Hong Kong, ce qui permettra d'accroître l'efficacité de la circulation des marchandises et de réduire les coûts de production. Tout ça aidera également Zhuhai à tirer parti des atouts de Hong Kong, considérée comme l'un des pivots du commerce international, pour créer une « chaîne d'aéroports » au niveau mondial, permettant ainsi d'optimiser

les ressources pour les entreprises spécialisées dans les services aéronautiques au sein de la cornubation de la Grande baie Guangdong-Hong Kong-Macao.

Avec l'émergence d'un nouveau pôle d'innovation régional au sein de cette Grande baie, la Chine accélère son pas vers le sommet de la chaîne de valeur de l'industrie aéronautique mondiale, un secteur promis à un bel avenir. La Zone industrielle aéronautique de Zhuhai est la seule en son genre dans la province du Guangdong. Pour l'heure, elle compte plus de 70 projets pour des investissements dépassant 70 milliards de yuans (10 milliards de dollars). « Zhuhai possède une chaîne industrielle intégrée allant de la fabrication, à l'exploitation en passant par les services, qui s'améliore sans cesse. Elle compte également un salon aéronautique au niveau mondial », se félicite Wang Peng, directeur général de la société Peiport Scientif.

Parallèlement, le développement rapide de l'industrie aéronautique chinoise a dopé l'innovation industrielle. Ces dernières années, avec le lancement de l'avion-cargo Y-20, de l'avion de ligne C919 et de l'avion amphibie AG600, tous fabriqués par la Chine, l'industrie aéronautique chinoise va accroître ses parts de marché.

« On fournit à présent des équipements pour le C919. Au fur et à mesure que les avions gros porteurs entreront massivement en service, je crois qu'à l'avenir l'industrie aéronautique chinoise, y compris la fabrication d'outillages et d'équipements, connaîtra davantage d'opportunités dans un marché mondial prometteur », conclut Mme Tan. Fin

