

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

15<sup>e</sup> Législature

QUESTIONS

remises à la présidence de l'Assemblée nationale

RÉPONSES

des ministres aux questions écrites



# Sommaire

<b>1. Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai de deux mois</b>	<b>3</b>
<b>2. Liste des questions écrites signalées</b>	<b>6</b>
<b>3. Questions écrites (du n° 25674 au n° 25725 inclus)</b>	<b>7</b>
<i>Index alphabétique des auteurs de questions</i>	7
<i>Index analytique des questions posées</i>	9
Premier ministre	12
Action et comptes publics	12
Action et comptes publics (M. le SE auprès du ministre)	13
Agriculture et alimentation	13
Armées	15
Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales	17
Collectivités territoriales	17
Culture	18
Économie et finances	18
Éducation nationale et jeunesse	19
Enseignement supérieur, recherche et innovation	20
Europe et affaires étrangères	20
Intérieur	21
Justice	22
Personnes handicapées	23
Porte-parole du Gouvernement	23
Relations avec le Parlement	23
Solidarités et santé	24
Solidarités et santé (M. le SE auprès de la ministre)	26
Transition écologique et solidaire	26
Transports	27
Travail	27
<b>4. Réponses des ministres aux questions écrites</b>	<b>29</b>

---

<i>Liste des réponses aux questions écrites signalées</i>	29
<i>Index alphabétique des députés ayant obtenu une ou plusieurs réponses</i>	30
<i>Index analytique des questions ayant reçu une réponse</i>	34
Action et comptes publics	39
Agriculture et alimentation	49
Armées	60
Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales	70
Économie et finances	73
Éducation nationale et jeunesse	76
Éducation nationale et jeunesse (M. le SE auprès du ministre)	78
Égalité femmes hommes et lutte contre les discriminations	79
Europe et affaires étrangères	81
Intérieur	88
Justice	91
Transports	94
Ville et logement	118

# 1. Liste de rappel des questions écrites

*publiées au Journal officiel n° 45 A.N. (Q.) du mardi 5 novembre 2019 (n°s 24154 à 24315) auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai de deux mois.*

## PREMIER MINISTRE

N°s 24157 Mme Michèle Tabarot ; 24238 Jean-Philippe Nilor.

## ACTION ET COMPTES PUBLICS

N°s 24175 Damien Adam ; 24176 Bertrand Sorre ; 24217 Mme Géraldine Bannier ; 24222 Franck Marlin ; 24224 Jean-Marc Zulesi ; 24274 Charles de la Verpillière.

## AFFAIRES EUROPÉENNES

N°s 24313 Xavier Paluszkiwicz ; 24314 Jean-François Parigi.

## AGRICULTURE ET ALIMENTATION

N°s 24162 Mme Emmanuelle Anthoine ; 24171 Mme Anne-Laurence Petel ; 24172 Éric Straumann ; 24182 Christophe Arend ; 24270 Pascal Brindeau.

## ARMÉES

N° 24259 Bastien Lachaud.

## COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

N°s 24183 Mme Marie-Christine Dalloz ; 24215 Éric Straumann.

## CULTURE

N°s 24174 Mme Florence Granjus ; 24178 Mme Florence Lasserre ; 24264 Patrice Verchère.

## ÉCONOMIE ET FINANCES

N°s 24169 Mme Jacqueline Maquet ; 24170 Éric Straumann ; 24185 Michel Castellani ; 24192 Stéphane Peu ; 24207 Éric Coquerel ; 24221 Jean-Louis Thiériot ; 24237 Mme Maina Sage ; 24263 Robin Reda ; 24275 Patrick Hetzel ; 24304 Patrick Loiseau.

## ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE

N°s 24199 Mme Patricia Lemoine ; 24200 Christophe Bouillon ; 24201 Rémy Rebeyrotte ; 24202 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 24203 Jean-Marc Zulesi ; 24214 Jean-Marie Sermier ; 24225 Mme Florence Provendier ; 24249 Mme Valérie Rabault ; 24262 Mme Claire Pitollat ; 24265 Mme Maud Petit.

## ÉGALITÉ FEMMES HOMMES ET LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

N° 24212 Mme Stéphanie Atger.

## ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

N°s 24204 Mme Aurore Bergé ; 24205 Pascal Brindeau ; 24231 Mme Patricia Lemoine.

**EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

N<sup>os</sup> 24253 Louis Aliot ; 24254 Mme Constance Le Grip ; 24256 Éric Straumann ; 24257 Gilles Lurton.

**INTÉRIEUR**

N<sup>os</sup> 24154 Mme Séverine Gipson ; 24155 Mme Agnès Firmin Le Bodo ; 24156 Xavier Batut ; 24209 Alexandre Holroyd ; 24219 Jean-Louis Thiériot ; 24220 Pierre-Henri Dumont ; 24229 Éric Coquerel ; 24241 Sébastien Leclerc ; 24242 Thibault Bazin ; 24273 Mme Laurianne Rossi ; 24283 Pascal Brindeau ; 24285 Luc Carvounas ; 24286 Mme Marie-Pierre Rixain ; 24287 Mme Fabienne Colboc ; 24289 Mme Stéphanie Rist ; 24309 Franck Marlin.

**JUSTICE**

N<sup>os</sup> 24188 Mme Agnès Firmin Le Bodo ; 24210 Mme Marielle de Sarnez ; 24228 Bruno Bilde ; 24243 Mme Stéphanie Rist.

**OUTRE-MER**

N<sup>o</sup> 24239 Gabriel Serville.

**PERSONNES HANDICAPÉES**

N<sup>os</sup> 24246 Jean-Paul Dufrègne ; 24247 Patrice Anato ; 24248 Mme Jeanine Dubié.

**PORTE-PAROLE DU GOUVERNEMENT**

N<sup>o</sup> 24223 Mme Danielle Brulebois.

**SOLIDARITÉS ET SANTÉ**

N<sup>os</sup> 24168 Patrice Verchère ; 24181 Philippe Berta ; 24190 Maxime Minot ; 24198 Gabriel Serville ; 24208 Mme Michèle Tabarot ; 24213 Mme Jeanine Dubié ; 24230 Mme Marie-France Lorho ; 24232 Mme Marion Lenne ; 24233 Mme Maud Petit ; 24234 Olivier Faure ; 24240 Mme Justine Benin ; 24245 Stéphane Trompille ; 24252 Mme Agnès Firmin Le Bodo ; 24261 Aurélien Pradié ; 24268 Alexis Corbière ; 24272 Mme Bérengère Poletti ; 24276 Mme Sonia Krimi ; 24277 Raphaël Gérard ; 24278 Romain Grau ; 24280 Mme Marielle de Sarnez ; 24281 Romain Grau ; 24291 Mme Nathalie Bassire.

**SOLIDARITÉS ET SANTÉ (MME LA SE AUPRÈS DE LA MINISTRE)**

N<sup>o</sup> 24244 Mme Clémentine Autain.

**SPORTS**

N<sup>o</sup> 24295 Mme Marie-Christine Dalloz.

**TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE**

N<sup>os</sup> 24189 Stéphane Testé ; 24193 Vincent Thiébaud ; 24194 Patrick Loiseau ; 24195 Vincent Thiébaud ; 24196 Pascal Brindeau ; 24197 Rémy Rebeyrotte ; 24236 Mme Marion Lenne ; 24290 Pascal Brindeau.

**TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (MME WARGON, SE AUPRÈS DE LA MINISTRE)**

N<sup>o</sup> 24186 Jean-Paul Dufrègne.

**TRANSPORTS**

N<sup>os</sup> 24187 Jean-François Portarrieu ; 24284 Didier Quentin ; 24288 Damien Pichereau ; 24299 Mme Zivka Park ; 24301 Mme Marie Lebec ; 24302 Patrick Vignal ; 24303 Jean-Marie Sermier ; 24305 Stéphane Travert ; 24306 Luc Carvounas ; 24307 Nicolas Dupont-Aignan ; 24308 Luc Carvounas ; 24310 Olivier Gaillard ; 24311 Mme Clémentine Autain ; 24315 Mme Liliana Tanguy.

**TRAVAIL**

N<sup>os</sup> 24206 Mme Agnès Firmin Le Bodo ; 24260 Mme Jacqueline Maquet ; 24312 Patrick Vignal.

## 2. Liste des questions écrites signalées

*Questions écrites auxquelles une réponse doit être apportée au plus tard  
le jeudi 16 janvier 2020*

N<sup>os</sup> 10720 de M. Régis Juanico ; 12310 de M. Régis Juanico ; 17103 de Mme Sabine Rubin ; 18028 de Mme Danièle Obono ; 22557 de M. Vincent Ledoux ; 22753 de M. Hubert Wulfranc ; 23291 de M. Dino Cineri ; 23618 de M. André Chassaigne ; 23699 de Mme Emmanuelle Anthoine ; 23715 de M. Guy Teissier ; 23717 de Mme Isabelle Valentin ; 24115 de Mme Graziella Melchior ; 24116 de Mme Anne Blanc ; 24118 de Mme Marie-Ange Magne ; 24128 de Mme Typhanie Degois ; 24129 de Mme Nathalie Sarles ; 24132 de M. Jean-Michel Mis ; 24138 de M. Éric Alauzet ; 24147 de M. Stéphane Trompille ; 24151 de M. Christophe Euzet ; 24152 de Mme Annaïg Le Meur ; 24181 de M. Philippe Berta ; 24240 de Mme Justine Benin.

### 3. Questions écrites

#### *INDEX ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS DE QUESTIONS*

#### A

**Aubert (Julien)** : 25715, Action et comptes publics (p. 13).

#### B

**Batut (Xavier)** : 25678, Agriculture et alimentation (p. 14).

**Besson-Moreau (Grégory)** : 25680, Agriculture et alimentation (p. 14) ; 25693, Europe et affaires étrangères (p. 21).

**Bono-Vandorme (Aude) Mme** : 25701, Solidarités et santé (M. le SE auprès de la ministre) (p. 26) ; 25707, Solidarités et santé (M. le SE auprès de la ministre) (p. 26) ; 25708, Solidarités et santé (M. le SE auprès de la ministre) (p. 26).

**Bruneel (Alain)** : 25710, Action et comptes publics (M. le SE auprès du ministre) (p. 13).

#### C

**Cazenove (Sébastien)** : 25703, Économie et finances (p. 19).

**Chapelier (Annie) Mme** : 25676, Intérieur (p. 21).

**Cornut-Gentille (François)** : 25689, Armées (p. 15) ; 25690, Armées (p. 15) ; 25691, Armées (p. 15) ; 25692, Armées (p. 15) ; 25694, Armées (p. 16) ; 25695, Armées (p. 16) ; 25696, Armées (p. 16) ; 25697, Armées (p. 16) ; 25698, Armées (p. 16) ; 25699, Armées (p. 16) ; 25700, Armées (p. 17).

#### E

**El Guerrab (M'jid)** : 25717, Solidarités et santé (p. 24).

#### F

**Firmin Le Bodo (Agnès) Mme** : 25716, Solidarités et santé (p. 24).

**Fuchs (Bruno)** : 25674, Action et comptes publics (p. 12) ; 25675, Justice (p. 23) ; 25706, Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 20) ; 25725, Transports (p. 27).

#### G

**Gérard (Raphaël)** : 25687, Collectivités territoriales (p. 17) ; 25709, Intérieur (p. 22) ; 25714, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 17).

#### H

**Henriet (Pierre)** : 25722, Solidarités et santé (p. 25).

**Hetzel (Patrick)** : 25711, Travail (p. 27) ; 25719, Solidarités et santé (p. 25).

#### J

**Janvier (Caroline) Mme** : 25686, Relations avec le Parlement (p. 23) ; 25688, Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 20).

#### L

**Lagarde (Jean-Christophe)** : 25682, Culture (p. 18).



**Lambert (François-Michel)** : 25679, Agriculture et alimentation (p. 14).

**Larrivé (Guillaume)** : 25681, Europe et affaires étrangères (p. 20) ; 25723, Justice (p. 23).

**Le Vigoureux (Fabrice)** : 25718, Solidarités et santé (p. 24).

## P

**Pajot (Ludovic)** : 25702, Transition écologique et solidaire (p. 26).

**Pichereau (Damien)** : 25677, Agriculture et alimentation (p. 13) ; 25685, Intérieur (p. 22) ; 25704, Premier ministre (p. 12) ; 25721, Solidarités et santé (p. 25).

## Q

**Questel (Bruno)** : 25724, Économie et finances (p. 19).

## S

**Serva (Olivier)** : 25712, Travail (p. 27).

**Straumann (Éric)** : 25720, Culture (p. 18).

## T

**Testé (Stéphane)** : 25684, Intérieur (p. 21) ; 25705, Éducation nationale et jeunesse (p. 19).

**Trastour-Isnart (Laurence) Mme** : 25683, Économie et finances (p. 18) ; 25713, Action et comptes publics (p. 12).

## INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

### A

#### Administration

- Dématérialisation des démarches administratives, 25674* (p. 12) ;  
*Dématérialisation des procédures, 25675* (p. 23) ;  
*Fonctionnement du dispositif ANTS - Cartes grises, 25676* (p. 21).

#### Agriculture

- Constructions sur les zones AOC, 25677* (p. 13) ;  
*Éligibilité des surfaces pastorales dans la prochaine PAC, 25678* (p. 14) ;  
*Reconnaissance de la valorisation des surfaces agricoles par le pastoralisme, 25679* (p. 14) ;  
*Taxes américaines et conséquences sur la filière vini-viticole, 25680* (p. 14).

#### Aménagement du territoire

- Devoir de réserve d'un ambassadeur, 25681* (p. 20).

#### Audiovisuel et communication

- Interruption diffusion Al Magharibia TV, 25682* (p. 18).

#### Automobiles

- Défaillances moteurs Renault et Nissan 1.2, 25683* (p. 18) ;  
*Véhicules circulant sans contrôle technique, 25684* (p. 21).

### C

#### Catastrophes naturelles

- Sécheresse - catastrophe naturelle - particularité des sols argileux, 25685* (p. 22).

#### Collectivités territoriales

- Financements locaux et DETR, 25686* (p. 23).

#### Communes

- Délimitation des circonscription législatives en cas de fusions de communes, 25687* (p. 17).

#### Culture

- Avenir du Palais de la découverte, 25688* (p. 20).

### D

#### Défense

- Aéronavale - Avions - Disponibilité, 25689* (p. 15) ;  
*Armée de l'air - Aéronefs - Disponibilité, 25690* (p. 15) ;  
*Armée de terre - Équipements - Disponibilité, 25691* (p. 15) ;

*Budget report de charges, 25692* (p. 15) ;  
*Commerce des armes - régulation, 25693* (p. 21) ;  
*Équipements en coopération - Disponibilité, 25694* (p. 16) ;  
*Génie - Matériels - Disponibilité, 25695* (p. 16) ;  
*Hélicoptères - Disponibilité, 25696* (p. 16) ;  
*Marine nationale - Bâtiments - Disponibilité, 25697* (p. 16) ;  
*Service de santé des armées (SSA) - Équipements - Disponibilité, 25698* (p. 16) ;  
*Service des essences des armées (SEA) - Équipements - Disponibilité, 25699* (p. 16) ;  
*Surveillance et défense anti-aérienne - Équipements - Disponibilité, 25700* (p. 17).

## Discriminations

*Discrimination à l'égard des couples homosexuels dans les procédures d'adoption, 25701* (p. 26).

## E

### Énergie et carburants

*Huile de palme et biocarburants, 25702* (p. 26) ;  
*Les craintes des régions électriques municipales, 25703* (p. 19).

### Enseignement

*Alignement des classements politique de la ville et éducation prioritaire, 25704* (p. 12).

### Enseignement secondaire

*Avenir des élèves échouant au baccalauréat 2020, 25705* (p. 19).

### Enseignement supérieur

*Obligation de certification en langue anglaise pour la licence professionnelle, 25706* (p. 20).

## F

### Famille

*Création d'un fichier national de l'adoption, 25707* (p. 26) ;  
*Textes sur l'adoption - Harmonisation - Adaptation nouvelles réalités familiales, 25708* (p. 26).

### Fonction publique territoriale

*Avenir de la profession de gardes champêtres, 25709* (p. 22).

### Fonctionnaires et agents publics

*Indemnité de congés payés non pris pour cause de maladie pour un fonctionnaire., 25710* (p. 13).

### Formation professionnelle et apprentissage

*Absence de normalisation des métiers d'intermédiaires en langue des signes, 25711* (p. 27) ;  
*Droit à la formation et à l'apprentissage des salariés de droit privé des CCI, 25712* (p. 27).

**I****Impôt sur le revenu**

*Prélèvement à la source, 25713 (p. 12).*

**Impôts locaux**

*Équité des prélèvements sur les entreprises à l'échelle intercommunale, 25714 (p. 17) ;*

*Taxe d'habitation applicable pour les résidences autonomie, 25715 (p. 13).*

**M****Maladies**

*Prise en charge de la migraine, 25716 (p. 24).*

**P****Personnes handicapées**

*Prise en compte des ressources exceptionnelles pour le RSA et l'AAH, 25717 (p. 24).*

**Pharmacie et médicaments**

*Prescription d'Androcur chez les femmes souffrant d'un dérèglement hormonal, 25718 (p. 24).*

**Politique sociale**

*Modalités d'évaluation des droits au RSA, 25719 (p. 25).*

**Presse et livres**

*Allocation annuelle aux auteurs versée par le contrat national du livre, 25720 (p. 18).*

**Professions de santé**

*Mesures contre la pénurie d'orthophonistes, 25721 (p. 25).*

**R****Retraites : généralités**

*Date de paiement de versement des pensions de retraite des CARSAT, 25722 (p. 25).*

**T****Terrorisme**

*Libération de détenus condamnés pour terrorisme, 25723 (p. 23).*

**Transports aériens**

*Procédure de « chargeback », 25724 (p. 19).*

**Transports routiers**

*Attribution des certificats de la qualité de l'air des véhicules, 25725 (p. 27).*

## Questions écrites

### PREMIER MINISTRE

#### *Enseignement*

#### *Alignement des classements politique de la ville et éducation prioritaire*

**25704.** – 7 janvier 2020. – **M. Damien Pichereau** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les différents zonages utilisés sur le territoire. Par exemple, les quartiers d'éducation prioritaire, visant à réduire les conséquences des inégalités sociales sur les jeunes, par le biais de classes moins chargées, de financements supplémentaires ou de formations pour les personnels enseignants, ne correspondent pas aux quartiers « politique de la ville », mis en avant comme étant un dispositif de cohésion urbaine et de solidarité envers les quartiers les plus fragiles. Ainsi, en Sarthe, plusieurs écoles qui bénéficiaient du régime d'éducation prioritaire s'en sont vues privées à la rentrée 2018, en étant pourtant situées dans des zones prioritaires au titre de la politique de la ville. Cette double lecture est difficilement compréhensible pour les citoyens français. Il souhaiterait donc savoir si le Gouvernement prévoit un alignement de ces classements afin d'assurer une cohérence et une meilleure lisibilité pour les citoyens français.

### ACTION ET COMPTES PUBLICS

#### *Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 20134 Guillaume Larrivé ; 20280 François Cornut-Gentille.

#### *Administration*

#### *Dématérialisation des démarches administratives*

**25674.** – 7 janvier 2020. – **M. Bruno Fuchs** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur les effets de la dématérialisation des procédures administratives ainsi que sur l'illettrisme numérique. Dans le cadre de cette dématérialisation, que le Gouvernement souhaite mettre en place d'ici 2022, un grand nombre de citoyens risquent d'être pénalisés car nécessitant un accompagnement humain lors de la réalisation des démarches administratives. Cet accompagnement, qu'il soit épisodique ou systématique est nécessaire. Il en va de l'image de proximité de l'action publique. À ce titre, il lui demande de bien vouloir lui présenter le plan d'action ainsi que l'état d'avancement des mesures déjà mises en place pour pallier la baisse annoncée de l'accompagnement humain.

#### *Impôt sur le revenu*

#### *Prélèvement à la source*

**25713.** – 7 janvier 2020. – **Mme Laurence Trastour-Isnart** interpelle l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur la non-déduction des charges déductibles concernant le régime réel d'imposition du revenu foncier provoquée par la mise en place du prélèvement à la source (PAS). En effet, l'article 31 du code général des impôts énumère les charges de la propriété déductibles pour la détermination du revenu net foncier. Il s'agit notamment des dépenses de réparation et d'entretien, des frais d'administration et de gestion, effectivement supportés par le propriétaire, ainsi que de certaines déductions spécifiques. Or, à cause de la mise en place du PAS, des administrés maralpains ont constaté que leurs charges des travaux de rénovation et d'amélioration, pourtant déductibles, ont été effacées par « l'année blanche ». Ainsi, ils se sont retrouvés imposés sur la totalité de leur revenu foncier. Dans un contexte de matraquage fiscal et de perte de pouvoir d'achat, cela constitue une iniquité. À titre d'exemple, un contribuable ayant 20 000 euros de revenu foncier et de 18 000 euros de travaux voit son imposition habituelle à 1 000 euros passer à près de 10 000 euros (dans le cas d'une tranche marginale d'imposition de 30 % et d'un taux de 17,2 % de CSG-CRDS). Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend réparer cette défaillance technique le plus rapidement possible.

*Impôts locaux**Taxe d'habitation applicable pour les résidences autonomie*

**25715.** – 7 janvier 2020. – M. Julien Aubert appelle l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur la taxe d'habitation applicable pour les résidences autonomie. Ces établissements sont des ensembles de logements pour les personnes âgées associés à des services collectifs. Elles sont majoritairement gérées par des structures publiques à but non lucratif. Conformément à l'article 1408-11-1 du code général des impôts, seuls les établissements publics d'assistance sont exonérés de taxe d'habitation. En conséquence, et conformément au 2° du I de l'article 1407 dudit code, les associations à but non lucratif qui gèrent des établissements pour personnes dépendantes sont imposables à la taxe d'habitation pour les locaux communs. Dans sa circonscription, M. le député informe M. le ministre, que cette législation risque de mettre en très grande difficulté un de ces établissements qui accueille actuellement 33 résidents. Aussi, il lui demande de préciser ses intentions en matière d'exonération de la taxe d'habitation pour ces établissements qui contribuent à un accueil de qualité et à loyer modéré auprès des personnes âgées.

## ACTION ET COMPTES PUBLICS (M. LE SE AUPRÈS DU MINISTRE)

*Fonctionnaires et agents publics**Indemnité de congés payés non pris pour cause de maladie pour un fonctionnaire.*

**25710.** – 7 janvier 2020. – M. Alain Bruneel alerte M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'action et des comptes publics, sur les problèmes rencontrés par les fonctionnaires pour obtenir le versement d'une indemnité de congés payés non pris en raison de maladie suivie d'un départ à la retraite. Aucune disposition législative ou réglementaire ne prévoit le versement d'une indemnité compensatrice lorsque le fonctionnaire n'a pas pris ses congés annuels. C'est le droit communautaire et notamment une directive européenne du 4 novembre 2003 qui prévoit en son article 7 que la période minimale de congés annuels payés ne peut être remplacée par une indemnité financière, sauf en cas de fin de relation de travail. Le droit européen fixant à 20 jours la durée maximale des congés payés par année civile susceptibles d'être indemnisés (CE avis n°406009 du 26 avril 2017). En conséquence, l'absence des droits à congés payés durant un congé maladie est contraire au droit de l'Union européenne. Une administration ne devrait donc pas pouvoir refuser l'indemnisation des jours de congés annuels qu'un fonctionnaire n'a pu prendre du fait de son placement en congé maladie antérieurement à sa mise à la retraite. Plusieurs situations spécifiques attestent pourtant que c'est actuellement le cas. Dans une réponse à la question écrite n° 21666, le ministère de la fonction publique évoquait « une analyse interministérielle en cours afin de faire évoluer la réglementation sur le sujet ». Trois ans et demi plus tard, force est de constater que le flou juridique demeure et que cela provoque des situations complexes pour les agents qui ne peuvent jouir pleinement de leurs droits à congés dans des situations spécifiques comme celle explicitée ci-dessus. La CJUE a récemment jugé dans son arrêt du 19 novembre 2019 (affaires C-609/17 et C-610/17) que la directive 2003/88 qui fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail ne saurait porter atteinte à la faculté laissée à chaque État membre d'appliquer des dispositions nationales plus favorables à la protection des travailleurs. Au-delà des quatre semaines prévues par la directive, les droits à congé sont régis par le droit national, et il appartient donc dans ce cas aux législations nationales de décider également des conditions d'octroi et d'extinction des jours de congés payés supplémentaire. Dans un tel contexte, il lui demande de lui faire part de l'état des réflexions sur le sujet afin d'avancer vers une clarification de la réglementation en la matière.

## AGRICULTURE ET ALIMENTATION

*Agriculture**Constructions sur les zones AOC*

**25677.** – 7 janvier 2020. – M. Damien Pichereau attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la progression des constructions sur les zones d'appellation d'origine contrôlée (AOC). Les zones AOC sont une assurance sur l'origine géographique d'un produit, et sont à juste titre perçues comme un gage de qualité mettant en avant la richesse du patrimoine français. Certaines de ces zones sont néanmoins parfois utilisées comme des réserves foncières, et risquent de perdre progressivement en surface, mettant ainsi en danger le

patrimoine culinaire et gastronomique de la France, pourtant inscrit au patrimoine culturel immatériel de l'Humanité par l'UNESCO. Aussi, il souhaite savoir si un plan d'action visant à préserver les zones AOC de la construction est à l'étude.

### *Agriculture*

#### *Éligibilité des surfaces pastorales dans la prochaine PAC*

**25678.** – 7 janvier 2020. – M. Xavier Batut attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les surfaces pastorales qui, pouvant avoir moins de 50 % d'herbe, sont néanmoins des terres agricoles ayant une valeur agricole et sociétale très importante. Les surfaces pastorales garantissent une ressource alimentaire résiliente en cas de sécheresse, et ceci est d'autant plus vrai dans le contexte actuel de changement climatique. Elles permettent une valorisation de terres agricoles sur des territoires difficiles, ainsi qu'une valorisation des surfaces agricoles sur lesquelles aucune autre production n'est possible, souvent dans un contexte local de déprise agricole. La reconnaissance de ces surfaces est nécessaire au maintien de l'activité pastorale sur les territoires, à la préservation de la biodiversité, à l'ouverture des milieux, à la lutte contre les incendies, à l'entretien et à la vie des territoires. Pourtant, ces pratiques et ces surfaces, du fait de leur hétérogénéité, ne sont pas reconnues à leur juste valeur par la politique agricole commune. Sur la base des règles actuelles de la PAC, l'évaluation de l'éligibilité de ces surfaces et la manière de les contrôler est rendue difficile, très subjective voire excluante. Les petites fermes ont vu leurs aides baisser alors que les plus grandes ont vu leurs aides exploser faute de plafonnement des aides. Avec la PAC post-2020, la France pourrait avoir plus de marge de manœuvre pour reconnaître les surfaces pastorales et mettre fin aux rentes de situation en plafonnant les aides à l'actif. Il semblerait que le ministère mène actuellement des réflexions sur le logiciel LIDAR. Cet instrument est utilisé en Espagne mais poserait question quant à son efficacité. En effet, à la suite de son utilisation, de nombreuses surfaces pastorales ont été exclues des aides et sont désormais désertées faute de financement. Aussi, il souhaiterait connaître ses intentions pour garantir l'éligibilité des surfaces pastorales au titre des aides du 1<sup>er</sup> pilier de la PAC.

### *Agriculture*

#### *Reconnaissance de la valorisation des surfaces agricoles par le pastoralisme*

**25679.** – 7 janvier 2020. – M. François-Michel Lambert attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les surfaces pastorales qui, pouvant avoir moins de 50 % d'herbe, sont néanmoins des terres agricoles ayant une valeur agricole et sociétale très importante. Les surfaces pastorales garantissent une ressource alimentaire résiliente en cas de sécheresse, et ceci est d'autant plus vrai dans le contexte actuel de changement climatique. Elles permettent une valorisation de terres agricoles sur des territoires difficiles, ainsi qu'une valorisation des surfaces agricoles sur lesquelles aucune autre production n'est possible, souvent dans un contexte local de déprise agricole. La reconnaissance de ces surfaces est nécessaire au maintien de l'activité pastorale sur les territoires, à la préservation de la biodiversité, à l'ouverture des milieux, à la lutte contre les incendies, à l'entretien et à la vie de nos territoires. Pourtant, ces pratiques et ces surfaces, du fait de leur hétérogénéité, ne sont pas reconnues à leur juste valeur par la politique agricole commune. Sur la base des règles actuelles de la PAC, l'évaluation de l'éligibilité de ces surfaces et la manière de les contrôler est rendue difficile, très subjective voire excluante. Les petites fermes ont vu leurs aides baisser alors que les plus grandes ont vu leurs aides exploser faute de plafonnement des aides. Avec la PAC post-2020, la France pourrait avoir plus de marge de manœuvre pour reconnaître les surfaces pastorales et mettre fin aux rentes de situation en plafonnant les aides à l'actif. Le ministère a mis en place un premier groupe de travail sur le sujet le 19 juin 2019 et n'y a pas donné suite. Des réflexions auraient pourtant lieu sur un logiciel (LIDAR) sans associer tous les acteurs concernés. La France n'a pas, non plus, avancé de position déterminée en faveur du maintien de l'activité pastorale sur son territoire. Il lui demande de bien vouloir lui garantir que le Gouvernement mettra en œuvre, dans la prochaine PAC, l'éligibilité des surfaces pastorales, au titre des aides du 1<sup>er</sup> pilier de la PAC, avec un système plus juste et plus simple.

### *Agriculture*

#### *Taxes américaines et conséquences sur la filière vini-viticole*

**25680.** – 7 janvier 2020. – M. Grégory Besson-Moreau interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les conséquences économiques désastreuses pour le secteur de la vini-viticulture de l'entrée en vigueur le 18 octobre 2019 des taxes américaines sur les biens européens destinés à l'exportation, autorisées par l'organisation mondiale du commerce (OMC). Ce sont des droits de 25 % qui s'appliquent désormais sur la



valeur de ces vins tranquilles, dont l'exportation concerne plus de 4 500 entreprises françaises, pour un chiffre d'affaires de plus d'un milliard d'euros en 2018. Ce conflit est étranger aux viticulteurs français et concerne une guerre commerciale qui implique d'autres secteurs. La France est le deuxième exportateur de vin, comptant pour 25 % des exportations européennes aux États-Unis, après l'Italie. La résolution de cette question est avant tout européenne comme le ministère de l'agriculture a pu le rappeler. La Commission européenne a formulé des offres de négociations qui n'ont pour l'instant obtenu aucune réponse. Le ministre de l'agriculture a demandé que la Commission finance la mise en œuvre rapide de programmes de promotion spécifiquement dédiés aux produits impactés par l'application de ces taxes, et qu'elle étudie des possibilités de recours aux mesures exceptionnelles de l'organisation commune des marchés agricoles pour compenser les pertes ; il lui demande quelles réponses il a obtenues. Il n'est pas nécessaire de rappeler combien ce secteur, de la vigne au négoce international, est un acteur majeur des territoires français, par son dynamisme économique, et un facteur d'équilibre des ruralités françaises dans toutes les régions. En attendant une solution européenne, il lui demande ce qu'il propose concrètement au niveau national, quels sont les dispositifs mobilisés pour soutenir ces entreprises dans les difficultés qu'elles affrontent aujourd'hui et les nouveaux projets de développement qu'elles doivent entreprendre demain.

## ARMÉES

### *Défense*

#### *Aéronavale - Avions - Disponibilité*

**25689.** – 7 janvier 2020. – **M. François Cornut-Gentille** interroge **Mme la ministre des armées** sur les avions de l'aéronavale. Il lui demande de préciser les unités disponibles, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des avions de l'aéronavale à savoir : Rafale « marine », E2C Hawkeye, Atlantique 2, Falcon 200 guardian.

### *Défense*

#### *Armée de l'air - Aéronefs - Disponibilité*

**25690.** – 7 janvier 2020. – **M. François Cornut-Gentille** interroge **Mme la ministre des armées** sur les aéronefs en service au sein de l'armée de l'air. Il lui demande de préciser le nombre de matériels en service, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des aéronefs de l'armée de l'air en service à savoir : Rafale « air », Mirage 2000 D, Mirage 2000-5, Mirage 2000 C, Mirage 2000 B, C130 Hercules, C130J, C 160, C 160 Gabriel, CN 235 Casa, Airbus A340 TLRA, Airbus A310, Airbus A330, Falcon 900, Falcon 7X, Falcon 2000, TBM 700, E3F Awacs, KC 135, A330 MRTT, avions Fomedec, drone Reaper.

### *Défense*

#### *Armée de terre - Équipements - Disponibilité*

**25691.** – 7 janvier 2020. – **M. François Cornut-Gentille** interroge **Mme la ministre des armées** sur les équipements de l'armée de terre. Il lui demande de préciser le nombre de matériels disponibles, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des équipements suivants : PVP, VBL, VHM, char Leclerc, AMX-10 RC, ERC Sagaie, VAB, VBCI, GRIFFON, mortier MO 120, Caesar, drones tactiques, PPT, VLRA, PCM SISU (ensemble porte-char), TRM 10000 (tous types), TRM 700/100 (véhicule tracteur porte-char), GBC 180 (tous types), VUR VTL (tous types), VLRA (véhicule léger de reconnaissance et d'appui), PLFS.

### *Défense*

#### *Budget report de charges*

**25692.** – 7 janvier 2020. – **M. François Cornut-Gentille** interroge **Mme la ministre des armées** sur le report de charges de 2019 à 2020. À l'instar des précédents exercices budgétaires, il est procédé à un report de charges de 2019 sur l'exercice budgétaire 2020. Aussi, il lui demande de préciser le montant de ce report de charges pour chacun des programmes de la mission défense et d'indiquer les dix premiers postes faisant l'objet d'un report de charges ainsi que le montant correspondant.



*Défense**Équipements en coopération - Disponibilité*

**25694.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les équipements développés en coopération et en service au sein des armées. Il lui demande de préciser le nombre de matériels en service, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des aéronefs suivants, A400M, hélicoptère NH90 TTH et NFH, hélicoptère TIGRE HAP et HAD, et de comparer ces données avec celles des forces allemandes.

*Défense**Génie - Matériels - Disponibilité*

**25695.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les équipements des différentes unités du génie. Il lui demande de préciser le nombre de matériels disponibles, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des équipements des unités du génie de l'armée de l'air et de l'armée de terre.

*Défense**Hélicoptères - Disponibilité*

**25696.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les hélicoptères des forces armées. Il lui demande de préciser le nombre de matériels en service, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des hélicoptères suivants : Alouette III, Gazelle, Fennec, Puma, EC 725 Caracal, Dauphin, Lynx, Panther.

*Défense**Marine nationale - Bâtiments - Disponibilité*

**25697.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les bâtiments de la marine nationale. Il lui demande de préciser, pour chacun des bâtiments de la marine nationale, le nombre de matériels en service, le taux de disponibilité technique au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019 (avec mention de la durée des arrêts techniques d'une part et des aléas d'autre part), le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen des : porte-avions, BPC, TCD, frégate Horizon, FREMM, frégate F70 ASM, frégate F70 AA, frégates La Fayette, frégate de surveillance, SNA, aviso, patrouilleur P400, PLG, OPV 54, TCD, Adroit, chasseur de mines, pétrolier-ravitailleurs, BSAH, B2M.

*Défense**Service de santé des armées (SSA) - Équipements - Disponibilité*

**25698.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les équipements du service de santé des armées. Il lui demande de préciser le nombre de matériels disponibles, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des équipements du service de santé des armées et des équipements sanitaires des forces armées.

*Défense**Service des essences des armées (SEA) - Équipements - Disponibilité*

**25699.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les équipements du service des essences des armées. Il lui demande de préciser le nombre de matériels disponibles, le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des équipements du service des essences des armées.

*Défense**Surveillance et défense anti-aérienne - Équipements - Disponibilité*

**25700.** – 7 janvier 2020. – M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur les équipements de surveillance et de défense anti-aérienne. Il lui demande de préciser le nombre et le taux de disponibilité au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2019, le coût en crédits de paiement du MCO pour l'année 2019 et l'âge moyen de chacun des équipements de surveillance et défense anti-aérienne à savoir : les radars (SAT 3D, TRS 22XX, TRS 2215, Ground Master, Ares, TRAC 2400, 23 CM, SATAM, PAR NG, Aladin NGD, Centaure, Graves) et les systèmes d'arme (Mistral, Mamba, PAAMS, Crotale NG) ainsi que les nouveaux équipements (radars et systèmes de défense anti-aérienne) entrés en service au cours de 2019.

## COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N° 23182 Pierre Cordier.

*Impôts locaux**Équité des prélèvements sur les entreprises à l'échelle intercommunale*

**25714.** – 7 janvier 2020. – M. Raphaël Gérard attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur les faibles ressources fiscales dont disposent les petites communes rurales, à l'instar de celles situées en Haute-Saintonge. Cette réalité pénalise leur capacité d'investissement et leur possibilité d'améliorer le cadre de vie des habitants. Certaines communes peuvent bénéficier d'une capacité d'autofinancement plus élevée grâce à l'implantation d'entreprises sur le territoire. À ce titre, elles peuvent percevoir une cotisation foncière (article 1447 du code général des impôts) ainsi qu'une redevance spéciale pour les déchets d'entreprises en application de l'article 2224-14 du code général des collectivités territoriales. Pour autant, ces prélèvements bénéficient exclusivement aux communes concernées, c'est-à-dire celles où les entreprises disposent de terrains ou de locaux, quand bien même les activités afférentes peuvent entraîner des nuisances (impact sanitaire, hausse de la circulation routière) à l'échelle du territoire, et notamment dans les communes avoisinantes. Dans ce cadre, il l'interroge sur la possibilité de créer un mécanisme de redistribution permettant d'assurer une plus grande équité au sein des territoires ruraux.

## COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

*Communes**Délimitation des circonscriptions législatives en cas de fusions de communes*

**25687.** – 7 janvier 2020. – M. Raphaël Gérard attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé des collectivités territoriales, sur l'absence de modification des circonscriptions législatives en cas de création de communes nouvelles portant modification des limites départementales. Les dispositions inscrites aux articles L. 2113-4 et L. 2112-6 du code général des collectivités territoriales prévoient les conditions encadrant la création d'une commune nouvelle portant modification des limites départementales. Le rattachement des communes à un département est soumis à l'avis préalable des conseils départementaux. Aussi, la procédure de création de la commune nouvelle peut être engagée à travers un décret en Conseil d'État lorsque les conseils départementaux concernés délibèrent favorablement sur le projet. Ces cas sont extrêmement rares. On dénombre aujourd'hui quatre cas de communes nouvelles ayant modifié les limites départementales : Cormicy dans la Marne, Tessay-bocage dans la Manche, Ingrandes-Le Fresne sur Loire en Maine-et-Loire, Vallons-de-l'Erdre en Loire-Atlantique. Du fait de la lourdeur de la procédure visant à préserver l'intégrité de l'organisation départementale et la rareté des communes nouvelles en question, le législateur n'a prévu aucune disposition au sein du droit électoral précisant la modification des circonscriptions législatives en cas de modifications des limites départementales. À titre d'exemple, après la création de la commune nouvelle de Cormicy actée par le décret n° 2016-1912 du 28 décembre 2016 et son rattachement au département de la Marne le 31 décembre 2016, les électeurs de Gernicourt n'ont pas voté dans la

Marne comme leurs concitoyens de Cormicy, mais dans l'Aisne. S'il est commun qu'une commune soit superposée à plusieurs circonscriptions législatives, ces dernières sont rattachées à un même département. Dans ce cadre, la superposition de plusieurs circonscriptions législatives interdépartementales peut créer de la confusion chez les administrés s'agissant de l'identité de leur député et de leur lien avec leur territoire. Il lui demande donc de livrer son analyse d'une telle situation.

## CULTURE

*Questions demeurrées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 19412 Guillaume Larrivé ; 23159 Mme Sarah El Haïry.

### *Audiovisuel et communication*

#### *Interruption diffusion Al Magharibia TV*

**25682.** – 7 janvier 2020. – M. Jean-Christophe Lagarde interroge M. le ministre de la culture sur l'interruption de la diffusion de la chaîne Al Magharibia TV par Eutelsat le 15 octobre 2019. En effet, en réponse à des plaintes déposées par les autorités algériennes auprès de la société anonyme de droit français, dont la Bpifrance est actionnaire à 19,8 %, Eutelsat a décidé de suspendre la diffusion de la chaîne privée de droit britannique, Al Magharibia. Pour contourner cette suspension, les responsables de la chaîne ont décidé de créer « Hiraq TV », en référence aux mouvements populaires algériens qui ont lieu tous les vendredis. Cette suspension paraît pour le moins curieuse et inquiétante dans la mesure où cette chaîne, qui ne dispose pas de bureau en Algérie et qui ne diffuse pas depuis ce pays, est reconnue pour sa diffusion, au moyen de « live Facebook », de l'information relative aux mouvements populaires algériens. Aussi, il lui demande de faire la lumière sur cette situation.

### *Presse et livres*

#### *Allocation annuelle aux auteurs versée par le contrat national du livre*

**25720.** – 7 janvier 2020. – M. Éric Straumann interroge M. le ministre de la culture sur l'allocation annuelle aux auteurs versée par le contrat national du livre. Cette allocation renouvelable a pour objet de pallier les difficultés financières chroniques ou de moyen terme liées au grand âge ou à la maladie d'auteurs âgés de plus de 65 ans ou leur conjoint ou enfants. Son montant annuel varie de 3 000 euros à 24 000 euros. Pour les années 2017, 2018 et 2019, il lui demande quel est le montant total des allocations versées, le nombre de bénéficiaires, le montant moyen de l'aide, le nombre de bénéficiaire touchant plus de 20 000 euros par an, le nombre de conjoints concernés et le nombre d'enfants concernés.

## ÉCONOMIE ET FINANCES

*Questions demeurrées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 3925 Guillaume Larrivé ; 22067 Damien Pichereau ; 22511 Guillaume Larrivé ; 23210 Pierre Cordier.

### *Automobiles*

#### *Défaillances moteurs Renault et Nissan 1.2*

**25683.** – 7 janvier 2020. – Mme Laurence Trastour-Isnart appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'inquiétude des milliers d'usagers propriétaires de véhicules équipés de moteurs Renault et Nissan 1.2 produits de 2012 à 2018 qui font face à de graves défaillances moteurs provoquées par les dérives des pratiques économiques des constructeurs automobiles. En effet, malgré que ces constructeurs soient au courant de ces défauts de conception, notamment suite à la mise en demeure portée par l'UFC-Que Choisir, aucun rappel n'a été effectué et des dizaines de casses moteurs sont donc à déplorer. C'est pourquoi, elle souhaite connaître quelles actions le Gouvernement entend prendre pour garantir la sécurité des usagers de ces véhicules qui peuvent se retrouver face à une perte de motricité subite de leur véhicule consécutive au brusque arrêt du moteur. D'autant

plus que cette casse moteur peut intervenir dès 62 000 km ; sachant que la moyenne est de 9 000 km par an, les usagers se retrouvent alors hors du délai de prescription lorsqu'ils souhaitent engager la responsabilité de ces constructeurs, puisque la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile a ramené les délais de prescription de l'action en garantie de vices cachés à cinq ans au lieu de dix ans auparavant. Le Gouvernement se doit donc d'intervenir puisque ces automobilistes sont nécessairement mis en danger par l'inaction des constructeurs automobiles et plus encore, par le fait que la loi ne permettra pas de révéler leurs défaillances et d'indemniser les usagers de ces véhicules.

### *Énergie et carburants*

#### *Les craintes des régies électriques municipales*

**25703.** – 7 janvier 2020. – M. **Sébastien Cazenove** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie et des finances** sur les inquiétudes des régies électriques municipales à l'approche des nouvelles conditions d'accès aux tarifs réglementés qu'elles proposent. Actuellement 162 entreprises locales de distribution électrique (ELD), assurent l'entretien et la gestion des réseaux de distribution d'électricité tout en fournissant environ 7 millions de consommateurs, soit 5 % de la population totale, aux tarifs réglementés par l'État. Une directive européenne sur les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité, adoptée le 26 mars 2019, engage la révision du mode de calcul du tarif réglementé et limite ce tarif aux clients particuliers et aux professionnels n'employant pas plus de 10 personnes et ne dépassant pas le seuil de chiffre d'affaires de 2 millions d'euros annuels. La loi « Énergie Climat » ayant transposé cette mesure en droit français, les entreprises, dépassant ces seuils ne pourront plus souscrire aux tarifs réglementés proposés par EDF et les ELD et devront alors passer en offre de marché au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Aussi, les régies électriques municipales craignent une perte de clients à venir, en plus de celle déjà connue depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 en raison de la suppression des tarifs réglementés de vente (TRV) pour les consommateurs ayant souscrits des puissances strictement supérieures à 36 kVA. Il souhaiterait savoir ce qu'envisage le Gouvernement pour accompagner financièrement ces régies municipales qui malgré le bénéfice d'aides pour l'électrification rurale (le Facé), craignent de ne pas pouvoir absorber une perte de clients supplémentaire.

### *Transports aériens*

#### *Procédure de « chargeback »*

**25724.** – 7 janvier 2020. – M. **Bruno Questel** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie et des finances** sur la situation des clients de la compagnie aérienne XL Airways, qui ont acheté des billets d'avions auprès de cette société, placée en liquidation judiciaire le 4 octobre 2019. Les personnes concernées se retrouvent désormais sans recours ni interlocuteur. De nombreux établissements bancaires refusent de leur appliquer la procédure européenne dite du *chargeback*, pourtant permise dans ce cas, conformément à l'article L. 133-17 du code monétaire et financier. C'est pourquoi il souhaite savoir si des mesures sont envisagées par le Gouvernement pour protéger, à l'avenir, les clients individuels d'une telle faillite, et pour inciter les établissements bancaires à davantage appliquer cette procédure.

## ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE

### *Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N° 18094 Damien Pichereau.

### *Enseignement secondaire*

#### *Avenir des élèves échouant au baccalauréat 2020*

**25705.** – 7 janvier 2020. – M. **Stéphane Testé** attire l'attention de M. le **ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur les inquiétudes soulevées par l'entrée en vigueur du nouveau baccalauréat pour les élèves actuellement en classe de terminale. En 2020, c'est la toute dernière fois que les élèves de terminale passeront le bac sous cette forme actuelle. Du fait de la réforme du baccalauréat, à partir de 2021, l'examen ne se jouera plus sur une seule semaine d'épreuves mais sur deux ans. Or de nombreuses familles s'interrogent sur le devenir des élèves qui rateraient leur examen en juin 2020 dans la mesure où ils n'auront pas suivi les cours dispensés en classe

de première ni passé les épreuves anticipées du baccalauréat. Il lui demande par conséquent quelles mesures d'aménagement sont envisagées pour ces élèves afin qu'ils puissent repasser le baccalauréat dans les meilleures conditions.

## ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N° 19356 Guillaume Larrivé.

### *Culture*

#### *Avenir du Palais de la découverte*

**25688.** – 7 janvier 2020. – Mme Caroline Janvier attire l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, sur l'avenir du Palais de la découverte. Ce musée scientifique, piloté par l'établissement public Universcience à l'instar de la Cité des sciences et de l'industrie, s'apprête à vivre une rénovation profonde d'une durée de quatre ans qui inquiète un certain nombre d'acteurs ayant lancé une pétition destinée à garantir la pérennité du musée et de ses ateliers interactifs de médiation scientifique. Parmi les mesures prévues dans le cadre de cette rénovation, la réduction du nombre de salles destinées à des ateliers interactifs et à des expériences scientifiques réelles en direct fait craindre un risque de limitation de l'expérimentation par le public qui fait le propre de ce musée. Établissement scientifique unique en France, le Palais de la découverte propose en effet aujourd'hui au grand public une vulgarisation scientifique touchant à des thèmes aussi riches et variés que l'astronomie, l'optique, l'électrostatique, les rayons X, la biologie, la chimie, les mathématiques ou encore d'autres sujets de recherche scientifique dont elle connaît l'importance aux yeux de Mme la ministre. Tout en se réjouissant de la mise aux normes du musée notamment en termes d'accessibilité, elle l'interroge ainsi sur le projet scientifique et culturel de rénovations adopté en amont du démarrage des travaux et sur les garanties permettant d'assurer l'interactivité et l'exhaustivité adéquates à ce musée essentiel à la vulgarisation scientifique française à destination du grand public français et international.

### *Enseignement supérieur*

#### *Obligation de certification en langue anglaise pour la licence professionnelle*

**25706.** – 7 janvier 2020. – M. Bruno Fuchs appelle l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, sur les conditions d'obtention de la licence professionnelle. Au vu de l'arrêté du 6 décembre 2019 portant réforme de la licence professionnelle, il est inscrit la subordination de l'obtention du titre à celle d'une certification en langue anglaise reconnue internationalement. Cette obligation de certification en anglais, alors que le Royaume-Uni en excluant toute possibilité de choix alternative d'une autre langue officielle européenne, diminuera de façon importante le nombre d'étudiants en allemand et d'autres langues européennes : langue italienne, espagnole, hongroise, polonaise, tchèque, grecque, slovaque, néerlandaise, suédoise, danoise, portugaise, slovène et croate. Aussi, il la prie de bien vouloir revenir sur cette disposition.

## EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

### *Aménagement du territoire*

#### *Devoir de réserve d'un ambassadeur*

**25681.** – 7 janvier 2020. – M. Guillaume Larrivé rappelle à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères que Mme Marie-Ségolène Royal, premier conseiller du corps des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel, a été admise à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1<sup>er</sup> mai 2017, par un arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 17 mars 2017. Par un décret du 28 juillet 2017, le Président de la République a choisi de nommer cette magistrate administrative retraitée ambassadrice, chargée de la négociation internationale pour les pôles Arctique et Antarctique, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Depuis lors,

l'ambassadrice participe souvent au débat politique, par diverses déclarations publiques. Il lui demande, par conséquent, sur quel fondement juridique l'ambassadrice a été dispensée, le cas échéant, d'observer « le devoir de réserve » qui « s'impose à tout agent public » (Conseil d'État, 28 juillet 1993).

## *Défense*

### *Commerce des armes - régulation*

**25693.** – 7 janvier 2020. – M. **Grégory Besson-Moreau** attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur le commerce mondial des armes qui ne cesse malheureusement de progresser. En effet, les cent plus grosses entreprises d'armement ont vu leur chiffre d'affaires augmenter de 4,6 % en 2018. La France se trouve au quatrième rang des nations pour ce qui concerne les ventes d'armes et détient 5,5 % des parts de marché soit 21 milliards d'euros ; un chiffre en hausse de 2,4 % par rapport à 2017. Le rapport annuel du *Stockholm international peace research institute* indique que le marché de l'armement est en pleine expansion avec un chiffre d'affaires de 420 milliards de dollars pour les seules cent plus grosses entreprises du secteur. Cela alimente les trop nombreux conflits guerriers qui ont malheureusement cours sur la planète avec leurs effets désastreux et leurs lots de victimes civiles et militaires, victimes bien souvent innocentes. En sus, et à titre de comparaison, en 2015 l'organisation des Nations unies estimait que 267 milliards de dollars annuels suffiraient à éradiquer la faim dans le monde d'ici 2030. C'est pourquoi il lui demande quelle est la position de la France face à l'inquiétante progression du marché mondial de l'armement.

## INTÉRIEUR

### *Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 755 Guillaume Larrivé ; 3959 Guillaume Larrivé ; 16414 François Cornut-Gentille ; 19365 Guillaume Larrivé ; 19366 Guillaume Larrivé ; 19409 Guillaume Larrivé ; 19584 Guillaume Larrivé ; 23346 Pierre Cordier.

## *Administration*

### *Fonctionnement du dispositif ANTS - Cartes grises*

**25676.** – 7 janvier 2020. – Mme **Annie Chapelier** attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le fonctionnement du dispositif ANTS concernant les cartes grises. En effet, les administrés, souhaitant procéder à une cession de véhicule, un changement de carte grise ou une réédition de carte grise, rencontrent toujours autant de difficultés pour effectuer leurs démarches auprès du site de l'Agence nationale des titres sécurisés. Même si son référencement est optimal aujourd'hui, la simplification de la démarche n'est pas opérationnelle pour les personnes concernées, malgré la correction de nombreuses erreurs. Aidées parfois par les collectivités, ces personnes font face à des messages d'erreurs rendant impossible la finalisation de leurs démarches ou la possibilité de réaliser un recours ou de demander une assistance humaine. Le dysfonctionnement de la démarche dématérialisée sur l'ANTS à obtenir une carte grise dans un délai raisonnable oblige les citoyens à avoir recours à des tiers agréés ou non et à un service payant. À ce titre, on est spectateur du phénomène de privatisation et de marchandisation des démarches d'obtention de carte grise, service public jusqu'alors. C'est pourquoi elle lui demande les mesures que le Gouvernement compte prendre en la matière pour un meilleur accompagnement des administrés et une préservation du service public.

## *Automobiles*

### *Véhicules circulant sans contrôle technique*

**25684.** – 7 janvier 2020. – M. **Stéphane Testé** attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les chiffres révélés par les professionnels du secteur de l'automobile selon lesquels 560 000 véhicules sur un parc automobile français de 32 millions d'unités n'auraient pas rempli l'obligation de contrôle technique depuis le début de l'année 2019. Il lui indique que ce chiffre apparaît comme anormalement élevé. Cela pourrait s'expliquer, d'après les professionnels de l'automobile, par la dureté du contrôle technique qui génère une peur chez les automobilistes que leur véhicule ne satisfasse pas à la visite. Plutôt qu'engager des dépenses de réparation, certains conducteurs



préfèrent donc faire l'impasse sur le contrôle technique. Le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) estime à 10 000 le nombre des véhicules potentiellement dangereux sur les routes. Il lui demande par conséquent s'il envisage une campagne de prévention et un renforcement des contrôles.

### *Catastrophes naturelles*

#### *Sécheresse - catastrophe naturelle - particularité des sols argileux*

**25685.** – 7 janvier 2020. – **M. Damien Pichereau** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions nécessaires à la reconnaissance en état de catastrophe naturelle des communes subissant des mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols. En Sarthe, les périodes de sécheresse successives des dernières années ont donné lieu à un phénomène de gonflement puis de tassement des sols argileux (appelé phénomène de retrait-gonflement des argiles), qui a entraîné des dégâts importants dans plusieurs dizaines de communes du département, le plus souvent des fissurations des murs ou des façades des bâtiments. Cette spécificité des sols argileux, qui voient leur consistance se modifier en fonction de leur teneur en eau, semble mal prise en compte dans la détermination des communes pouvant bénéficier de la reconnaissance en état de catastrophe naturelle. Le modèle hydrométéorologique utilisé par Météo France pour établir l'indice d'humidité d'une zone pourrait notamment être amélioré pour mieux s'adapter aux particularités de chaque commune, en prenant par exemple en compte non seulement les sols, mais aussi les sous-sols qui sont, en Sarthe, parfois fortement argileux, ou en réduisant le maillage, chaque maille étudiée faisant 64 m<sup>2</sup>. Il souhaiterait donc connaître la position du Gouvernement sur ce point crucial pour les personnes concernées qui restent en attente de cette reconnaissance afin de pouvoir faire les travaux adaptés.

### *Fonction publique territoriale*

#### *Avenir de la profession de gardes champêtres*

**25709.** – 7 janvier 2020. – **M. Raphaël Gérard** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur l'avenir du métier de garde-champêtre. Une mission parlementaire conduite par les députés Alice Thourot et Jean-Michel Fauvergue a donné lieu à un rapport préconisant la fusion des cadres d'emplois de police municipale et de gardes champêtres dans la continuité des études réalisées précédemment par le préfet Jean Ambroggiani en 2009 et les sénateurs François Pillet et René Vandierendonck en 2012. **M. le député** s'inquiète de la mise en œuvre d'une telle mesure en milieu rural. D'une part, la plupart des petites communes ne sont pas dotées de police municipale. Le décret législatif du 18 avril 1986 approuvant le texte refondu des dispositions législatives en vigueur en matière de régime local prévoit, dans sa disposition transitoire n° 4, que seules les communes comptant plus de 5 000 habitants peuvent décider la création d'une police municipale. Aussi, bien que leur nombre soit en diminution, les gardes champêtres continuent de jouer un rôle fondamental dans les petites communes rurales puisqu'ils concourent à la police des campagnes en application de l'article L. 2213-17 du code des collectivités territoriales. Dans ce cadre, ils exercent des missions de police, mais participent surtout au maintien du lien social et des services publics de proximité dans des territoires marqués par une fracture sociale et territoriale. D'autre part, les missions des agents de police municipale et des gardes-champêtres telles que définies par la loi ne sont pas identiques. La fusion de leurs cadres d'emploi fait courir le risque d'un appauvrissement du futur schéma d'emploi en ce qui concerne les tâches dévolues spécifiquement aux gardes-champêtres en matière de préservation de la biodiversité, en particulier s'agissant de la chasse (article L. 428-20 du code de l'environnement) ou encore de la police de l'eau (article L. 216-3 du code de l'environnement). Dans ce contexte, il lui demande si d'autres pistes ne peuvent pas être envisagées à l'instar de la généralisation des conventions de partenariat entre l'État et les gardes champêtres visant à promouvoir une meilleure collaboration avec les forces de l'ordre et répondre aux enjeux de coordination, maillage territorial et sécurité globale.

22

## JUSTICE

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 15695 Guillaume Larrivé ; 19560 Guillaume Larrivé ; 22308 Guillaume Larrivé.

*Administration**Dématérialisation des procédures*

**25675.** – 7 janvier 2020. – M. Bruno Fuchs attire l'attention de Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, sur les difficultés de mise en place du service Télérecours citoyen. Ce service, censé rapprocher la juridiction administrative des justiciables, connaît de nombreuses difficultés dans son implémentation notamment au sein des tribunaux administratifs. Certaines de leurs remarques mettent en exergue un manque de moyens au niveau des équipements et du réseau. Au vu de ces difficultés, qui retardent l'action des juridictions, il la prie de bien vouloir apporter des précisions sur l'avancement de la dématérialisation des procédures ainsi que sur les actions mises en place pour venir en aide aux tribunaux.

*Terrorisme**Libération de détenus condamnés pour terrorisme*

**25723.** – 7 janvier 2020. – M. Guillaume Larrivé demande à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, de lui indiquer, en premier lieu, le nombre de détenus, condamnés pour terrorisme, ayant été libérés lors de chacune des années suivantes : 2015, 2016, 2017, 2018, 2019. Il lui demande, en second lieu, de préciser le cas échéant, pour chacune de ces années, le nombre de ces détenus, condamnés pour terrorisme et libérés, ayant fait l'objet d'une libération anticipée. Il lui demande, en dernier lieu, d'indiquer le nombre prévisionnel de détenus, condamnés pour terrorisme, susceptibles d'être libérés en 2020, en 2021 et en 2022.

## PERSONNES HANDICAPÉES

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 15057 Mme Sarah El Haïry ; 21569 Damien Pichereau ; 21580 Damien Pichereau.

## PORTE-PAROLE DU GOUVERNEMENT

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>o</sup> 16256 Jean-Luc Lagleize.

## RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

*Collectivités territoriales**Financements locaux et DETR*

**25686.** – 7 janvier 2020. – Mme Caroline Janvier attire l'attention de M. le ministre auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, sur les pistes de financement alternatives au budget des parlementaires dédié à des financements d'associations et de collectivités, dit « réserve parlementaire », suite à la suppression de cette dernière par l'article 14 de la loi organique n<sup>o</sup> 2017-1338 du 15 septembre 2017 pour la confiance dans la vie politique. Dispositif ayant pris fin au mois de janvier 2018, ce budget à disposition des parlementaires et destiné à soutenir des dynamiques publiques locales a été compensé par l'accroissement de l'enveloppe nationale de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) et du fonds de développement de la vie associative. Interpellée au niveau municipal au sein de sa circonscription, elle attire l'attention de M. le ministre sur le seuil minimal requis par la préfecture afin, pour les acteurs locaux, de solliciter la DETR, à savoir le seuil de quinze mille euros d'estimation budgétaire. Un certain nombre de projets et travaux locaux n'atteignent pas ce seuil minimal mais leur mise en œuvre est néanmoins nécessaire pour le bon fonctionnement des dynamiques locales, par exemple en ce qui concerne la réfection d'établissements scolaires. Elle souhaite ainsi



connaître les mesures proposées par le Gouvernement afin de combler cette lacune suite à l'abandon du système de « réserve parlementaire » qui permettait alors des financements à l'ampleur plus faible mais néanmoins essentiels au quotidien des communes.

## SOLIDARITÉS ET SANTÉ

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 11659 Damien Pichereau ; 13601 Damien Pichereau ; 13807 Pierre Cordier ; 19094 Damien Pichereau ; 20046 Pierre Cordier ; 20621 Pierre Cordier ; 20696 Damien Pichereau ; 22852 Damien Pichereau ; 23095 Damien Pichereau.

### *Maladies*

#### *Prise en charge de la migraine*

**25716.** – 7 janvier 2020. – **Mme Agnès Firmin Le Bodo** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur le traitement de la migraine. En France, la migraine concerne 12 % des adultes et 5 % à 10 % des enfants, soit 11 millions de personnes. Les femmes sont 2 à 3 fois plus touchées que les hommes. Un tiers des malades n'ont jamais consulté et ont recours à l'automédication. La migraine est une maladie sous-diagnostiquée : dans les études françaises, 30 à 45 % des migraineux n'ont jamais consulté pour leurs migraines, ignorent leur statut de migraineux et les possibilités de prise en charge existantes. Cet état conduit à une automédication importante de la part de ces patients au moment de leurs crises. L'étude des comportements thérapeutiques des patients migraineux montre une surconsommation d'antalgiques non spécifiques, avec souvent de nombreuses prises médicamenteuses lors de la même crise et l'absence de soulagement significatif 2 heures après la prise dans un cas sur deux. Par ailleurs, elle révèle une sous-utilisation des traitements spécifiques dont la prise d'emblée pourrait se justifier chez des patients ayant des crises sévères, une maladie migraineuse handicapante ou non soulagés par des traitements non spécifiques. Néanmoins malgré cette prévalence, les dernières recommandations de la HAS sont anciennes et le parcours de soins est encore trop souvent semé d'embûches où le patient se perd, avec des conséquences lourdes pour sa vie personnelle mais aussi des conséquences encore mal estimées sur la qualité de vie au travail. Aussi, elle l'interroge sur, d'une part, la nécessité pour la HAS d'effectuer de nouvelles recommandations incluant les avancées thérapeutiques notamment, et d'autre part la possibilité de mener une étude d'impact de cette maladie sur la qualité de vie au travail des migraineux afin d'évaluer, et par la suite mieux prendre en charge, cette pathologie.

### *Personnes handicapées*

#### *Prise en compte des ressources exceptionnelles pour le RSA et l'AAH*

**25717.** – 7 janvier 2020. – **M. M'jid El Guerrab** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur les ressources prises en compte pour l'allocation du revenu de solidarité active et de l'allocation adulte handicapé. Lors des demandes d'allocations, les ressources exceptionnelles (vente d'une maison, immeuble, terrain, héritage, gains aux jeux) sont à intégrer dans les ressources personnelles. Il souhaiterait savoir selon quelles conditions ces revenus sont pris en compte et plus spécifiquement si l'obtention d'un usufruit ou l'acquisition d'une nue-propriété changent les modalités d'obtention de ces allocations.

### *Pharmacie et médicaments*

#### *Prescription d'Androcur chez les femmes souffrant d'un dérèglement hormonal*

**25718.** – 7 janvier 2020. – **M. Fabrice Le Vigoureux** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur les lourdes conséquences de la prise d'acétone de cyprotérone (Androcur) chez les femmes souffrant d'un dérèglement hormonal. Une étude menée par l'Agence nationale de sécurité du médicament (ANSM) a évalué à 500 le nombre de femmes touchées par un méningiome (tumeur cérébrale bénigne) consécutif à la prise d'Androcur entre 2007 et 2015. Ce chiffre ne tient pas compte des femmes opérées durant cette période. Le chiffre réel de femmes concernées avoisinerait donc davantage le millier. Par ailleurs, un avertissement concernant les risques liés à la prise de ce médicament a été émis en 2008 et une surveillance particulière a été décidée en 2009 par l'Agence européenne des médicaments (EMA). Malgré cela, l'Androcur a continué à être prescrit à des

patientes sur le long terme. En 2018, l'ANSM et la CNAM ont constitué le groupement d'intérêt scientifique (GIS) Epi-Phare dont la mission consiste à coordonner et réaliser des études de pharmaco-épidémiologie dans le but d'éclairer les pouvoirs publics dans leur prise de décision et répondre à la demande croissante d'études basées sur les données complexes et massives du système national des données de santé (SNDS, ex SNIIRAM). Il paraît en effet primordial de pouvoir identifier de la manière la plus fiable qui soit, les risques liés aux produits de santé afin d'assurer la sécurité sanitaire et la transparence des données pour les Françaises. Il souhaiterait savoir s'il existe des moyens alloués au bon fonctionnement de ces études sur les thèmes « endométriose et méningiome » et « désir de grossesse et méningiome », primordiales pour les médecins, afin d'assurer la bonne prise en charge des patientes. De même, il souhaiterait savoir si, en cas de changement de notice, patientes et médecins en sont informés rapidement et individuellement.

### *Politique sociale*

#### *Modalités d'évaluation des droits au RSA*

**25719.** – 7 janvier 2020. – M. Patrick Hetzel interroge Mme la ministre des solidarités et de la santé sur les modalités d'évaluation du droit au revenu de solidarité active (RSA) face à un problème d'interprétation des textes. En effet, aux termes de l'article L. 262-3 du code de l'action sociale et des familles : « (...) L'ensemble des ressources du foyer, y compris celles qui sont mentionnées à l'article L. 132-1, est pris en compte pour le calcul du revenu de solidarité active, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'État qui détermine notamment : (...) 2° Les modalités d'évaluation des ressources (...) ». L'article L. 132-1 de ce code dispose que : « Il est tenu compte, pour l'appréciation des ressources des postulants à l'aide sociale, des revenus professionnels et autres et de la valeur en capital des biens non productifs de revenu, qui est évaluée dans les conditions fixées par voie réglementaire. (...) ». L'article R. 132-1 du même code prévoit, enfin, que : « Pour l'appréciation des ressources des postulants prévue à l'article L. 132-1, les biens non productifs de revenu, à l'exclusion de ceux constituant l'habitation principale du demandeur, sont considérés comme procurant un revenu annuel égal à 50 % de leur valeur locative s'il s'agit d'immeubles bâtis, à 80 % de cette valeur s'il s'agit de terrains non bâtis et à 3 % du montant des capitaux ». Il souhaiterait savoir si un allocataire du RSA peut voir son revenu de solidarité active changé, modifié, supprimé s'il devient nu-propriétaire d'un ou de plusieurs logements (non viagers) qu'il n'occuperait pas et dont il ne percevrait aucun loyer, ces derniers étant versés à l'usufruitier.

### *Professions de santé*

#### *Mesures contre la pénurie d'orthophonistes*

**25721.** – 7 janvier 2020. – M. Damien Pichereau attire l'attention de Mme la ministre des solidarités et de la santé sur la pénurie d'orthophonistes. Le plan « Ma Santé 2022 » apporte des solutions pertinentes aux problématiques auxquelles est confronté le système de santé actuelle : fin du *numerus clausus*, promotion de la télémédecine, ainsi que de nombreuses mesures visant à valoriser et faciliter l'exercice des professionnels de santé. Dans la lignée de ces mesures, il souhaiterait attirer son attention sur la situation des orthophonistes. En Sarthe par exemple, il manque près d'une centaine de praticiens pour atteindre la moyenne nationale, elle-même insuffisante. Il paraît donc pertinent d'adapter les mesures du plan « Ma Santé 2022 » à ce corps de métier, en supprimant le *numerus clausus* et en reconnaissant la téléorthophonie notamment. Il souhaiterait donc savoir si de telles mesures sont à l'étude par le Gouvernement.

### *Retraites : généralités*

#### *Date de paiement de versement des pensions de retraite des CARSAT*

**25722.** – 7 janvier 2020. – M. Pierre Henriot attire l'attention de Mme la ministre des solidarités et de la santé sur la date de paiement des retraites des caisses d'assurance retraite et de la santé au travail dans la perspective de la réforme des retraites. Conformément à l'article R. 335-2 du code de la sécurité sociale, les pensions sont mises en paiement le huitième jour du mois suivant celui au titre duquel elles sont dues. Toutefois, le calendrier affiché confirme que les paiements sont effectués entre le 7 et le 10 du mois suivant l'échéance de la pension due. À ce délai s'ajoute celui de l'établissement financier de telle sorte que certains retraités attendent ainsi le 15 pour le « créditement ». Ce calendrier peut leur poser des difficultés au regard de certaines échéances fixées en début de mois. De surcroît, de nombreux régimes paient à partir du 24 du mois dû. Afin de répondre aux difficultés de certains retraités et dans un souci d'équité, il lui demande d'intégrer cette légitime revendication dans le projet de réforme des retraites et de lui faire part de la réflexion du Gouvernement en la matière.

## SOLIDARITÉS ET SANTÉ (M. LE SE AUPRÈS DE LA MINISTRE)

*Discriminations**Discrimination à l'égard des couples homosexuels dans les procédures d'adoption*

**25701.** – 7 janvier 2020. – Mme Aude Bono-Vandorme appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé sur la discrimination dont peuvent être victimes, dans certains départements, certains couples homosexuels ou certains célibataires agréés en vue de l'adoption d'un enfant. Un rapport de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) portant sur le « Contrôle des procédures d'adoption dans le département de Seine-Maritime », rendu en 2019, a montré en effet que les couples homosexuels, ou les célibataires, agréés en vue d'une adoption ne se sont vu proposer dans ce département que des « enfants à besoins spécifiques » (âgé de plus de 3 ans, handicapés, malades), entre 2013 et 2017. Les couples hétéroparentaux auraient été systématiquement préférés. Elle l'interroge donc sur les décisions prises par le Gouvernement afin de faire cesser cette injustice dans le traitement des dossiers.

*Famille**Création d'un fichier national de l'adoption*

**25707.** – 7 janvier 2020. – Mme Aude Bono-Vandorme appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé sur une nécessaire harmonisation des pratiques de l'adoption, en créant par exemple un fichier national qui favoriserait la coopération entre les départements. Force est en effet de constater que les organisations des départements ne sont pas identiques, et que certains départements n'ont même plus de service de l'adoption au regard du peu d'adoptions à réaliser annuellement. Elle l'interroge sur ses intentions à ce sujet.

*Famille**Textes sur l'adoption - Harmonisation - Adaptation nouvelles réalités familiales*

**25708.** – 7 janvier 2020. – Mme Aude Bono-Vandorme appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé sur le droit de l'adoption qui relève aujourd'hui de plusieurs textes : code civil, code de l'action sociale et des familles. Elle lui demande s'il ne faudrait pas aujourd'hui envisager une harmonisation de ces textes, qui ne sont pas actualisés de manière cohérente, afin de prendre en compte les nouvelles réalités familiales (familles recomposées, homoparentalités).

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Questions demeurées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N<sup>os</sup> 17645 Mme Sarah El Haïry ; 19310 Damien Pichereau ; 21423 Damien Pichereau.

*Énergie et carburants**Huile de palme et biocarburants*

**25702.** – 7 janvier 2020. – M. Ludovic Pajot attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'utilisation de l'huile de palme notamment dans les biocarburants. Lors du projet de loi de finances 2019 avait été votée l'exclusion de la liste des biocarburants des produits contenant de l'huile de palme en raison de son risque écologique majeur. Bien qu'étant l'huile végétale la plus utilisée dans le monde, l'huile de palme engendre une très forte déforestation pour être produite, ce qui menace directement la biodiversité tropicale, sans compter l'utilisation de nombreux produits toxiques pour la culture de palmiers utilisés pour la production de cette huile ainsi que l'expulsion des orangs-outans de leur habitat naturel. Une bataille commerciale se profile d'ailleurs entre l'Union européenne et l'Indonésie, premier producteur d'huile de palme dans le monde avec près de 30 millions de tonnes, suite à la plainte qui a été déposée par les autorités indonésiennes contre l'UE devant l'OMC pour politique discriminatoire. Il a en effet été décidé *via* la directive « Red II » d'exclure le biocarburant à base d'huile de palme des objectifs fixés par l'Europe pour les énergies renouvelables. En France, c'est près de 75 % de l'huile de palme qui est consommée sous forme de carburants. Le Conseil constitutionnel a par ailleurs

confirmé récemment l'exclusion de cette huile comme biocarburant. Mais une note récente des douanes semble aller dans le sens d'une éligibilité à l'avantage fiscal pour les biocarburants fabriqués à partir de résidus d'huile de palme. Il lui demande donc de bien vouloir lui confirmer que l'huile de palme ne sera en aucune façon réintégrée dans la liste des biocarburants, que ceux contenant des résidus d'huile de palme ne pourront bénéficier de l'avantage fiscal ainsi que de lui présenter les mesures qui peuvent être prises afin de développer d'autres types de biocarburants parfaitement respectueux de la biodiversité.

## TRANSPORTS

*Questions demeurrées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N° 19297 Guillaume Larrivé.

### *Transports routiers*

#### *Adribution des certificats de la qualité de l'air des véhicules*

**25725.** – 7 janvier 2020. – **M. Bruno Fuchs** alerte **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports**, sur les modalités d'attributions des certificats qualité de l'air pour les véhicules. La seule prise en compte de la date de première mise en circulation du véhicule semble aller à l'encontre de la priorité écologique fixée par le Gouvernement. Sachant que les moteurs récents permettent l'emploi de carburants issus de sources renouvelables, un véhicule récent dont les rejets en termes de gaz à effet de serre sont importants sera autorisé à circuler lors des pics de pollution alors qu'un autre plus sobre mais plus ancien en sera dans l'impossibilité. Il lui demande de bien vouloir justifier cette apparente contradiction et, le cas échéant d'intervenir afin de pallier cette situation.

## TRAVAIL

*Questions demeurrées sans réponse plus de trois mois après leur publication et dont les auteurs renouvellent les termes*

N° 13418 Damien Pichereau.

### *Formation professionnelle et apprentissage*

#### *Absence de normalisation des métiers d'intermédiaeurs en langue des signes*

**25711.** – 7 janvier 2020. – **M. Patrick Hetzel** attire l'attention de **Mme la ministre du travail** sur l'absence de normalisation des métiers d'interprètes et d'intermédiaeurs en langue des signes. Un cursus pour ce métier d'intermédiaireeur avait été créé en 2014 à la faculté d'Aix. Cette formation professionnelle a été abandonnée en juillet 2018 au profit d'une licence professionnelle d'intervention sociale et d'un master « parcours médiation langagière ». La quasi-totalité de ces formations sont dédiées aux étudiants entendants. Il apparaît donc préjudiciable que les sourds sévères et profonds, qui représentent deux millions de personnes, soient les grands oubliés des lois sur la formation professionnelle et de l'accès à l'emploi. Aussi, il lui demande s'il est prévu de permettre à ces personnes d'accéder sur tout le territoire à une formation aboutissant à une licence professionnelle d'intermédiaireeur.

### *Formation professionnelle et apprentissage*

#### *Droit à la formation et à l'apprentissage des salariés de droit privé des CCI*

**25712.** – 7 janvier 2020. – **M. Olivier Serva** interroge **Mme la ministre du travail** sur l'application des mesures de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel au nouveau statut du personnel des CCI. Suite à la promulgation de la loi PACTE coexistent aujourd'hui au sein du réseau consulaire des collaborateurs relevant du statut administratif du personnel des CCI pour les uns et des salariés de droit privé relevant du code du travail pour les autres. Cette situation particulière pose des difficultés d'applications des mesures relatives à la formation de la loi sur la liberté de choisir son avenir professionnel. En effet, les CCI sont exemptées, par l'article L. 6131-1.-

II du code du travail, de concourir au financement de la formation et de l'apprentissage. Elles ont donc prévu, dans le cadre de leur statut applicable au personnel de droit public, un financement à hauteur de 1,5 % de leur masse salariale pour développer les compétences des agents. De même, l'ordonnance n° 2017-53 du 19 janvier 2017 a étendu aux agents des CCI la possibilité de bénéficier du compte personnel d'activité prévu dans la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 et dans la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018. Le réseau consulaire a, pour y répondre, mis en place des contributions financières spécifiques pour ses agents : 0,2 % au titre du CPF et 0,2 % au titre du CPF de transition professionnelle. Concernant le personnel de droit privé, la loi PACTE prévoit pour les CCI la négociation d'une convention collective d'ici février 2020. Cette convention collective doit contenir toutes les dispositions pour garantir l'accès aux dispositifs de la loi avenir professionnel : CPF, CPF de transition professionnel, pro A à ces nouveaux salariés, sans que le droit ne comprenne de mesure de coordination avec l'article L. 6131-1 du code du travail. Les CCI se demandent donc si elles doivent élargir l'assiette des contributions actuelles à la masse salariale des collaborateurs de droit privé et à quels opérateurs les verser ainsi que sur la possibilité pour elles de bénéficier du dispositif Pro A, bien qu'elles ne s'acquittent pas de la contribution alternance. Il lui demande donc de clarifier les modalités permettant aux salariés de droit privé des CCI de bénéficier des dispositifs de formation et d'apprentissage issus de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

## 4. Réponses des ministres aux questions écrites

*Le présent fascicule comprend les réponses aux questions signalées le :*

**lundi 18 décembre 2017**

N° 1017 de M. Loïc Dombreval ;

**lundi 10 septembre 2018**

N° 6190 de M. Richard Ferrand ;

**lundi 21 janvier 2019**

N° 14420 de M. Hugues Renson ;

**lundi 29 avril 2019**

N° 13352 de Mme Elsa Faucillon ;

**lundi 21 octobre 2019**

N° 7695 de Mme Marie-Ange Magne ;

**lundi 28 octobre 2019**

N° 8390 de Mme Sandrine Josso ;

**lundi 4 novembre 2019**

N° 16560 de Mme Sophie Panonacle ;

**lundi 25 novembre 2019**

N° 12956 de Mme Frédérique Tuffnell.

*INDEX ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS AYANT OBTENU UNE OU PLUSIEURS RÉPONSES***A**

**Aliot (Louis) : 24970**, Europe et affaires étrangères (p. 88).

**Anato (Patrice) : 15489**, Transports (p. 103).

**Autain (Clémentine) Mme : 20857**, Europe et affaires étrangères (p. 83) ; **24258**, Europe et affaires étrangères (p. 86).

**B**

**Batho (Delphine) Mme : 24619**, Agriculture et alimentation (p. 57).

**Bazin (Thibault) : 22588**, Ville et logement (p. 118).

**Bazin-Malgras (Valérie) Mme : 16885**, Transports (p. 107) ; **23355**, Action et comptes publics (p. 45) ; **24852**, Agriculture et alimentation (p. 58).

**Berta (Philippe) : 12198**, Éducation nationale et jeunesse (p. 76).

**Besson-Moreau (Grégory) : 2287**, Action et comptes publics (p. 39) ; **23416**, Armées (p. 64).

**Blanchet (Christophe) : 23657**, Armées (p. 68) ; **23658**, Armées (p. 69).

**Bono-Vandorme (Aude) Mme : 22409**, Armées (p. 60) ; **24728**, Armées (p. 61).

**Boyer (Valérie) Mme : 21829**, Europe et affaires étrangères (p. 84) ; **24639**, Égalité femmes hommes et lutte contre les discriminations (p. 80).

**Brindeau (Pascal) : 24292**, Action et comptes publics (p. 47).

**Brochand (Bernard) : 18903**, Transports (p. 110).

**Brugnera (Anne) Mme : 23741**, Intérieur (p. 90).

**C**

**Castellani (Michel) : 23176**, Agriculture et alimentation (p. 53).

**Cazenove (Sébastien) : 24382**, Action et comptes publics (p. 48).

**Chassaing (André) : 22931**, Agriculture et alimentation (p. 49).

**Ciotti (Éric) : 19454**, Transports (p. 114).

**Cordier (Pierre) : 14842**, Transports (p. 101).

**Couillard (Bérangère) Mme : 24161**, Agriculture et alimentation (p. 56).

**D**

**Dalloz (Marie-Christine) Mme : 24159**, Agriculture et alimentation (p. 56).

**Descœur (Vincent) : 21125**, Transports (p. 111).

**Dharréville (Pierre) : 21831**, Europe et affaires étrangères (p. 83).



**Di Filippo (Fabien)** : 10755, Transports (p. 95) ; 22789, Transports (p. 117) ; 23173, Agriculture et alimentation (p. 52).

**Do (Stéphanie) Mme** : 24792, Europe et affaires étrangères (p. 87).

**Dombrevail (Loïc)** : 1017, Économie et finances (p. 73).

**Dubois (Marianne) Mme** : 15349, Transports (p. 102).

**Dupont-Aignan (Nicolas)** : 23415, Armées (p. 63) ; 23418, Armées (p. 65).

## E

**Evrard (José)** : 23302, Europe et affaires étrangères (p. 85) ; 24350, Armées (p. 70).

## F

**Falorni (Olivier)** : 24003, Agriculture et alimentation (p. 55).

**Faucillon (Elsa) Mme** : 13352, Europe et affaires étrangères (p. 81).

**Ferrand (Richard)** : 6190, Éducation nationale et jeunesse (p. 76).

**Fiévet (Jean-Marie)** : 10935, Transports (p. 97) ; 20902, Transports (p. 116).

**Fuchs (Bruno)** : 23172, Agriculture et alimentation (p. 52).

## G

**Gérard (Raphaël)** : 18800, Égalité femmes hommes et lutte contre les discriminations (p. 79).

**Granjus (Florence) Mme** : 22984, Agriculture et alimentation (p. 51).

**Grau (Romain)** : 14143, Action et comptes publics (p. 40).

## H

**Habib (David)** : 18728, Transports (p. 109) ; 24853, Agriculture et alimentation (p. 59).

**Haury (Yannick)** : 23941, Action et comptes publics (p. 46).

**Hetzel (Patrick)** : 22701, Action et comptes publics (p. 43).

**Houbron (Dimitri)** : 24398, Justice (p. 92).

## J

**Jolivet (François)** : 13850, Transports (p. 98).

**Josso (Sandrine) Mme** : 8390, Transports (p. 95) ; 16684, Transports (p. 106).

## K

**Kamardine (Mansour)** : 22890, Armées (p. 61).

**Karamanli (Marietta) Mme** : 655, Transports (p. 94).

**Kuster (Brigitte) Mme** : 5104, Transports (p. 95).



**L**

Lachaud (Bastien) : 23261, Armées (p. 62).

Lambert (François-Michel) : 13969, Transports (p. 99).

Larive (Michel) : 21282, Action et comptes publics (p. 42) ; 23303, Europe et affaires étrangères (p. 86).

Leclerc (Sébastien) : 22703, Éducation nationale et jeunesse (M. le SE auprès du ministre) (p. 78).

Lemoine (Patricia) Mme : 20050, Transports (p. 115).

Lorho (Marie-France) Mme : 23790, Intérieur (p. 91).

Luquet (Aude) Mme : 9249, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 70).

Lurton (Gilles) : 23312, Agriculture et alimentation (p. 54).

**M**

Magne (Marie-Ange) Mme : 7695, Action et comptes publics (p. 39).

Marlin (Franck) : 14841, Transports (p. 100).

Mis (Jean-Michel) : 21789, Justice (p. 91).

**N**

Nadot (Sébastien) : 20853, Europe et affaires étrangères (p. 82).

**P**

Panonacle (Sophie) Mme : 16560, Action et comptes publics (p. 41).

Perea (Alain) : 19818, Transports (p. 114).

Portarrieu (Jean-François) : 10622, Transports (p. 96).

Potier (Dominique) : 23174, Agriculture et alimentation (p. 52).

**Q**

Quatennens (Adrien) : 19450, Transports (p. 111).

**R**

Ramos (Richard) : 15927, Transports (p. 104).

Renson (Hugues) : 14420, Éducation nationale et jeunesse (p. 78) ; 24860, Agriculture et alimentation (p. 60).

Rist (Stéphanie) Mme : 16142, Transports (p. 105) ; 20904, Intérieur (p. 88).

Rolland (Vincent) : 22983, Agriculture et alimentation (p. 51).

Rubin (Sabine) Mme : 18917, Europe et affaires étrangères (p. 82).

Ruffin (François) : 22792, Action et comptes publics (p. 44).

**S**

Sarnez (Marielle de) Mme : 16938, Transports (p. 106).

Serville (Gabriel) : 20551, Transports (p. 116).

## T

Taurine (Bénédicte) Mme : 22818, Agriculture et alimentation (p. 49).

Teissier (Guy) : 17428, Transports (p. 108) ; 23656, Armées (p. 65).

Testé (Stéphane) : 16143, Transports (p. 105).

Tuffnell (Frédérique) Mme : 12956, Transports (p. 98) ; 19452, Transports (p. 113).

## U

Untermaier (Cécile) Mme : 23889, Justice (p. 92).

## V

Valentin (Isabelle) Mme : 19819, Économie et finances (p. 74).

Vallaud (Boris) : 10650, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 72).

Vatin (Pierre) : 22175, Transports (p. 112).

Verchère (Patrice) : 23000, Armées (p. 62).

Viala (Arnaud) : 22357, Action et comptes publics (p. 43).

Vignal (Patrick) : 23136, Intérieur (p. 89).

## W

Warsmann (Jean-Luc) : 15583, Transports (p. 104).

## Z

Zumkeller (Michel) : 23175, Agriculture et alimentation (p. 53).

## INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

## A

**Administration**

*Carte grise - Transport handicap, 23136* (p. 89) ;

*Impôts : vers le « zéro humain » ?, 22792* (p. 44).

**Agriculture**

*Acompte PAC 2019, 24159* (p. 56) ;

*Biocontrôle, 24161* (p. 56) ;

*Fauchage des jachères, 24852* (p. 58) ;

*Implantation de couverts végétaux suite intempéries, 24853* (p. 59).

**Aménagement du territoire**

*PLUI et développement des territoires ruraux, 10650* (p. 72).

**Animaux**

*Meilleure prise en compte du bien-être des volailles à l'abattoir, 24860* (p. 60).

**Aquaculture et pêche professionnelle**

*Ouverture de la pêche au chalut pélagique, 24003* (p. 55).

## B

**Bois et forêts**

*Spécificités des forêts à faible productivité et leur accès aux aides, 22818* (p. 49).

## C

**Chambres consulaires**

*Baisse du budget des chambres d'agriculture, 23172* (p. 52) ;

*Baisse TFNB - Budget chambres d'agriculture, 23173* (p. 52) ;

*Budget des chambres d'agriculture, 23174* (p. 52) ;

*Chambres d'agriculture, 22983* (p. 51) ;

*Conséquences de la baisse de la taxe additionnelle sur le foncier non-bâti, 22984* (p. 51) ;

*Enjeux d'une baisse de la ressource fiscale des chambres d'agriculture, 23175* (p. 53) ;

*Réduction ressources chambres d'agriculture, 23176* (p. 53).

## D

**Défense**

*Armées - Gestion du parc immobilier - Appel d'offres, 23656* (p. 65) ;

*Avenir de l'entreprise Photonis, 23000* (p. 62) ;

*« Bâtiments de combat » de la marine nationale, 23415* (p. 63) ;

*Bombardement américain sur l'usine Lafarge de Syrie, 24350* (p. 70) ;  
*Conditions de gestion - Logements domaniaux - Armées, 23416* (p. 64) ;  
*Conséquences économiques et sociales de la LPM, 23657* (p. 68) ;  
*Effets économiques de la LPM sur la filière « cyber », 23658* (p. 69) ;  
*Navires de surface de la marine nationale, 23418* (p. 65).

## Discriminations

*Déontologie des associations subventionnées par le Gouvernement, 18800* (p. 79).

## E

### Emploi et activité

*Dispositifs de réductions de charges sur les bas salaires, 7695* (p. 39).

### État

*ET 60 - Activités - Statistiques, 24728* (p. 61) ;

*ET 60 - Activités et statistiques., 22409* (p. 60).

### Étrangers

*Aide aux transports pour les clandestins, 10755* (p. 95) ;

*Réduction du Pass Navigo au profit des étrangers irréguliers, 5104* (p. 95).

## F

### Fonction publique territoriale

*Protection sociale des agents de la fonction publique territoriale, 24382* (p. 48).

## I

### Impôt sur le revenu

*Imposition des revenus issus des rentes viagères, 16560* (p. 41).

### Impôt sur les sociétés

*Ressources informatiques des petites communes rurales, 21282* (p. 42).

### Impôts et taxes

*Intérêts de retard - Art. 1727 du CGI, 14143* (p. 40) ;

*PME - entrepreneur - fiscalité, 2287* (p. 39).

### Impôts locaux

*Réévaluation très forte des valeurs locatives des biens immobiliers, 22701* (p. 43).

### Industrie

*Accompagnement de l'industrie aéronautique française, 15489* (p. 103).

### Internet

*Couverture numérique et téléphonique des territoires ruraux en montagne, 1017* (p. 73).

**J****Jeunes**

*Défiance des lycéens dans leur pouvoir démocratique et dans les institutions, 12198 (p. 76) ;*  
*Manque de crédits pour les recrutements de jeunes en service civique, 22703 (p. 78).*

**Justice**

*Place des algorithmes dans le secteur juridique, 21789 (p. 91) ; 23889 (p. 92) ; 24398 (p. 92).*

**L****Laïcité**

*Laïcité dans les armées, 23261 (p. 62).*

**Logement**

*Baisse des constructions, 22588 (p. 118) ;*  
*Poids du coût du logement sur les ménages les moins aisés, 9249 (p. 70).*

**O****Outre-mer**

*Base navale de Mayotte - Patrouilleur outre-mer - Montée en puissance, 22890 (p. 61) ;*  
*Concession aéroport de Cayenne, 20551 (p. 116).*

**P****Personnes handicapées**

*Garantir l'accès effectif des personnes handicapées aux avions, 13969 (p. 99) ;*  
*Inégalités de traitement entre voyageurs valides et handicapés SNCF, 18903 (p. 110).*

**Police**

*Troisième voie concours gardien de la paix, 23741 (p. 90).*

**Politique économique**

*Mouvement des gilets jaunes, 14841 (p. 100) ;*  
*Politique contre les automobilistes français, 14842 (p. 101).*

**Politique extérieure**

*Alliance Renault-Nissan, 23302 (p. 85) ;*  
*Atteintes aux droits de l'Homme au Royaume de Bahreïn, 23303 (p. 86) ;*  
*Construction du tramway de Jérusalem, 18917 (p. 82) ;*  
*Enlèvements en Égypte par les groupes islamistes, 21829 (p. 84) ;*  
*Implication d'EGIS à Jérusalem, 21831 (p. 83) ;*  
*Les tensions en mer orientale, 24792 (p. 87) ;*  
*Participation de sociétés françaises à la construction du tramway de Jerusalem, 20853 (p. 82) ;*  
*Relations de la France avec les États impliqués dans la guerre au Yémen, 13352 (p. 81) ;*

*Situation en Catalogne et conséquence sur le département 66, 24970 (p. 88) ;*  
*Soudan : l'impératif démocratique, 20857 (p. 83) ;*  
*Sri Lanka : quelle réponse de la France pour les Tamouls ?, 24258 (p. 86) ;*  
*Statut juridique de l'Office franco-québécois pour la jeunesse, 14420 (p. 78).*

## Pollution

*Restrictions de circulation vignette Crit'Air, 16885 (p. 107).*

## Produits dangereux

*Application de la loi EGalim en matière d'un usage des contenants en plastique, 23312 (p. 54) ;*  
*Application du principe de précaution concernant les fongicides SDHI, 24619 (p. 57).*

## R

### Retraites : généralités

*Cumul de pension militaire d'invalidité avec d'autres aides de l'État, 22357 (p. 43) ;*  
*Les contraintes administratives des veuves et des veufs, 23941 (p. 46).*

## S

### Santé

*Inégalités alimentaires et nécessité de nouvelles mesures, 22931 (p. 49).*

### Sécurité des biens et des personnes

*Décret d'application sur la gratuité des péages pour les véhicules des SDIS, 16142 (p. 105) ;*  
*Hébergement des centres nautiques, 6190 (p. 76) ;*  
*Non-assujettissement aux péages des véhicules d'intérêt général en opération, 15583 (p. 104) ;*  
*Paiement des péages autoroutiers par les véhicules de secours, 16143 (p. 105) ;*  
*Péage - Véhicules prioritaires - Décrets d'application, 15349 (p. 102) ;*  
*Situations dans lesquelles surviennent les violences conjugales, 24639 (p. 80) ;*  
*Véhicules d'intérêt général prioritaires - Péage - Décret d'application, 15927 (p. 104).*

### Sécurité routière

*Doublement de la totalité des glissières de sécurité, 18728 (p. 109).*

### Services publics

*Démantèlement des trésoreries de proximité, 24292 (p. 47) ;*  
*Réorganisation territoriale de la direction générale des finances publiques, 23355 (p. 45).*

## T

### Terrorisme

*Attentat islamiste de la préfecture de police, 23790 (p. 91).*

### Tourisme et loisirs

*Pescatourisme - Frein réglementaire au développement de cette activité, 19818 (p. 114) ;*

*Tourisme à vélo, 10622* (p. 96).

## Traités et conventions

*Marine marchande -Transport maritime, 17428* (p. 108).

## Transports

*Avenir du transport d'utilité sociale dans les zones rurales, 20050* (p. 115) ;

*Crit'air - Conséquences sur les travailleurs, 22789* (p. 117) ;

*Inégalité territoriale en matière de mobilité, 13850* (p. 98) ;

*Régulation des transports de marchandises, 10935* (p. 97).

## Transports aériens

*La privatisation des trois aéroports franciliens, 19819* (p. 74).

## Transports ferroviaires

*Contre l'abandon du service d'autos-trains, 19450* (p. 111) ;

*Fermeture du service auto-train, 22175* (p. 112) ;

*Nuisances Ligne LGV Sarthe 2ème circonscription, 655* (p. 94) ;

*Réouverture de la ligne ferroviaire Thouars-Parthenay-Niort, 20902* (p. 116) ;

*Suppression service de transport de voiture en train, 21125* (p. 111).

## Transports par eau

*Accord de l'OMI et transformation de la construction navale française, 8390* (p. 95) ;

*Déclin du pavillon maritime français, 16938* (p. 106) ;

*Situation du secteur de la marine marchande, 16684* (p. 106) ;

*Vulnérabilités chaîne de la logistique des navires porte-conteneurs, 19452* (p. 113).

## Transports routiers

*Le plan de relance autoroutier, 19454* (p. 114) ;

*Maintien du principe d'égalité dans les transports publics, 12956* (p. 98) ;

*Véhicules de transport de produits sanguins en catégorie B, 20904* (p. 88).

## Réponses des ministres aux questions écrites

(Les questions comportant un \* après le nom du député font l'objet d'une réponse commune.)

### ACTION ET COMPTES PUBLICS

#### *Impôts et taxes*

##### *PME - entrepreneur - fiscalité*

**2287.** – 24 octobre 2017. – M. **Grégory Besson-Moreau** interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur la possibilité de mettre en place un mode de taxation spécifique pour l'entrepreneur. L'entrepreneur n'a pas de salaire. Sa rémunération dépend directement des résultats de son entreprise. Le pénaliser, c'est pénaliser son entreprise. Sa protection sociale est elle aussi différente. Il convient donc de prendre en compte ces éléments en cessant de dissocier personne morale et personne physique. Il faut apporter des modifications aux modalités actuelles de calcul et de paiement des cotisations RSI en permettant de recourir à l'auto-liquidation, et ce afin de tenir compte des variations de revenu des travailleurs indépendants. Il faut limiter l'assujettissement à charges sociales et fiscales, aux sommes effectivement prélevées par l'exploitant et exonérer les revenus non disponibles demeurant dans l'entreprise. Enfin, il faut ne plus considérer comme un salaire assujetti aux cotisations sociales les dividendes des gérants majoritaires de SARL, aléatoires car directement liés aux résultats de l'entreprise. Il lui demande sa position sur ces différentes questions. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Les sociétés de personnes (entreprises individuelles, EURL, sociétés en nom collectif ou sociétés civiles) ont un régime particulier d'imposition sur le revenu. Au sein de ce régime, le chef d'entreprise ou, le cas échéant, chaque associé est personnellement redevable de l'impôt sur le revenu calculé sur la part des bénéfices de l'entreprise correspondant aux droits de chaque associé. De même, les cotisations sociales de l'entrepreneur individuel ou des associés de la société sont calculées sur ce même bénéfice. Dans ce régime, la rémunération de l'entrepreneur individuel ou des associés se confond donc au sens fiscal et social avec le résultat ou le déficit de l'entreprise. Si l'entrepreneur souhaite que ses cotisations sociales soient calculées uniquement sur la rémunération qu'il se verse, il peut opter pour le régime d'imposition sur les sociétés. Dans ce cas, le bénéfice duquel les rémunérations versées au chef d'entreprise ou aux associés sont déduites, sera imposé à l'impôt sur les sociétés et les cotisations sociales calculées sur cette rémunération. Il peut par ailleurs opter pour une autre forme de société telle que la SARL qui relève de plein droit du régime d'imposition sur les sociétés. S'agissant de l'ajustement des cotisations calculées au plus près des revenus, le Gouvernement a annoncé en septembre 2017, le lancement d'une expérimentation d'un dispositif visant à permettre aux travailleurs indépendants de déclarer mensuellement leur revenu, de calculer immédiatement les cotisations dues et de télé-payer le montant des cotisations ainsi calculées. Cette expérimentation a été lancée le 31 janvier 2019 dans deux régions (Ile-de-France et Languedoc-Roussillon) auprès des artisans et commerçants. Elle a été prolongée dans la loi de financement de la sécurité sociale pour 2020. Ce dispositif sera ensuite généralisé à tout le territoire sous réserve du bilan qui en sera dressé. Enfin, l'assujettissement à cotisations sociales des dividendes des travailleurs indépendants n'est prévu que pour éviter que l'assiette des cotisations sociales soit diminuée de manière fictive par des personnes qui feraient passer pour des dividendes une rémunération qui correspond en réalité à celle de leur activité, et non celle de leur capital. La rémunération du capital ne peut en effet se substituer à celle du travail dans le seul but de minimiser ainsi les contributions fiscales et sociales dues. Aussi, la réintégration dans l'assiette des cotisations est prévue des sommes qui excèdent 10 % du capital social permet de garantir que des cotisations seront prélevées et ouvriront des droits à ces personnes à une hauteur suffisante au regard de leurs revenus. Ce dispositif vise à rétablir la nature véritable des rémunérations en cause. Il constitue un enjeu crucial de financement de la protection sociale des chefs d'entreprise et d'équité devant les prélèvements.

#### *Emploi et activité*

##### *Dispositifs de réductions de charges sur les bas salaires*

**7695.** – 24 avril 2018. – Mme Marie-Ange Magne attire l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur les conséquences du dispositif dit « allègement Fillon ». Cette réduction de charges sur les bas salaires jusqu'à 1,6 SMIC mise en place en 2003 produit une action bénéfique sur le maintien de l'emploi malgré un effet d'aubaine pour certaines embauches. Cependant, cette mesure n'incite pas les entreprises à augmenter les salaires



ni à verser de primes. En effet, l'employeur devra supporter la rémunération supplémentaire, l'augmentation de charges induite et la diminution de « l'allègement Fillon », tout ceci représentant un coût important pour les petites entreprises, ce qui peut inciter ces dernières à verser des primes non-déclarées aux salariés. Les mesures du Gouvernement pour alléger le coût du travail et redonner du pouvoir d'achat vont dans le bon sens. Malgré cela, les effets négatifs des différents dispositifs sur les bas salaires (Fillon, CICE) demeurent. Elle souhaite alors connaître sa position sur cette question et sur les mesures envisageables pour permettre aux employeurs de mieux rémunérer leurs salariés sans se mettre en difficulté. – **Question signalée.**

*Réponse.* – Les dispositifs d'exonération ou de réductions des cotisations et contributions dues par les employeurs ont pour objectif principal de soutenir la création d'emploi, ce qui explique leur ciblage prioritairement sur les bas salaires (rémunérations inférieures à 1,6 SMIC pour la réduction générale, anciennement « allègement Fillon »), là où la baisse du coût du travail sur l'emploi est la plus efficace. Le Gouvernement a fait du renforcement de ces dispositifs une priorité, avec la transformation du CICE en allègement pérenne de cotisations et l'intégration dans le champ de la réduction générale en 2019 des cotisations de retraite complémentaire et des contributions d'assurance chômage, celles-ci étant donc désormais totalement exonérées pour l'employeur au niveau du SMIC. A ce niveau de rémunération, le taux global d'allègement est renforcé, passant de 36,3 % en 2018 (en prenant en compte le CICE) à 40 % en 2019. Ce nouveau dispositif n'a pas pour effet de pénaliser les employeurs qui augmenteraient les salaires ou verseraient des primes à leurs salariés. En effet, le caractère dégressif de la réduction générale jusqu'à 1,6 SMIC permet d'éviter tout effet de seuil, c'est-à-dire qu'une augmentation de rémunération se traduise par une augmentation très importante des cotisations et contributions dues. En outre, les dispositifs généraux d'allègements existent aussi pour des niveaux plus élevés de rémunération, jusqu'à 2,5 SMIC (transformation en 2019 du CICE en une réduction proportionnelle de 6 points du taux de la cotisation d'assurance maladie) et 3,5 SMIC (réduction d'1,8 point du taux de la cotisation d'allocations familiales), et permettent d'accompagner les entreprises employant une main d'œuvre plus qualifiée. Toutefois, le Gouvernement dispose d'autres outils que les exonérations de cotisations sociales pour inciter les employeurs à augmenter les rémunérations ainsi qu'à favoriser le pouvoir d'achat des actifs. La loi du 24 décembre 2018 portant mesures d'urgence économiques et sociales, en plus d'exonérer de cotisations salariales et d'impôt sur le revenu les rémunérations dues au titre des heures supplémentaires et de revaloriser la prime d'activité, a aussi permis aux entreprises de verser, sur les trois premiers mois de l'année 2019 et pour les salariés rémunérés jusqu'à trois fois le montant du SMIC (soit environ 3 600 € net par mois), une prime exceptionnelle pouvant aller jusqu'à 1 000 €, sans prélèvements sociaux, ni impôts. Ainsi, quelques 5 millions de salariés ont reçu de leur employeur une prime exceptionnelle, d'un montant moyen de 400 euros et 2,2 milliards d'euros de primes ont été versés par les entreprises au total. À l'issue du « Grand Débat National », le Président de la République a annoncé de nouvelles mesures pour l'incitation au travail et pour le pouvoir d'achat en 2020. Outre une baisse de 5 Md€ de l'impôt sur le revenu, les employeurs sont en 2020 de nouveau encouragés à verser des primes par la reconduction du dispositif d'exonération totale des cotisations et contributions sociales, ainsi que de l'impôt sur le revenu, dans la limite de 1 000 € de rémunération versée. La conditionnalité de cette exonération à la conclusion ou à l'existence d'un accord d'intéressement permettra de mieux associer les salariés aux résultats de l'entreprise, en lien avec les mesures en faveur du développement de ces accords d'intéressement ainsi que de la participation mise en œuvre par la LFSS pour 2019 (suppression du forfait social pour les entreprises de moins de 250 salariés) puis par la loi PACTE (sécurisation des accords et obligation de négocier pour les branches professionnelles). L'ensemble de ces mesures permettront de dynamiser le pouvoir d'achat des ménages, qui a déjà progressé de 2 % en 2019 contre + 1,2 % en 2018, tout en limitant le coût pour les entreprises.

### *Impôts et taxes*

#### *Intérêts de retard - Art. 1727 du CGI*

**14143.** – 13 novembre 2018. – **M. Romain Grau** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur les intérêts de retard. L'article 1727 du code général des impôts porte sur les règles régissant les intérêts de retard assortissant les rappels. Les intérêts de retard ne sont pas une sanction. Ils n'ont, par suite, pas à être motivés. Comme le rappelle régulièrement la jurisprudence, les intérêts de retard ont pour objet de compenser le préjudice subi par l'État du fait de l'encaissement tardif de sa créance. Il lui demande combien de fois l'administration a infligé des intérêts de retard en 2018 sur le fondement de l'article 1727 du code général des impôts et pour quels montants.

*Réponse.* – L'intérêt de retard prévu à l'article 1727 du code général des impôts (CGI) s'applique à tous les impôts, droits, taxes, redevances ou sommes établis ou recouvrés par la direction générale des finances publiques (DGFIP),

dès lors que la somme due n'est pas acquittée en totalité dans le délai légal. Il a pour objet de compenser le préjudice financier subi par le Trésor du fait de l'encaissement tardif de sa créance. Il couvre, en plus du simple retard, le défaut de paiement et l'insuffisance de paiement. Le gouvernement a récemment adapté ce dispositif. D'une part, la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018 a réduit de moitié le taux de l'intérêt de retard prévu par le CGI, compte tenu du niveau des taux de marché. D'autre part, la loi n° 2018-727 du 10 août 2018 pour un Etat au service d'une société de confiance a notamment, dans l'esprit du droit à l'erreur et afin de favoriser les démarches de régularisation des contribuables de bonne foi, institué une réduction de moitié de l'intérêt de retard en cas de dépôt spontané d'une déclaration rectificative. Elle a aussi étendu aux contrôles sur pièces et aux examens de situation fiscale personnelle (ESFP) la réduction de 30 % mentionnée à l'article L. 62 du livre des procédures fiscales en cas de régularisation au cours d'une vérification de comptabilité. Enfin, elle a prévu l'application de ces dispositifs dans le cas où le contribuable s'acquitte des sommes dues conformément à un plan de règlement. S'agissant de l'application de l'intérêt de retard, elle intervient dans un très grand nombre de situations, relevant aussi bien des services de gestion chargés de recevoir les déclarations fiscales des particuliers et des professionnels (dépôt tardif d'une déclaration assortie d'un paiement, paiement tardif d'une imposition précédemment déclarée ou d'un rappel notifié par le service...) que de ceux chargés du contrôle fiscal (intérêts de retard appliqués dans le cadre d'une procédure de rectification). Au regard des intérêts de retard appliqués dans ces différentes situations, les applications informatiques de suivi permettent des dénombrements sur les seuls intérêts appliqués dans le cadre de l'activité de contrôle fiscal. Ainsi, en 2018, dans le cadre du contrôle fiscal externe des particuliers et des professionnels et du contrôle sur pièces des professionnels, 73 436 dossiers de redevables particuliers et professionnels ont donné lieu à la notification d'intérêts de retard pour un montant total de 611 052 998 euros. Le nombre des contrôles sur pièces de particuliers ayant conduit à l'application des intérêts de retard n'est pas connu ; en revanche, il est possible d'indiquer le montant des intérêts de retard appliqués dans ce cadre en matière d'impôt sur le revenu et de prélèvements sociaux, qui s'élève en 2018 à 48 585 827 euros.

### *Impôt sur le revenu*

#### *Imposition des revenus issus des rentes viagères*

**16560.** – 5 février 2019. – **Mme Sophie Panonacle** interroge **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les revenus issus des rentes viagères à titre onéreux. Les sommes perçues à ce titre sont soumises à l'impôt sur le revenu pour une fraction de leur montant qui dépend de l'âge du crédientier au moment de la vente de son bien (de 70 % à 30 %). Une partie est en effet exonérée. Les ventes en viager constituent souvent, pour le crédientier, un apport financier complémentaire à une pension de retraite qui ne permet pas, ou plus, de couvrir l'intégralité ses dépenses courantes. Si ces revenus ont pu constituer par le passé un moyen d'améliorer son niveau de vie, ils représentent parfois un complément à une pension de retraite insuffisante. Ils permettent également de faire face aux frais liés à la dépendance. Dans un contexte de vieillissement de la population française grâce à l'allongement de l'espérance de vie, elle lui demande si le Gouvernement envisage d'assouplir la fiscalité sur les revenus issus des rentes viagères, par exemple en supprimant, sous certaines conditions, les prélèvements sociaux sur la rente. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

**Réponse.** – Les ventes en viager représentent 5 000 ventes par an, soit 0,5 % des ventes immobilières réalisées en France chaque année, selon l'Institut d'Expertise et de Formation au Viager (IEFV). Ce type de vente permet d'accroître les revenus des crédientiers d'environ 50 % tandis que leur patrimoine financier augmente de 150 % suite à la vente de leur bien. Les revenus tirés de ces ventes sont assujettis aux prélèvements sociaux à 17,2 % mais les crédientiers bénéficient d'un dispositif favorable. Ils ont effectivement droit à un abattement d'assiette pour le calcul des prélèvements sociaux et d'impôt sur le revenu. Cet abattement s'apprécie au jour d'entrée en service de la rente et non de la vente du bien, donc au moment même où le crédientier commence à tirer bénéfice de la vente. L'abattement d'assiette s'échelonne de 30 % pour les moins de 50 ans à 70 % pour les crédientiers de 70 ans et plus. Ainsi, une personne de plus de 70 ans n'est assujettie à la CSG que sur 30 % de ses revenus issus de la vente en viager. De même, l'âge moyen des vendeurs est d'environ 79 ans selon la Chambre des notaires et seuls 11% des vendeurs ont moins de 70 ans. Ainsi, 89 % des personnes touchant des revenus issus de vente en viager bénéficient d'un abattement d'assiette de 70 % sur les sommes soumises à l'impôt sur le revenu et sur les prélèvements sociaux sur les revenus du capital. Il n'apparaît donc pas nécessaire de modifier les dispositions relatives aux prélèvements sociaux assis sur les revenus du patrimoine pour les bénéficiaires de revenus issus de rentes viagères à titre onéreux. Par ailleurs, l'introduction de mesures dérogatoires comme l'application d'un taux réduit de CSG sur ces revenus, porterait atteinte aux principes d'égalité de traitement et de neutralité des prélèvements sociaux entre les différentes catégories de revenus du capital.

*Impôt sur les sociétés**Ressources informatiques des petites communes rurales*

**21282.** – 9 juillet 2019. – M. Michel Larive attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur la menace qui pèse sur l'accès aux ressources informatiques des petites communes rurales. L'Agence de gestion et de développement informatique (AGEDI) est une structure qui offre à un coût proportionné, par rapport au budget des plus petites communes, un accès à des logiciels informatiques nécessaires à la gestion quotidienne des affaires locales. C'est un interlocuteur de référence et de confiance dans le domaine du numérique pour 10 % des communes françaises et pour plus de 6 500 collectivités territoriales en France. Pourtant, l'administration publique a décidé de l'assujettir à l'impôt sur les sociétés, et ce, rétroactivement. Il s'agit d'une procédure de redressement fiscal qui va condamner le syndicat à disparaître sur le court terme. Dans un premier temps, M. le député s'oppose au principe d'une telle décision, qui va à l'encontre de la bonne santé financière des communes. En effet, la disparition d'un tel syndicat amènerait une augmentation des coûts informatiques des communes de l'ordre d'une multiplication par cinq, voire par dix. Dans un second temps, il rappelle que l'AGEDI est un syndicat mixte constitué de collectivités territoriales. De ce fait, il ne saurait être assujetti à l'impôt sur les sociétés, en vertu de l'article 207 1-6 du code général des impôts. De plus, si l'on se réfère à la règle des 4 P (prix, produit, place, promotion) qui détermine si une association est soumise ou non aux impôts commerciaux, il apparaît les éléments suivants : l'AGEDI ne construit pas un prix par rapport à un marché, elle met à disposition gracieusement ses produits, elle place ses produits hors du marché des grands éditeurs privés de logiciels et ne propose pas de promotion de type démarchage commercial. Ainsi, soumettre l'AGEDI à une telle imposition est contestable et relève en réalité du choix politique de réduction drastique des dépenses publiques. Cette politique menace déjà largement le bloc communal, qui a vu se réduire la dotation globale de fonctionnement pendant que de nouvelles compétences lui étaient transférées. Mais elle ne saurait se répandre au mépris des règles d'imposition des établissements publics administratifs et au point d'impacter en profondeur la bonne administration des communes, un échelon fondamental pour le milieu rural. Dans l'Ariège, de nombreux maires de communes (Saint-Girons, Prat-Bonrepaux, Arrien-en-Bethmale, Fabas, Cerizols, Castillon-en-Couserans, Teilhet, Erp, Lacourt, Alos, Le Peyrat, Montjoie-en-Couserans, Tarascon, Labastide-sur-l'Hers) ont d'ailleurs directement fait part de leurs inquiétudes à M. le député. Alors que le Président de la République Emmanuel Macron faisait de la réduction de la « fracture numérique » une de ses promesses de campagne, il lui demande comment elle justifie cette décision administrative, dont elle ne saurait ignorer les conséquences pratiques pour la vie quotidienne des administrés. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Pour des raisons tenant au secret professionnel prévu à l'article L.103 du livre des procédures fiscales (LPF), il n'est pas possible de communiquer des informations relatives à la situation de l'agence de gestion et de développement informatique (AGEDI). Les précisions suivantes peuvent néanmoins être apportées s'agissant des règles d'assujettissement aux impôts commerciaux des collectivités et établissements publics. Conformément aux dispositions combinées du 1 de l'article 206 et de l'article 1654 du code général des impôts (CGI) ainsi que de l'article 165 de l'annexe IV au CGI, sont passibles de l'impôt sur les sociétés (IS) les établissements publics ainsi que les organismes de l'État et des collectivités territoriales jouissant de l'autonomie financière réalisant des opérations à caractère lucratif. S'agissant de la nature des activités exercées par les organismes de droit public, les critères de lucrativité dégagés par la jurisprudence du Conseil d'État sont repris par la doctrine administrative (*Bulletin Officiel des Finances Publiques (BOFiP) - Impôts, BOI-IS-CHAMP-10-50-10-20*). Ainsi, sous réserve de la condition tenant au caractère désintéressé de la gestion de ces organismes, qui est présumée remplie pour les organismes de droit public, le caractère lucratif d'une activité s'apprécie en analysant le produit proposé, le public visé, les prix pratiqués ainsi que la publicité réalisée (méthode dite des « 4 P »). Par conséquent, un organisme de droit public doit être soumis à l'IS s'il exerce une activité concurrentielle dans des conditions similaires à celles d'une entreprise commerciale (CE, 30 juin 2016 n° 382975, *centre départemental de Méjannes-le-Clap*; CE, 28 janvier 2015 n° 371501, *syndicat mixte de l'aéroport de Saint-Brieuc Armor*; CE, 20 juin 2012 n° 341410, *Commune de la Ciotat*). Toutefois, lorsqu'ils se livrent à une exploitation lucrative, les régions et les ententes interrégionales, les départements et les ententes interdépartementales, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes constitués exclusivement de collectivités territoriales ou de groupements de ces collectivités, ainsi que leurs régies de services publics, bénéficient d'une exemption formelle d'IS, en application du 6° du 1 de l'article 207 du CGI. Conformément à la jurisprudence du Conseil d'État (CE, 16 janvier 1956 n° s 13019, 15018 et 15019; CE, 7 mars 2012 n° 331970, *Commune de Saint-Cyprien*), cette exonération ne s'applique qu'au titre de l'exécution d'un service public indispensable à la satisfaction des besoins collectifs de la population. Ainsi, demeurent

imposables les structures qui exploitent des services à caractère industriel et commercial non indispensables à la satisfaction des besoins collectifs des habitants au sens de la jurisprudence du Conseil d'État. La direction générale des finances publiques (DGFIP) veille, dans le strict respect des procédures prévues par le LPF, à la correcte application de ces règles, sous le contrôle du juge de l'impôt.

### *Retraites : généralités*

#### *Cumul de pension militaire d'invalidité avec d'autres aides de l'État*

**22357.** – 6 août 2019. – M. Arnaud Viala alerte M. le ministre de l'action et des comptes publics sur la situation relative au cumul de pension militaire d'invalidité avec d'autres aides de l'État, notamment la retraite civile. Dans le code des pensions d'invalidés et des victimes de guerre, aucune mention n'est faite quant à cette impossibilité de cumuler plusieurs pensions. De plus, lorsque plusieurs pensions sont perçues par un tiers, l'indice de la pension d'invalidité ne peut être portée à son indice maximal, ce qui sous-entend que le cumul est possible. Il lui demande donc de bien vouloir apporter une clarification, concernant cette situation.

*Réponse.* – La pension militaire d'invalidité (PMI) représente le paiement d'une dette de reconnaissance de la Nation envers ceux qui ont lutté pour la défense de la patrie ou qui ont été victimes de cette lutte. Il s'agit d'une réparation qui présente un caractère forfaitaire, les modalités de calcul de l'indemnisation étant uniquement basées sur le taux d'invalidité et le grade. S'agissant des règles de cumul, elles sont définies par l'article L. 162-1 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre qui dispose que ces pensions ne peuvent se cumuler avec « toute autre indemnisation attribuée au titre d'un autre régime de réparation pour le même chef de préjudice ». À cet égard, il ressort de la jurisprudence du Conseil d'État que les PMI ont pour objet de réparer, d'une part, les pertes de revenus et l'incidence professionnelle résultant de l'incapacité physique et, d'autre part, le déficit fonctionnel permanent. Aussi, seuls ces postes de préjudice sont pris en compte pour l'application de l'article L. 162-1. Ainsi, lorsque la situation de cumul est avérée, les rentes, indemnités en capital, allocations temporaires d'invalidité ou toute autre indemnité servie en vertu d'un autre régime de réparation au titre des mêmes postes de préjudice que ceux qui ouvrent droit à PMI sont déduites de son montant. En revanche, les PMI, en raison même de leur nature, sont intégralement cumulables avec des pensions de retraite, quel que soit le régime concerné (fonctionnaires, militaires, sécurité sociale, retraites complémentaires, ...).

43

### *Impôts locaux*

#### *Réévaluation très forte des valeurs locatives des biens immobiliers*

**22701.** – 10 septembre 2019. – M. Patrick Hetzel interroge M. le ministre de l'action et des comptes publics sur l'évolution de la taxe foncière. En effet, durant l'été les services fiscaux ont revu, quasi systématiquement à la hausse, la valeur locative de nombreux logements en France. Or c'est cette valeur locative qui permet de calculer les impôts fonciers dont la taxe foncière. Durant le courant de l'été, des dizaines de milliers de concitoyens propriétaires ont reçu un courrier de l'administration fiscale qui leur annonçait une très substantielle hausse de la taxe foncière liée à une hausse des valeurs locatives. L'Union nationale des propriétaires immobiliers parle d'ailleurs d'un coup de force de l'administration fiscale dans certaines régions car généralement ces révisions sont effectuées au compte-goutte et de façon très parcimonieuse alors que là le phénomène semble être très massif. M. le député souhaite donc connaître les chiffres annuels des hausses ainsi effectuées pour les années allant de 2014 à 2019 afin de pouvoir mesurer l'évolution du phénomène de revalorisation des valeurs locatives par l'administration fiscale dans le temps. Par ailleurs, il souhaite savoir si les contribuables pourront avoir un délai de recours de quatre mois car le délai actuel de deux mois est extrêmement court pour permettre aux contribuables de réunir toutes les pièces pour contester l'évaluation effectuée par l'administration fiscale, d'autant plus que les dits courriers ont été envoyés en pleine période estivale et que beaucoup de citoyens ont ainsi réceptionné ces courriers à leur retours de congés avec un délai de recours déjà entamé.

*Réponse.* – Les bases d'imposition de la taxe foncière sur les propriétés bâties des locaux d'habitation ont augmenté de 3,4 % entre 2018 et 2019 (soit + 2,078 Md€). Cette hausse trouve son origine pour près des deux-tiers (64 %) dans la prise en compte de l'inflation (l'indice des prix à la consommation retenu pour la revalorisation des bases imposables s'est établi à 2,2 % sur la période de référence) et pour plus d'un quart (27 %) à la prise en charge des déclarations transmises par les redevables notamment en cas de construction ou d'agrandissement. Les évaluations d'office menées par la DGFIP tant en matière de réévaluation des valeurs locatives que de la prise en compte des constructions ou aménagements non déclarés représentent ainsi moins de 10 % du montant total de l'augmentation annuelle des bases. Dès lors, les hausses de taxes foncières liées aux actions de l'administration en matière de réévaluation des valeurs locatives menées sur l'ensemble des départements ont une ampleur sur le



plan national limitée. Cette action des services fonciers, fréquente, n'est ni inédite, ni exceptionnelle. La prise en compte de ces changements des propriétés bâties (travaux d'amélioration...) se traduit par une mise à jour, à la hausse comme à la baisse, des valeurs locatives. Les opérations de fiabilisation des bases des collectivités locales trouvent leur fondement dans le respect du principe d'égalité des contribuables devant la loi fiscale et les charges publiques. La procédure est totalement transparente. Les propriétaires concernés sont informés, par courrier, de la mise à jour de la base d'imposition de leurs biens et des conséquences en matière de taxe foncière préalablement à l'envoi de l'avis d'imposition. Dans ce cadre, un redevable peut toujours demander des renseignements complémentaires et, le cas échéant, s'il estime erronée la valeur locative retenue par l'administration, présenter une réclamation en vue de contester l'évaluation de sa propriété. Cette réclamation doit être déposée au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle de la mise en recouvrement du rôle. Au cas présent, les redevables ont donc jusqu'au 31 décembre 2020 pour contester les impositions établies au titre de l'année 2019. Par ailleurs, afin de prévenir toute augmentation brutale de la valeur locative foncière due à la constatation de changements de caractéristiques physiques ou d'environnement, le deuxième alinéa du 1 du I de l'article 1517 du code général des impôts (CGI) offre, sous certaines conditions, la possibilité aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) d'étaler sur 3 ans les augmentations de valeur locative supérieures à 30 % de la valeur locative de l'année précédant celle de la prise en compte de ces changements. L'augmentation de la valeur locative est alors retenue, à hauteur d'un tiers la première année, des deux tiers la deuxième année et en totalité à compter de la troisième année. Si l'utilisateur rencontre des difficultés pour s'acquitter de son impôt, il peut demander, à titre exceptionnel, un délai de paiement. Sa demande sera appréciée par le service des impôts en fonction de sa situation particulière et pourra donner lieu, si les conditions sont réunies, à un échéancier de paiement. Enfin, la loi de finances pour 2020 élargit le périmètre des compétences de la commission départementale des valeurs locatives des locaux professionnels aux locaux d'habitation. Les parlementaires, membres de cette commission, seront donc directement associés aux travaux, menés à l'échelle départementale, de révision des valeurs locatives.

### *Administration*

#### *Impôts : vers le « zéro humain » ?*

**22792.** – 17 septembre 2019. – **M. François Ruffin** interroge **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur le chemin du « zéro humain » en cours aux impôts et la désertion des zones rurales : Rue, Crécy-en-Ponthieu, Saint-Valery-sur-Somme, Ault, Gamaches, Flixecourt, Hallencourt, Oisemont, Moreuil, Péronne, Ham, Roye, Rosières-en-Santerre, Corbie, Acheux-en-Amiénois... Voilà des bourgs où les habitants venaient régler leurs impôts, leurs factures (d'eau, de cantine scolaire, de centre de loisirs, de crèche, de salle des fêtes, d'hôpital), demander des étalements pour échapper aux frais bancaires, signaler des problèmes. Dans chacune de ces communes, la trésorerie doit fermer. Mais comment qualifier cette politique ? Par un « fort renforcement de la présence des services publics dans les territoires où le sentiment d'abandon de l'État se développe ». Chapeau ! Le ministre est le champion des sophismes. Dans ce numéro de prestidigitateur, il poursuit : « ces trésoreries seront remplacées par des maisons d'accueil ». Qu'importe si aucun agent des finances publiques ne sera présent et si, semble-t-il, les citoyens pourraient être accueillis par des stagiaires, services civiques ou employés de la Poste. Qu'importe si ces personnels sont ignorants des questions fiscales ou du code général des impôts. D'après les cadres de la DGFIP, les contribuables pourraient avoir à prendre rendez-vous, et n'auront droit qu'à une vidéoconférence avec un agent compétent. C'est en fait une désertion qui se dessine et il redoute que les impôts suivent la même pente, inhumaine au sens propre du terme, « sans humain », que par exemple a suivi le gaz. Il y a trente ans encore, les abonnés à GDF qui rencontraient des difficultés avec leurs factures pouvaient être accueillis à Amiens, Abbeville ou Albert. Aujourd'hui, il n'existe plus aucun interlocuteur en chair et en os, les services téléphoniques d'Engie, eux-mêmes sont délocalisés, et c'est en passant par le Maroc ou Madagascar, en passant par des étoiles et des dièses sur leur clavier que les usagers s'enfoncent dans la désespérance, tel le Daniel Blake de Ken Loach. Au nom du numérique et de la modernisation, il lui demande s'il compte entraîner tous les services publics vers la même inhumanité.

**Réponse.** – La démarche de construction du nouveau réseau de proximité des finances publiques initiée le 6 juin dernier par le Ministre de l'Action et des comptes publics vise à augmenter d'au moins 30 % le nombre de points de contact entre cette administration et les usagers, qu'il s'agisse des particuliers, des entreprises, des hôpitaux ou des collectivités territoriales. C'est la raison pour laquelle, le projet élaboré par le Directeur départemental des finances publiques de la Somme en concertation avec le Préfet prévoit une présence de la DGFIP dans 34 communes, soit 6 de plus qu'actuellement. Pour autant, cette carte ne constitue qu'une base de départ pour nourrir la concertation qui est en cours. Celle-ci doit permettre aux élus locaux et nationaux, aux agents des

finances publiques et aux usagers d'exprimer leurs souhaits et leur vision pour l'implantation de ces services publics dans le département de la Somme. Rien n'est donc décidé et rien ne se fera sans que les parties prenantes à la concertation, et en particulier les élus, aient été associés. Au contraire, cette démarche vise à rompre avec les pratiques précédentes, où les évolutions ne consistaient qu'en des fermetures de services publics, décidées annuellement, le plus souvent depuis Paris, sans visibilité territoriale d'ensemble et sans que les élus, la population et les agents ne soient véritablement associés, ni même parfois bien informés en amont. Dans le projet élaboré par le Directeur départemental des finances publiques de la Somme, l'implantation d'un accueil de proximité est envisagé dans toutes les communes citées (Rue, Crécy-en-Ponthieu, Saint-Valery-sur-Somme, Ault, Gamaches, Flixecourt, Hallencourt, Oisemont, Moreuil, Péronne, Ham, Roye, Rosières-en-Santerre, Corbie, Acheux-en-Amiénois). Pour les usagers particuliers, c'est-à-dire pour l'essentiel des contribuables, il s'agit d'offrir de nouvelles formes d'accueil, permettant d'apporter un service là où la DGFIP n'est plus présente depuis longtemps ou n'a même jamais été présente, en lien notamment avec les autres services publics présents sur le territoire concerné. Les usagers auront ainsi accès à des formes de présence plus diversifiées. Ils pourront notamment entrer en contact avec les services de la DGFIP dans les espaces France services (EFS), fixes et/ou mobiles (des expériences concluantes sont en cours dans plusieurs départements), ou encore au travers de permanences ou de rendez-vous en mairie, y compris dans les plus petites communes, selon des modalités et des plages horaires qui font également partie de la concertation en cours. Dans ce contexte, une attention particulière sera accordée à l'accompagnement au numérique des usagers, tout particulièrement des personnes âgées. Il s'agit donc de dépasser la forme traditionnelle de présence de la DGFIP qui se caractérise par un immeuble pour la seule DGFIP, des plages d'ouverture au public « standard » et sans rendez-vous, pour offrir aux particuliers un service adapté : ces accueils de proximité doivent couvrir l'ensemble des bassins de vie, et en tout état de cause être plus nombreux que les points de présence actuels ; le service doit être rendu dans les plages horaires où cela est utile, et de préférence sur rendez-vous : l'utilisateur est reçu à l'heure dite sans attendre et pour un entretien préparé à l'avance par l'agent DGFIP, ce qui évite à l'utilisateur de devoir renouveler sa démarche. L'accompagnement des usagers au plus près de leurs besoins est au centre de la réforme. La gouvernance rénovée qui accompagnera le déploiement des EFS, au niveau national comme local, incluant la présence d'élus, permettra de s'assurer du maintien dans la durée d'un fonctionnement optimal. Les agents polyvalents de "France Services" pourront accompagner les usagers dans leurs démarches pour déclarer leurs revenus, payer leurs impôts et leurs amendes, signaler un changement de statut administratif ou régler des redevances du secteur public local et présenter aux usagers qui le souhaitent le fonctionnement des sites ministériels « [impot.gouv.fr](http://impot.gouv.fr) » et « [oups.gouv.fr](http://oups.gouv.fr) ». Les usagers trouveront également dans les EFS des postes informatiques avec accès à internet pour accomplir leurs démarches administratives. Un tel dispositif permettra aux personnes résidant en « zone blanche » et aux personnes non équipées d'une connexion à internet de mettre à jour leur situation administrative et de se familiariser avec les nouveaux usages et outils informatiques. Les agents des EFS seront formés par la DGFIP sur les sujets de sa compétence. Ils disposeront d'un réseau de référents dans les services spécialisés de la DGFIP qu'ils solliciteront en tant que de besoin. Par ailleurs, des agents des finances publiques entreront en contact direct avec les usagers autant qu'il le faudra, sous la forme de permanences dont la fréquence entre dans le champ de la concertation en cours avec les élus locaux. Des outils de visio-conférence permettront également, si nécessaire, de contacter directement la personne en charge du dossier fiscal du contribuable. Il n'est en aucun cas envisagé de confier l'accueil des usagers dans les espaces France services à des stagiaires ou des jeunes en services civique.

### *Services publics*

#### *Réorganisation territoriale de la direction générale des finances publiques*

**23355.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – Mme Valérie Bazin-Malgras attire l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur la réorganisation territoriale de la direction générale des finances publiques (DGFIP) et les fermetures de trésoreries qui en découlent. En effet, il semble que cette réorganisation aura de graves conséquences sur l'accès au service public de proximité, ainsi que sur l'activité économique locale avec la suppression des trésoreries de proximité. Ainsi, les contribuables ruraux n'auront plus facilement accès au guichet des services d'impôt aux particuliers, des services d'impôt aux entreprises, ou des trésoreries pour obtenir des réponses à leurs questions. Les collectivités, au premier rang desquelles les mairies, souffriront d'un éloignement du service qui gère leur comptabilité. Les permanences remplaçant la DGFIP (maisons de service au public, maisons France service, voire simples permanences en mairie), n'offriront pas les mêmes compétences techniques que les trésoreries. Les élus locaux et les citoyens s'inquiètent de ces réorganisations, de leurs visées et de leurs conséquences, en ce qui les

concerne mais également à l'égard des personnels des trésoreries. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles sont les mesures qu'il entend prendre pour répondre à ces inquiétudes et pour proposer un service public accessible et efficace à tous les citoyens, notamment en milieu rural.

*Réponse.* – La démarche de construction du nouveau réseau de proximité des finances publiques initiée le 6 juin 2019 a vocation à augmenter d'au moins 30 % le nombre de points de contact entre cette administration et les usagers, qu'il s'agisse des particuliers, des entreprises, des hôpitaux ou des collectivités territoriales. Au contraire, cette démarche vise à rompre avec les pratiques précédentes, où les évolutions ne consistaient qu'en des fermetures de services publics, décidées annuellement, le plus souvent depuis Paris, sans visibilité territoriale d'ensemble et sans que les élus, la population et les agents ne soient véritablement associés, ni même parfois bien informés en amont. Pour les usagers particuliers, c'est-à-dire pour l'essentiel des contribuables, il s'agit d'offrir de nouvelles formes d'accueil, permettant d'apporter un service là où la DGFIP n'est plus présente depuis longtemps ou n'a même jamais été présente, en lien notamment avec les autres services publics présents sur le territoire concerné. Les usagers auront ainsi accès à des formes de présence plus diversifiées. Ils pourront notamment entrer en contact avec les services de la DGFIP dans les espaces France Services, fixes et/ou mobiles (des expériences concluantes sont en cours dans plusieurs départements), ou encore au travers de permanences ou de rendez-vous en mairie, y compris dans les plus petites communes, selon des modalités et des plages horaires qui entrent également dans le champ de la concertation. La montée en qualité passera, notamment, par l'offre d'un bouquet de services beaucoup plus large, par un renforcement et une homogénéisation de la formation des agents des structures, par des horaires d'ouverture plus étendus et plus réguliers, mais aussi par l'organisation d'échanges structurés avec les partenaires impliqués afin d'apporter une réponse aux différentes situations des usagers. Les espaces France Services seront en outre tenus de respecter les engagements du référentiel Marianne et devront, de plus, réaliser chaque année une enquête de satisfaction auprès de leurs usagers et en publier les résultats. Dans ce contexte, une attention particulière sera accordée à l'accompagnement au numérique des usagers, tout particulièrement des personnes âgées. Il s'agit donc de dépasser la forme traditionnelle de présence de la DGFIP qui se caractérise par un immeuble pour la seule DGFIP, des plages d'ouverture au public « standard » et sans rendez-vous, pour offrir aux particuliers un service adapté : ces accueils de proximité doivent couvrir l'ensemble des bassins de vie, et en tout état de cause être plus nombreux que les points de présence actuels. Le service sera rendu dans les plages horaires où cela est utile, et de préférence sur rendez-vous. L'utilisateur sera reçu à l'heure dite sans attendre et pour un entretien préparé à l'avance par l'agent DGFIP, ce qui évite à l'utilisateur de devoir renouveler sa démarche. Dans tous les cas, l'accompagnement des usagers au plus près de leurs besoins est au centre de la réforme. La gouvernance rénovée qui accompagnera le déploiement des Espaces France services, au niveau national comme local, incluant la présence d'élus, permettra de s'assurer du maintien dans la durée d'un fonctionnement optimal. S'agissant de la gestion financière et comptable des collectivités locales, le déploiement du nouveau réseau de proximité doit permettre d'améliorer les prestations offertes en matière de gestion financière et comptable des collectivités locales et de conseil aux élus, notamment pour les collectivités les plus petites ou les plus fragiles. A cet effet, les missions réglementaires dévolues aux comptables publics seront regroupées dans des services de gestion comptable (SGC), ce qui permettra de gagner en efficacité, notamment en termes de délais de paiement. Parallèlement, la DGFIP mobilisera des cadres de haut niveau exclusivement affectés à la mission de conseil auprès des collectivités locales, qui seront installés dans les territoires au plus près des élus et des ordonnateurs. Les conseillers aux décideurs locaux travailleront en étroite coordination avec les SGC et pourront aussi mobiliser plus facilement tout le panel de compétence et d'expertise de la DGFIP. Ce sont des moyens nouveaux que cette direction a choisi de déployer sur le terrain pour répondre précisément à la demande de plus grande proximité et des citoyens et des élus.

### *Retraites : généralités*

#### *Les contraintes administratives des veuves et des veufs*

**23941.** – 22 octobre 2019. – M. Yannick Haury appelle l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur les contraintes administratives auxquelles doivent faire face les personnes après la perte de leur conjoint. Lorsqu'une demande de versement de pension de réversion est faite, il leur faut plusieurs mois avant qu'elle ne soit traitée et que la pension leur soit versée, alors même que les familles peuvent faire face durant cette période à des difficultés financières. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement pour faciliter les démarches administratives des veuves et des veufs, notamment pour diminuer les délais d'attribution des pensions de réversion.

*Réponse.* – Des dispositions sont prévues par les textes pour faire bénéficier au conjoint survivant de la pension de réversion le plus rapidement possible. Dans le régime général, les régimes de base agricoles et le régime de base des professions libérales, dès lors que le conjoint survivant remplit les conditions d'âge et de ressources, la pension de réversion est égale à 54 % du montant de base de la retraite personnelle dont bénéficiait ou aurait bénéficié l'assuré décédé ou disparu. Le conjoint survivant choisit le point de départ de sa pension de réversion. Ce point de départ est obligatoirement le premier jour d'un mois, et au plus tôt le jour de sa demande. Le point de départ ne peut pas se situer avant la date à laquelle le conjoint survivant remplit la condition d'âge. S'il n'indique pas son choix, la caisse de retraite l'informe que le point de départ est fixé au plus tôt le premier jour du mois qui suit sa demande. Si la demande est déposée dans le délai d'un an après le décès (ou la période de 12 mois qui suit la disparition), le point de départ peut être fixé au plus tôt le premier jour du mois qui suit le décès (ou la disparition). Le décret du 30 août 2016 relatif au délai de versement d'une pension de réversion a pour objet de garantir le paiement d'une pension de réversion dans le délai de quatre mois à compter du dépôt d'une demande complète, laquelle doit être établie sur un formulaire dédié. Il vise à inciter les assurés à transmettre tous les éléments nécessaires à l'étude de leur demande de pension de réversion afin de réduire le plus possible la période éventuelle de baisse de ressources liée au décès de leur conjoint. Par ailleurs, en pratique, l'amélioration des délais de liquidation des pensions de réversion, pour épargner aux conjoints survivants toute rupture de ressources, est une préoccupation constante du Gouvernement. C'est pourquoi l'objectif d'amélioration des délais de traitement des dossiers de pension de réversion figure dans la convention d'objectifs et de gestion (COG) conclue entre l'Etat et la Caisse nationale d'assurance vieillesse pour la période 2018-2022 qui prévoit des délais de traitement plus exigeants. Au terme de cette COG, le taux de dossiers notifiés dans les quatre mois suivant le dépôt de la demande a été fixé à 55 %. Au-delà de cet engagement, les organismes relevant du régime général et des régimes agricoles ont la possibilité de verser des avances sur fonds d'action sanitaire et sociale, sans attendre l'expiration du délai de quatre mois, pour les assurés se trouvant dans les situations de fragilité les plus manifestes.

### *Services publics*

#### *Démantèlement des trésoreries de proximité*

**24292.** – 5 novembre 2019. – **M. Pascal Brindeau** attire l'attention de **M. le ministre de l'action et des comptes publics** sur le projet de réorganisation territoriale du réseau de la direction générale des finances publiques (DGFIP). En effet, ce projet qui prévoit la multiplication, d'ici à 2022, de « points de contact » ou d'« accueils de proximité » sur l'ensemble du territoire national fait craindre chez beaucoup d'élus et de habitants des territoires ruraux un risque de démantèlement des trésoreries de proximité. Ce projet fait peser la suppression de plus d'un millier de trésoreries et centres des impôts, alors que près de 700 d'entre eux ont déjà disparu depuis 2012. S'agissant du Loir-et-Cher, huit trésoreries ont ou vont fermer d'ici à 2022. Les activités de celles-ci seront transférées dans des maisons de service au public (MSAP) et dans des « Maisons France Services ». La nouvelle cartographie présentée pour le Loir-et-Cher met en avant la présence de la DGFIP dans vingt-deux communes en 2022, soit cinq de plus qu'actuellement, mais cela ne remplace pas la fermeture des trésoreries. Or la formation généraliste des agents de MSAP et des « Maisons France Services » ne peut permettre de les qualifier de points d'accueil spécialisés, ayant des compétences en finances publiques. Les inquiétudes sont grandes de voir démantelé le réseau des trésoreries de proximité et par conséquent encore fragilisés les services publics de proximité dans les territoires ruraux. En conséquence, il lui demande si le projet gouvernemental ne risque pas, contrairement à l'objectif affiché et aux attentes exprimées par les Français lors du « grand débat national », de contribuer à éloigner encore davantage les administrés des services de l'État. Aussi, il souhaite connaître les mesures qu'il entend prendre pour maintenir un réseau de trésoreries de proximité, avec plein exercice de leurs compétences actuelles, sur l'ensemble du territoire loir-et-chérien.

*Réponse.* – La démarche de construction du nouveau réseau de proximité des finances publiques initiée le 6 juin dernier par le ministre de l'action et des comptes publics vise à augmenter d'au moins 30 % le nombre de points de contact entre cette administration et les usagers, qu'il s'agisse des particuliers, des entreprises, des hôpitaux ou des collectivités territoriales. C'est la raison pour laquelle, le projet élaboré par le Directeur départemental des finances publiques du Loir-et-Cher, en concertation avec le Préfet, prévoit une présence de la DGFIP dans 22 communes, soit 5 de plus qu'actuellement. Ce projet fait l'objet d'une concertation depuis plus de six mois avec les élus locaux et nationaux, les agents des finances publiques et les usagers. Cette démarche inédite vise à rompre avec les pratiques précédentes, où les évolutions ne consistaient qu'en des fermetures de services publics, décidées annuellement, le plus souvent depuis Paris, sans visibilité territoriale d'ensemble et sans que les élus, la population et les agents ne soient véritablement associés, ni même parfois bien informés en amont. Pour les usagers particuliers, c'est-à-dire pour l'essentiel des contribuables, il s'agit d'offrir de nouvelles formes d'accueil,



permettant d'apporter un service là où la DGFIP n'est plus présente depuis longtemps ou n'a même jamais été présente, en lien notamment avec les autres services publics présents sur le territoire concerné. Les usagers auront ainsi accès à des formes de présence plus diversifiées. Ils pourront notamment entrer en contact avec les services de la DGFIP dans les espaces France services (EFS), fixes et/ou mobiles (des expériences concluantes sont en cours dans plusieurs départements), ou encore au travers de permanences ou de rendez-vous en mairie, y compris dans les plus petites communes, selon des modalités et des plages horaires qui font également partie de la concertation en cours. Dans ce contexte, une attention particulière sera accordée à l'accompagnement au numérique des usagers, tout particulièrement des personnes âgées. Il s'agit donc de dépasser la forme traditionnelle de présence de la DGFIP qui se caractérise par un immeuble pour la seule DGFIP, des plages d'ouverture au public « standard » et sans rendez-vous, pour offrir aux particuliers un service adapté : ces accueils de proximité doivent couvrir l'ensemble des bassins de vie, et en tout état de cause être plus nombreux que les points de présence actuels ; le service doit être rendu dans les plages horaires où cela est utile, et de préférence sur rendez-vous : l'utilisateur est reçu à l'heure dite sans attendre et pour un entretien préparé à l'avance par l'agent DGFIP, ce qui évite à l'utilisateur de devoir renouveler sa démarche. L'accompagnement des usagers au plus près de leurs besoins est au centre de la réforme. La gouvernance renouvelée qui accompagnera le déploiement des EFS, au niveau national comme local, incluant la présence d'élus, permettra de s'assurer du maintien dans la durée d'un fonctionnement optimal. Les agents polyvalents de France Services pourront accompagner les usagers dans leurs démarches pour déclarer leurs revenus, payer leurs impôts et leurs amendes, signaler un changement de statut administratif ou régler des redevances du secteur public local et présenter aux usagers qui le souhaitent le fonctionnement des sites ministériels « [impot.gouv.fr](http://impot.gouv.fr) » et « [oups.gouv.fr](http://oups.gouv.fr) ». Les usagers trouveront également dans les EFS des postes informatiques avec accès à internet pour accomplir leurs démarches administratives. Un tel dispositif permettra aux personnes résidant en « zone blanche » et aux personnes non équipées d'une connexion à internet de mettre à jour leur situation administrative et de se familiariser avec les nouveaux usages et outils informatiques. Les agents de France Services seront formés par la DGFIP sur les sujets de sa compétence. Ils disposeront d'un réseau de référents dans les services spécialisés de la DGFIP qu'ils solliciteront en tant que de besoin. Par ailleurs, des agents des finances publiques entreront en contact direct avec les usagers autant qu'il le faudra, sous la forme de permanences dont la fréquence entre dans le champ de la concertation en cours avec les élus locaux. Des outils de visio-conférence permettront également, si nécessaire, de contacter directement la personne en charge du dossier fiscal du contribuable. Il n'est en aucun cas envisagé de confier l'accueil des usagers dans les espaces France services à des stagiaires ou des jeunes en services civique. Enfin, les fonctions assurées aujourd'hui par les trésoreries seront regroupées dans des services de gestion comptable. S'agissant de l'offre de services aux collectivités locales, le déploiement du nouveau réseau de proximité doit permettre d'améliorer les prestations offertes en matière de gestion financière et comptable des collectivités locales et de conseil aux élus, notamment pour les collectivités les plus petites ou les plus fragiles. A cet effet, les missions réglementaires dévolues aux comptables publics seront regroupées dans des services de gestion comptable (SGC), ce qui permettra de gagner en efficacité, notamment en termes de délais de paiement. Parallèlement, la DGFIP mobilisera des cadres de haut niveau exclusivement affectés à la mission de conseil auprès des collectivités locales, qui seront installés dans les territoires au plus près des élus et des ordonnateurs. Les conseillers aux décideurs locaux travailleront en étroite coordination avec les SGC et pourront aussi mobiliser plus facilement tout le panel de compétence et d'expertise de la DGFIP. Ce sont des moyens nouveaux que cette direction a choisi de déployer sur le terrain pour répondre précisément à la demande de plus grande proximité et des citoyens et des élus.

### *Fonction publique territoriale*

#### *Protection sociale des agents de la fonction publique territoriale*

**24382.** – 12 novembre 2019. – M. Sébastien Cazenove interroge M. le ministre de l'action et des comptes publics sur la protection sociale et le régime indemnitaires des agents de la fonction publique territoriale. Durant une période d'arrêt maladie ordinaire et/ou suivi d'un arrêt de longue maladie, conformément à l'article 2 du décret n° 2010-997, le fonctionnaire est placé en congé de longue maladie ou de longue durée à la suite d'une demande présentée au cours d'un congé antérieurement accordé, les primes et indemnités qui lui ont été versées durant son congé de maladie lui demeurent acquises. Toutefois, l'article premier de ce même décret précise que le bénéficiaire de ces primes et indemnités n'est octroyé qu'aux fonctionnaires relevant de la loi du 11 janvier 1984, donc de la fonction publique d'État (FPE), aux magistrats de l'ordre judiciaire ainsi qu'aux agents non titulaires relevant du décret du 17 janvier 1986 applicables aux agents contractuels de l'État. De fait, ces dispositions ne concernant pas les agents de la fonction publique territoriale (FPT), se pose alors la question de l'égalité de

traitement entre fonctionnaires de deux volets différents. Aussi, il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage une révision des conditions de maintien des primes et indemnités durant les congés maladies ordinaires et de longue durée pour les agents de la fonction publique territoriale.

*Réponse.* – Le décret n° 2010-997 du 26 août 2010 relatif au régime de maintien des primes et indemnités des agents publics de l'État et des magistrats de l'ordre judiciaire dans certaines situations de congés ne prévoit pas le maintien du régime indemnitaire durant les congés de longue maladie et les congés de longue durée. Par exception, l'article 2 du même décret dispose que l'agent placé dans cette situation à la suite d'une demande présentée au cours d'un congé de maladie ordinaire conserve le bénéfice des primes et indemnités qui avaient été maintenues durant ce congé initial. En l'absence de dispositions législatives spécifiques, ce dispositif applicable aux agents de l'État ne s'impose pas aux collectivités territoriales. Dans le respect du principe de parité, ces dernières ont néanmoins la possibilité de prévoir, par délibération, un tel dispositif. Si les employeurs territoriaux ne sont pas soumis aux dispositions du décret du 26 août 2010 précité, ils demeurent libres toutefois de s'en inspirer et, par conséquent, de garantir le maintien des primes et indemnités versées au cours d'un congé antérieur à un placement rétroactif en congé de longue maladie ou de longue durée.

## AGRICULTURE ET ALIMENTATION

### *Bois et forêts*

#### *Spécificités des forêts à faible productivité et leur accès aux aides*

**22818.** – 17 septembre 2019. – **Mme Bénédicte Taurine** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les difficultés que rencontrent les propriétaires de forêts à faible productivité pour bénéficier des aides de l'État ou de l'Europe. Un des principaux critères d'attribution de ces aides est leur efficacité qui est caractérisée par le volume de bois mobilisé en regard de l'importance de l'aide. Or un simple coup d'œil sur la plaquette du service de l'inventaire forestier statistique 2016 de l'IGN montre de façon incontestable une différence entre les 3 régions du sud et le reste de la France. Même en Ariège il existe des forêts correctement gérées dont la productivité est de l'ordre de 2,5 m<sup>3</sup>/ha/an, par exemple sur les coteaux secs de Mirepoix. Il est bien évident que lorsque la faiblesse de la productivité est due au climat ou à la nature du sol les investissements dans ces forêts que l'on pourrait appeler « pauvres » n'auront jamais la même efficacité que pour les autres forêts : elles se trouvent de ce fait gravement handicapées pour bénéficier des aides alors qu'elles assurent d'autres services substantiels pour la collectivité (fixation des sols, filtration de l'eau, absorption de gaz carbonique, constitution du paysage...). Alors que dans de nombreux domaines la collectivité prend en compte les contraintes inhérentes aux handicaps (mesures d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, jeux para-olympiques en parallèle aux jeux Olympiques, mesures spécifiques pour les « zones défavorisées » en agriculture) Mme la députée s'étonne que le même bon sens ne soit pas de mise pour les espaces boisés. Elle demande lui donc à s'il envisage de créer des aides spécifiquement destinées à ces forêts à faible productivité, ce qui nécessite préalablement d'en définir les critères de classification (par exemple à partir des informations détenues par l'IGN : climat, terrain, roches mères, types de sols, niveau hydrique), les enjeux ou objectifs fixés à ces forêts et les politiques spécifiques qui leur seront appliquées pour atteindre ces objectifs ou s'il préfère ignorer 15 % des forêts françaises.

*Réponse.* – Tous les propriétaires forestiers, quel que soit le niveau de productivité de leur forêt, bénéficient des mêmes conditions d'accès aux aides de l'État ou de l'Europe. Les forêts à moindre rentabilité peuvent cependant nécessiter une part d'autofinancement plus importante pour les propriétaires en cas d'investissement. Selon la réglementation communautaire sur les aides d'État et conformément aux lignes directrices agricoles et forestières, il n'est pas possible de retenir le niveau de rentabilité des forêts comme critère dans l'attribution des aides. Dans le cadre des échanges actuellement en cours sur les projets de règlements concernant la politique agricole commune *post* 2020, le Gouvernement français porte la demande de majorer le taux de soutien pour les investissements forestiers dans les zones défavorisées, et notamment les zones de montagne.

### *Santé*

#### *Inégalités alimentaires et nécessité de nouvelles mesures*

**22931.** – 17 septembre 2019. – **M. André Chassaigne** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la croissance des inégalités alimentaires et la nécessité de nouvelles mesures en faveur de l'accès de tous à une alimentation équilibrée et de qualité. Une étude récente publiée en août 2019 par la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et de la statistique (DREES) du ministère des solidarités et de la santé, et menée pendant

l'année scolaire 2016-2017 vient confirmer la croissance des inégalités devant l'alimentation chez les plus jeunes : « en 2017, 18 % des adolescents en classe de troisième sont en surcharge pondérale et 5 % sont obèses. Entre 2009 et 2017, les prévalences de la surcharge pondérale et de l'obésité sont en hausse, en particulier pour les filles (de 17 % en 2009 à 20 % en 2017) ». L'étude précise notamment que « ces évolutions sont marquées par de fortes inégalités sociales. Ainsi, 24 % des enfants d'ouvriers sont en surcharge pondérale et 8 % sont obèses, contre respectivement 12 % et 3 % des enfants de cadres. [] Les enfants d'ouvriers étant deux fois plus nombreux à déclarer ne prendre un petit-déjeuner que rarement ou jamais [] et [] concernant le repas du midi, 29 % des élèves de troisième ne fréquentent la cantine que rarement ou jamais, cela concerne la moitié des élèves filles ou fils d'ouvriers et 16 % des enfants de cadres ». En septembre 2018, l'avis du Conseil national de l'alimentation portant sur l'alimentation favorable à la santé pointait lui-aussi le fait que près de 12 % des personnes vivaient dans un foyer en situation d'insécurité alimentaire pour des raisons financières, soit près de 7 millions de personnes. Un colloque conduit par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC) en 2015 évaluait lui, à 32 %, la population totale en insécurité alimentaire quantitative ou qualitative, avec près de 20 % des parents d'enfants de moins de 18 ans qui rencontrent des difficultés financières pour payer la cantine. L'ensemble des données disponibles confirment le lien étroit entre précarité et insécurité alimentaires et croissance des inégalités sociales. Il apparaît ainsi indispensable de lancer un véritable plan alimentaire national et européen, doté de nouveaux moyens financiers, s'appuyant sur les recommandations de l'ensemble des acteurs de l'alimentation. En particulier, l'extension au petit-déjeuner et la gratuité de l'accès à une restauration scolaire de qualité apparaissent aujourd'hui comme des leviers essentiels pour permettre une action efficace en direction des plus jeunes. Toute ambition dans ce domaine nécessite de dégager des moyens budgétaires très ambitieux et pérennes notamment à destination des collectivités compétentes en matière de restauration scolaire. Par ailleurs, les projets alimentaires territoriaux et le programme national pour l'alimentation ne disposent pas aujourd'hui des moyens suffisants pour impulser et conduire dans la durée de véritables politiques de l'alimentation favorables à la santé. Aussi, il souhaiterait connaître les actions qu'il compte mettre en œuvre pour lutter efficacement contre la croissance des inégalités alimentaires. Il lui demande notamment quels moyens nouveaux seront mobilisés en faveur de l'extension de l'accès et de la gratuité de la restauration scolaire.

*Réponse.* – L'alimentation est un des déterminants majeurs de la santé, mais elle joue également un rôle essentiel sur les questions d'identité, de lien social et familial, de plaisir et de culture. Or elle est généralement la première variable d'ajustement du budget quotidien des ménages, et plus de 8 millions de personnes se déclarent en insécurité alimentaire pour des raisons financières selon l'étude INCA3 publiée par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. En 2017, les états généraux de l'alimentation ont mis en évidence la nécessité d'appréhender la lutte contre la précarité alimentaire dans sa globalité, en allant au-delà de la vision nutritive. Il s'agit alors d'assurer la coexistence de dispositifs d'urgence (l'aide alimentaire) et de formes durables d'accès à une alimentation de qualité pour tous, en prenant en compte l'ensemble des dimensions de l'alimentation, et en favorisant le développement du pouvoir d'agir des personnes. Cette approche a été consacrée par la loi EGALIM du 30 octobre 2018, et a trouvé une traduction interministérielle au travers du programme national de l'alimentation et de la nutrition, composé de deux plans phares : le programme national pour l'alimentation (PNA) et le plan national nutrition santé. La politique de l'alimentation participe en premier lieu à la prévention de la précarité alimentaire *via* l'obligation faite à la restauration collective de s'approvisionner au moins à 50 % en produits de qualité et durables en 2022, permettant ainsi d'offrir une alimentation de meilleure qualité, au plus grand nombre, notamment aux enfants et aux personnes âgées. Le PNA vise quant à lui à réduire les inégalités territoriales d'accès à une bonne alimentation, par la couverture de l'ensemble des bassins de production et de consommation par des projets alimentaires territoriaux (PAT). L'appel à projets du PNA est lancé chaque année depuis 2014. L'appel à projets lancé en septembre 2019 dispose d'une enveloppe de 2 millions d'euros, dont une dotation de 1,3 million d'euros apportée par le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, en hausse de 300 000 euros pour renforcer le soutien à l'émergence de nouveaux PAT. La loi EGALIM a par ailleurs inscrit la lutte contre la précarité alimentaire dans le code de l'action sociale et des familles. L'ordonnance du 21 octobre 2019 relative à la lutte contre le gaspillage alimentaire étend aussi aux opérateurs de la restauration collective préparant plus de 3 000 repas par jour, et ceux de l'industrie agro-alimentaire réalisant un chiffre annuel supérieur à 50 Millions d'euros, l'obligation de dons. Cependant, le fonds européen d'aide aux plus démunis, doté de 3,8 milliards d'euros sur la programmation 2014-2020, est le principal outil de financement de l'aide alimentaire. Dans le cadre des négociations sur le prochain cadre financier pluriannuel 2021-2027, la France aura à cœur de préserver cet outil. En outre, la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté permet à ce stade à 37 000 enfants dans 400 écoles situées en zones précitées de bénéficier des petits déjeuners à l'école. À terme, 100 000 à 200 000 enfants pourront en bénéficier. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019, près de 4 000 communes et

intercommunalités rurales fragiles peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'État pour mettre en place une tarification sociale des repas de cantine scolaire servis aux enfants pauvres. À terme, dans les communes ciblées, plus de 500 000 enfants pourraient bénéficier d'une tarification de la cantine plus progressive avec les revenus des familles, dont 100 000 enfants bénéficiant d'un tarif à un euro ou moins. Enfin, le programme MALIN, qui permet de réduire considérablement le coût de l'alimentation infantile, et en particulier du lait maternisé, sera généralisé.

### *Chambres consulaires*

#### *Chambres d'agriculture*

**22983.** – 24 septembre 2019. – **M. Vincent Rolland\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la baisse du budget des chambres d'agriculture. Le ministère de l'agriculture a annoncé cet été une baisse de la taxe additionnelle sur la taxe sur le foncier non bâti (TATFNB) de 15 % dès l'année prochaine. Or cette taxe représente près de la moitié du budget des chambres d'agriculture. À titre d'exemple, cela représente près de 6 millions d'euros pour la région Rhône-Alpes Auvergne. Les chambres d'agriculture œuvrent au quotidien pour les territoires et cette mesure fait planer une ombre sur l'avenir des plus de 8 000 salariés qui y travaillent. Ces derniers notent avec justesse que des coupes budgétaires aussi sèches iraient à l'encontre de l'efficacité, de la proximité et de l'accompagnement réalisé au quotidien auprès des agriculteurs, des forestiers et des collectivités, alors même que les enjeux pour l'agriculture et la ruralité n'ont jamais été aussi forts. Par conséquent, il lui demande l'avis du Gouvernement sur le sujet et souhaite qu'il assure les chambres d'agriculture de la pérennité de leur activité.

### *Chambres consulaires*

#### *Conséquences de la baisse de la taxe additionnelle sur le foncier non-bâti*

**22984.** – 24 septembre 2019. – **Mme Florence Granjus\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences de la baisse de la taxe additionnelle sur le foncier non-bâti (TA-TFNB), prévue par le projet de loi de finances pour 2020. Le projet de loi de finances prévoit une baisse d'impôts de 15 % de la TA-TFNB, une taxe payée par les propriétaires de surfaces agricoles. Cette taxe représente 42 % du budget des chambres d'agriculture, soit 290 millions d'euros. La diminution de la TA-TFNB engendrerait une baisse de 45 millions d'euros, soit une réduction de 6 % des fonds d'investissements. La chambre d'agriculture est l'interlocutrice privilégiée des acteurs agricoles. Elle les accompagne dans leurs démarches de création d'activités et les aide à adopter des usages économiques et écologiques durables. C'est une des pierres angulaires de la mission portée par le ministère de l'agriculture et de l'alimentation. L'assemblée des chambres d'agriculture de France s'inquiète de voir la qualité de ses projets limitée par les mesures fiscales du projet de loi de finances. La chambre d'agriculture est un pôle d'exigences, mobilisant 4 000 élus et professionnels du secteur. Face à la nécessité d'insuffler et de mettre en place la transition agro-écologique, les chambres d'agriculture pourraient voir leurs moyens diminuer, alors même que leurs responsabilités augmentent. Le coût des prestations proposées par les chambres d'agriculture pourrait augmenter pour pallier la diminution des fonds. Ceci pourrait durcir l'échange entre agriculteurs et personnels des chambres d'agriculture et ce d'autant plus que les agriculteurs propriétaires sont minoritaires sur le territoire. Près des deux tiers des surfaces agricoles sont cultivées par des fermiers locataires, aussi, ces derniers pourraient être confrontés à des offres de services plus couteuses. Lors du Festival de la terre, événement agricole organisé par la commune yvelinoise de Méré, de nombreux agriculteurs lui ont fait part de leurs questionnements et inquiétudes quant aux conditions d'exercices de leurs métiers. Dans un contexte à fortes tensions économiques et sociales, le monde agricole français a besoin de comprendre les éléments de la décision de baisse de la TA-TFNB. Elle lui demande, en vue de garantir la qualité du dialogue social avec les partenaires agricoles locaux, s'il peut lui indiquer les pistes de réflexions envisagées pour soutenir le processus de rationalisation budgétaire que doivent effectuer les chambres d'agriculture, tout en leur permettant de maintenir un haut niveau de services, restant accessibles aux agriculteurs les plus modestes.

*Réponse.* – Une baisse du plafond des recettes fiscales affectées au réseau des chambres d'agriculture était initialement envisagée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020. À la demande du Premier ministre qui a entendu à la fois les remarques des parlementaires comme des responsables des chambres d'agriculture, le Gouvernement a finalement proposé la suppression des dispositions relatives aux chambres d'agriculture dans l'article 27 du projet de loi de finances pour 2020. S'il est nécessaire que les chambres d'agriculture continuent leur modernisation au service des territoires de notre pays, il convient d'engager une plus large concertation d'ici au prochain projet de loi de finances qui devra notamment prendre en compte les questions qui concernent la



filière bois. La remise d'un rapport du Gouvernement au parlement sur le réseau des chambres d'agriculture est prévue pour juin 2020. Dans le cadre de la concertation préparatoire au futur contrat d'objectifs et de performance entre le ministère de l'agriculture et de l'alimentation d'une part et l'assemblée permanente des chambres d'agriculture d'autre part, le Gouvernement sera exigeant quant aux nouvelles missions des chambres d'agriculture en lien avec la transition agro-écologique et à la modernisation de leur réseau.

### *Chambres consulaires*

#### *Baisse du budget des chambres d'agriculture*

**23172.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – **M. Bruno Fuchs\*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le risque que représenterait la diminution de budget alloué aux chambres d'agriculture dans le cadre de la loi de finances 2020. Cette dernière prévoit en effet une réduction de 10 à 15 % de leur principale ressource, à savoir la taxe additionnelle à la taxe sur le foncier non bâti (TATFNB), et ceci dès le mois de janvier 2020. Cette taxe finance les chambres d'agriculture à hauteur de 42 %. Cette baisse engendrerait une perte de 45 millions d'euros au niveau national. Les chambres d'agriculture assurent un rôle incontournable auprès des agriculteurs, des forestiers et des collectivités en termes de recherche et développement, de formation et de conseil. Elles contribuent à l'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale des exploitations agricoles dans une perspective de développement durable et de respect de l'environnement. De telles coupes budgétaires iraient à l'encontre de ces objectifs et de l'efficacité de leurs actions. La transformation des exploitations agricoles nécessite un accompagnement et des moyens financiers afin qu'elles puissent s'adapter aux évolutions et attentes de notre société. Cette décision n'est-elle pas en contradiction avec les objectifs fixés au monde agricole en matière de transition écologique. Il souhaiterait connaître sa position à ce sujet.

### *Chambres consulaires*

#### *Baisse TFNB - Budget chambres d'agriculture*

**23173.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – **M. Fabien Di Filippo\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la baisse annoncée de la taxe sur le foncier non-bâti (TFNB) dont bénéficient les chambres d'agriculture. Le projet de loi de finances pour 2020 annonce une baisse de 15 % de la TFNB dans le but de diminuer la dépense publique. Cette économie annoncée sera invisible pour les exploitants agricoles, mais les conséquences seront lourdes pour l'activité des chambres d'agriculture. Ces chambres d'agriculture rassemblent l'ensemble des acteurs du monde agricole et rural autour de plusieurs missions irremplaçables telles que : l'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale des exploitations agricoles, l'accompagnement dans les territoires de la demande entrepreneuriale avec la création d'entreprises dans le but de développer de l'emploi, d'installer des jeunes qui sont l'avenir de la production française, le conseil et l'accompagnement des agriculteurs vers des pratiques modernisées, plus raisonnées et intégrées, mais aussi d'assurer une fonction de représentation auprès des pouvoirs publics et des collectivités territoriales. Elles contribuent ainsi à faire des agriculteurs et sylviculteurs les premiers acteurs de la préservation des paysages et de la biodiversité. Demain, des moyens amputés de manière importante auront un impact inévitable sur l'emploi au sein des chambres et sur la profession. La TFNB représente 292 millions d'euros par an sur un budget national de 740 millions d'euros. Ainsi, l'impact de cette baisse de 15 % de la TFNB contribuera à un manque à gagner de 45 millions d'euros par an au niveau national, soit une baisse de budget de 400 000 euros pour le seul département de la Moselle, autant de fonds qui manqueront à la réalisation des missions essentielles d'accompagnement et de développement de l'agriculture française et des territoires ruraux. Aussi, face aux défis nombreux que rencontre le monde agricole, il souhaite connaître les solutions apportées par le Gouvernement pour que cette baisse de la TFNB n'impacte pas irréversiblement les chambres d'agriculture dans leurs missions essentielles et irremplaçables.

### *Chambres consulaires*

#### *Budget des chambres d'agriculture*

**23174.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – **M. Dominique Potier\*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences possibles du prochain projet de loi finances (PLF) pour 2020 sur les missions des chambres d'agriculture. Cette proposition si elle était effectivement inscrite dans le PLF viendrait s'ajouter au mouvement général d'affaiblissement des organisations consulaires. Leur modernisation et les mutualisations indispensables sont engagées dans l'agriculture comme dans le commerce, l'industrie et l'artisanat mais il y a des limites à ne pas franchir. Les chambres consulaires furent fondées comme des corps intermédiaires d'équilibre prévenant les excès

du pouvoir politique territorial et le seul jeu des acteurs privés. Cette intuition fondatrice n'a rien perdu de son acuité. En diminuant de 15 % la taxe additionnelle sur le foncier non-bâti, le PLF 2020 pourrait entraîner une baisse du budget des chambres d'agriculture de 45 millions d'euros. Le code rural en son article L. 510-1 précise que les chambres « contribuent à l'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale des exploitations agricoles », « accompagnent (), la démarche entrepreneuriale et responsable des agriculteurs ainsi que la création d'entreprises et le développement de l'emploi » et par les services qu'elles mettent en place contribuent « au développement durable des territoires ruraux et des entreprises agricoles, ainsi qu'à la préservation et à la valorisation des ressources naturelles et à la lutte contre le changement climatique ». Cette définition inscrite dans la loi, se traduit aujourd'hui par un plan stratégique ambitieux à la hauteur des enjeux contemporains : préparer la relève générationnelle pour le tiers des agriculteurs qui cesseront leur activité d'ici 2030, accompagner le dialogue sociétal et la coopération dans l'ensemble des territoires, accélérer la mutation vers l'agroécologie en réponse au défi alimentaire et climatique... En réalité, les agriculteurs ne tireront pas profit de cette diminution : ce sont les propriétaires terriens qui s'acquittent de cette taxe. Sans effet sur le pouvoir d'achat des agriculteurs, cette mesure condamne en réalité les chambres d'agriculture à faire disparaître certains de leurs services ou à en augmenter les prix au détriment des exploitations les plus fragiles. Cette mesure budgétaire mal ciblée est de nature à accroître les inégalités entre agriculteurs et à fragiliser l'action collective qui est un atout historique de notre agriculture. C'est la raison pour laquelle il lui demande un chiffrage précis des pertes de valeurs ajoutées économiques, écologiques et sociales générées par une éventuelle baisse des contributions qui garantissent jusqu'à présent la qualité des missions d'intérêt général portées par les chambres d'agriculture.

### *Chambres consulaires*

#### *Enjeux d'une baisse de la ressource fiscale des chambres d'agriculture*

**23175.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – M. Michel Zumkeller\* interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les enjeux et impact possibles d'une baisse de la ressource fiscale des chambres d'agriculture. En effet, la baisse de la pression fiscale n'apporterait pas de gains significatifs aux agriculteurs. À titre d'exemple, la TATFNB pour le département du Territoire de Belfort est calculée en fonction du revenu cadastral, pour la taxe chambre d'agriculture, le taux est de 12,4 % en 2018. Le revenu cadastral est calculé par les services fiscaux en appliquant un abattement de 20 % sur la valeur locative (NB pour le foncier non bâti c'est 50 %). Ce qui veut dire que le revenu cadastral est égal à 80 % de la valeur locative de l'arrêté des fermages 2018. Le calcul théorique pour une exploitation qui aurait 20 % de terres en catégorie A, 60 % en catégorie B et 20 % en catégorie C est le suivant : en plaine, on arrive à une part pour la chambre d'agriculture à 10,21 euros par hectare ; en plateaux montagne à 11,12 euros par hectare. Soit pour une exploitation moyenne de 100 ha à 1 021 euros en plaine donc 153 euros d'économies avec un abattement de 15 % et en montagne 1 112 euros et 167 euros d'économies. Cette baisse de la fiscalité profiterait donc principalement aux propriétaires fonciers et non aux agriculteurs car ils souhaitent rappeler qu'un quart seulement des exploitants agricoles de France métropolitaine sont propriétaires de la totalité de leurs terres. Le fermage (location des terres) est ainsi le mode de faire-valoir le plus répandu, il représente plus des trois quarts de la surface agricole utilisée (SAU). Et dans la pratique, l'abattement est rarement répercuté à l'exploitant. De plus, la demande d'effort de réduction des dépenses publiques a déjà été impulsée dans de nombreuses chambres départementales dont celle de Franche-Comté car elle est interdépartementale depuis 2013 et les efforts consentis ont été nombreux depuis. Ils souhaitent aussi signifier que les CCI et CMA, avec qui ils travaillent en partenariat, souffrent du manque de moyens qui ne permet plus de mutualiser et d'aider les petites entreprises dont les besoins sont importants et les moyens insuffisants. À titre d'exemple, comment imaginer qu'un agriculteur qui touche 300 euros par mois puisse s'engager dans la transformation de son modèle sans des appuis financiers importants ? Cette baisse de fiscalité entraînerait donc des déséquilibres importants dans les différentes régions et sur la proximité à assurer dans les territoires ruraux. Enfin, il souhaite rappeler que cette baisse irait à l'encontre des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui poussent ces chambres à revoir et anticiper les modèles agricoles de demain. Il souhaite donc connaître son avis sur cette réduction fiscale.

### *Chambres consulaires*

#### *Réduction ressources chambres d'agriculture*

**23176.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – M. Michel Castellani\* attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la perte de ressources annoncée pour les chambres d'agriculture. Pour rappel, le projet de budget 2020 du ministère prévoit une réduction de 15 % de la taxe additionnelle au foncier non bâti. En Corse, cela représenterait une perte estimée à 800 000 euros. D'une part, l'inquiétude porte donc sur les moyens alloués à

la politique agricole dans les territoires et d'autre part, elle concerne les moyens humains, avec la crainte d'un plan social. Pour la seule Haute-Corse, la perte pourrait s'évaluer à une dizaine d'emplois. Le résultat serait un nombre moins important de conseillers sur le terrain et des filières en souffrance. Par ailleurs, la délocalisation de la chambre d'agriculture de Haute-Corse provoque beaucoup d'incompréhension. Le secteur, touché par une nouvelle réduction des ressources avec le projet de loi de finances à venir, accueille avec difficulté une délocalisation au coût estimé à près de 4 millions d'euros. Il lui demande s'il prévoit effectivement une telle réduction de la taxe additionnelle au foncier non bâti et, si oui, ce qu'il envisage comme compensation auprès du secteur agricole.

*Réponse.* – Une baisse du plafond des recettes fiscales affectées au réseau des chambres d'agriculture était initialement envisagée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020. À la demande du Premier ministre qui a entendu à la fois les remarques des parlementaires comme des responsables des chambres d'agriculture, le Gouvernement a finalement proposé la suppression des dispositions relatives aux chambres d'agriculture dans l'article 27 du projet de loi de finances pour 2020. S'il est nécessaire que les chambres d'agriculture continuent leur modernisation au service des territoires de notre pays, il convient d'engager une plus large concertation d'ici au prochain projet de loi de finances qui devra notamment prendre en compte les questions qui concernent la filière bois. La remise d'un rapport du Gouvernement au parlement sur le réseau des chambres d'agriculture est prévue pour juin 2020. Dans le cadre de la concertation préparatoire au futur contrat d'objectifs et de performance entre le ministère de l'agriculture et de l'alimentation d'une part et l'assemblée permanente des chambres d'agriculture d'autre part, le Gouvernement sera exigeant quant aux nouvelles missions des chambres d'agriculture en lien avec la transition agro-écologique et à la modernisation de leur réseau.

### *Produits dangereux*

#### *Application de la loi EGalim en matière d'un usage des contenants en plastique*

**23312.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – **M. Gilles Lurton** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'application de la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et pour une alimentation saine (EGalim) en matière d'un usage des contenants en plastique. Ainsi, à la suite du vote de la « loi EGalim » et de son article 28, la liste des plastiques interdits s'est allongée : pailles, couverts, plateau-repas boîtes et bâtonnets mélangeurs pour boissons... Ces ustensiles doivent désormais disparaître d'ici à 2020, soit dans trois mois. La loi prévoit également l'interdiction d'utilisation des barquettes de cuisson et des bouteilles d'eau en plastique dans la restauration scolaire. De plus, sous le précédent quinquennat, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 a prévu la fin prochaine de la mise à disposition des gobelets, verres et assiettes jetables de cuisine pour la table en matière plastique, sauf ceux compostables en compostage domestique et composés, pour tout ou en partie, de matières biosourcées. Enfin, afin de se préserver contre d'éventuels risques sanitaires, il est mis fin à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, à l'utilisation de contenants alimentaires de cuisson, de réchauffe et de service en matière plastique, au profit de l'utilisation de matériaux inertes et durables, dans les services de restauration collective des établissements scolaires et universitaires ainsi que des établissements d'accueil des enfants de moins de six ans. Le plan d'action pour la croissance et l'activité des entreprises (« loi PACTE » votée en avril 2019) a tenté de modifier ces dispositions, d'en repousser les date d'application mais, alors qu'il avait approuvé les dispositions de la « loi EGalim », le Conseil constitutionnel a déclaré l'article 17 de la « loi PACTE » votée par le Parlement comme inconstitutionnel si bien que, aujourd'hui, seules peuvent être retenues les dispositions de la « loi EGalim ». Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser comment il entend mettre en application ces dispositions sur l'utilisation des contenants et autres ustensiles plastiques et dans quel délai.

*Réponse.* – La loi n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite loi « EGALIM », comporte trois dispositions relatives à la substitution des plastiques concernant la restauration collective. L'interdiction de la mise à disposition de certains ustensiles en plastique à usage unique, qui concerne tout type de commerce, et pas seulement la restauration collective, entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'examen du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire devrait permettre d'adapter la liste de ces ustensiles afin de la mettre en cohérence avec la directive 2019/904 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 5 juin 2019 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement. L'interdiction de l'utilisation de bouteilles d'eau plate en plastique en restauration scolaire entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et ne devrait pas poser de difficulté puisqu'elle est limitée aux territoires desservis par un réseau d'eau potable et qu'elle peut être suspendue en cas exceptionnel de restriction de l'eau destinée à la consommation humaine prononcée par le préfet. Enfin, l'interdiction de l'utilisation de contenants alimentaires de cuisson, de

réchauffe ou de service en matière en plastique dans les services de restauration collective des établissements scolaire, universitaires et d'accueil des enfants de moins de 6 ans entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, sauf pour les collectivités territoriales de moins de 2 000 habitants pour lesquelles elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2028. Des expérimentations sont déjà en cours dans certains établissements de restauration collective pour substituer les contenants en plastique par des matériaux inertes. Par ailleurs, des échanges entre les acteurs pour la diffusion des bonnes pratiques et des actions d'information et d'accompagnement seront organisés, en lien avec le ministère de la transition écologique et solidaire, au sein du conseil national de la restauration collective. D'ores et déjà des acteurs travaillent à l'élaboration de guides pratiques à l'image d'Agores.

### *Aquaculture et pêche professionnelle*

#### *Ouverture de la pêche au chalut pélagique*

**24003.** – 29 octobre 2019. – M. Olivier Falorni attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire à propos du projet d'arrêté préfectoral portant ouverture de la pêche au chalut pélagique sur le plateau de Rochebonne entre le 1<sup>er</sup> décembre 2019 et le 31 janvier 2020. Le plateau de Rochebonne est un site de plus de 9 700 hectares qui héberge de nombreux cétacés, mais aussi une zone de reproduction du bar. Compte tenu de cette biodiversité fragile, le plateau est classé en zone spéciale de conservation Natura 2000. A un moment où notre société, désormais sensible aux enjeux environnementaux, s'engage à des pratiques rationnelles et vertueuses, autoriser, au cœur d'une zone Natura 2000, une pêche qui dégrade brutalement, tout à la fois, les filières et métiers de la pêche, la ressource pêchée, et des espèces marines emblématiques rejetées mortes à la mer serait une aberration. Et ce, pour trois raisons. La première, économique : laisser les chalutiers pélagiques capturer massivement des bars à la période où ils se regroupent sur le plateau de Rochebonne, impactera directement l'équilibre économique des pêcheries côtières par un affaiblissement des prix de vente à la criée, puis par un approvisionnement des ressources. La seconde est d'ordre social : la disparition des unités de petite pêche côtière est synonyme de désertification côtière, la côte ne devenant plus qu'une zone de loisirs, morte entre les périodes touristiques. Enfin, la dernière est environnementale. Le plateau de Rochebonne est un site fragile avec des écosystèmes variés. Le chalutage pélagique ne sélectionne pas ses prises, générant de nombreuses captures accessoires. Parmi elles, de nombreux cétacés telles que les dauphins communs, les grands dauphins, les marsouins communs, les globicéphales noirs, mais aussi des requins pèlerins et de nombreux oiseaux marins, dont les captures sont en augmentation chaque année depuis le report de chalutiers pélagiques de la Manche vers le Golfe de Gascogne. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir prendre en considération ses observations afin que ne soit pas publié cet arrêté qui autoriserait la présence de chaluts sur le plateau de Rochebonne tout au long de l'année. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Afin d'encadrer la cohabitation entre les navires pêchant aux arts dormants et les flottilles de chalutiers pélagiques dans les années 1970, les « accords Pellerin » ont notamment entériné les modalités de cohabitation entre métiers sur les plateaux de l'Île d'Yeu et Rochebonne. Concernant le plateau de Rochebonne, le dispositif (arrêté du 21 février 1978) introduit un principe d'interdiction de la pêche au chalut pélagique sur deux zones, accompagné tous les deux ans d'un régime dérogatoire ouvrant la pêche au chalut pélagique avec régime d'autorisation. Le projet d'arrêté cité concerne la mise en œuvre de ce régime dérogatoire pour la période de décembre 2019 à janvier 2020. La zone concernée intègre également le site Natura 2000 du plateau de Rochebonne (FR5402012), désigné zone spéciale de conservation en 2014. La zone visée par l'arrêté de dérogation présente de nombreuses richesses en matière de biodiversité marine. Différentes populations de cétacés y sont présentes et elle constitue également une zone fonctionnelle halieutique d'importance, participant au renouvellement des ressources. La problématique des captures accidentelles de cétacés ne se limite pas à la zone ni à la flottille de cette zone, mais concerne plus largement le golfe de Gascogne. Les travaux se poursuivent au sein du groupe de travail national -qui associe scientifiques, administrations, organisations non-gouvernementales et représentants des professionnels de la pêche- pour mieux comprendre et prévenir ce phénomène. En cohérence avec les orientations de la stratégie de façade sud-Atlantique, et suite à la consultation du public et à la demande des pêcheurs professionnels : - la dérogation biennale accordée pour l'activité de pêche au chalut pélagique, durant les mois de décembre et janvier, ne sera pas renouvelée en 2019-2020. Le projet d'arrêté est donc abandonné et la fermeture introduite par l'arrêté de 1978 demeure en vigueur ; - sur proposition des professionnels de la pêche, une réflexion sera conduite localement et des services de l'État pour une meilleure protection de la zone.



*Agriculture**Acompte PAC 2019*

**24159.** – 5 novembre 2019. – **Mme Marie-Christine Dalloz** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les épisodes exceptionnels et consécutifs de sécheresse de 2018 et 2019, plus particulièrement sur leurs conséquences financières pour les exploitants agricoles français. Ces deux dernières années, l'impact des deux épisodes caniculaires était venu largement grever la trésorerie des éleveurs en raison d'achats supplémentaires de paille et de fourrage notamment, puisque contraints d'affourager dès le mois de juillet et de piocher dans leurs stocks hivernaux, alors même que la conjoncture est déjà difficile depuis plusieurs années. Par conséquent, les acomptes PAC sont particulièrement attendus. Or certains exploitants de Bourgogne-Franche-Comté vont faire l'objet de contrôles liés à leur déclaration PAC 2019 et devront en attendre les conclusions avant de toucher le versement dû. La réalité est que dans un contexte où les cours de la viande sont insuffisamment rémunérateurs, l'absence de versement viendrait encore aggraver les difficultés de trésorerie de ces exploitants. Elle lui demande donc de bien vouloir indiquer quelles seraient les mesures envisagées pour réduire cette attente.

*Réponse.* – Comme chaque année, le 16 octobre est le premier jour autorisé par la réglementation européenne pour verser une avance sur les aides de la politique agricole commune (PAC). Cette année, plus de 282 200 exploitants, soit 92 % des bénéficiaires du paiement de base, ont perçu cette avance (contre 90 % en 2018) et 90 % des bénéficiaires du paiement vert dans les départements où il peut être versé compte tenu des dates d'implantation des cultures dérobées. Par ailleurs, en cette première année de mise en œuvre de la révision du zonage des indemnités compensatoires de handicaps naturels (ICHN), plus de 90 000 exploitants vont bénéficier au plan national d'un acompte sur l'ICHN à l'occasion de ces paiements (contre 76 500 en 2018). Conformément aux articles 74 et 75 du règlement (UE) n° 1306/2013, l'avance ne peut être versée qu'après finalisation des contrôles administratifs et sur place. Cette règle existait déjà avant la réforme de 2015, c'est une exigence liée à la nécessité de vérifier que les conditions d'admissibilité aux aides sont respectées avant tout versement. Les contraintes inhérentes au contrôle administratif de certains dispositifs et aux obligations réglementaires relatives aux contrôles sur place impliquent que les exploitations concernées perçoivent pour une partie d'entre elles les paiements avec un décalage, le but poursuivi étant que celui-ci soit le plus réduit possible. L'objectif est de verser cette avance à un maximum d'exploitants au 16 octobre et le plus tôt possible pour les autres. Pour les dossiers non concernés par les premiers versements de l'avance, trois lots de paiement ont été programmés en octobre et en novembre 2019 afin d'assurer des versements au fur et à mesure de la finalisation des dossiers, avant le versement des soldes à partir du 12 décembre 2019. Il n'y a donc pas de retard de paiement, y compris pour les exploitants concernés par des contrôles. De plus, si la France a fait le choix de verser des avances, il ne s'agit en réalité que d'une possibilité offerte par la réglementation que de nombreux États membres n'utilisent d'ailleurs pas, préférant payer les aides de la PAC en décembre, ce qui leur permet de payer tous les exploitants en même temps, lorsque tous les contrôles sont terminés. Enfin, pour améliorer la trésorerie des exploitations, notamment des exploitations touchées par la sécheresse, la France a obtenu que les taux des avances sur les aides PAC soient augmentés par rapport à la réglementation européenne. Ces taux sont de 70 % des montants finaux pour les aides directes (au lieu de 50 %) et de 85 % des montants finaux pour l'ICHN (au lieu de 75 %). Ces avances représentent ainsi 4,4 milliards d'euros versés dès les 16 et 17 octobre 2019.

*Agriculture**Biocontrôle*

**24161.** – 5 novembre 2019. – **Mme Bérandère Couillard** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'avenir du biocontrôle, représentant une alternative aux produits phytopharmaceutiques. Effectivement, au sein de sa circonscription, elle a été saisie par une entreprise qui a développé une solution de biocontrôle, permettant de lutter efficacement sur les agents pathogènes de différentes cultures type mildiou ou botrytis. Cette innovation brevetée est une alternative sérieuse permettant la réduction des pesticides de synthèse. L'entreprise a mis au point une solution de biocontrôle efficace, représentant une alternative au thirame. L'interdiction de mise sur le marché et l'utilisation de semences traitées à base de thirame devraient s'appliquer très prochainement, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'entreprise a effectué plusieurs tests sur les semences potagères ainsi que sur le blé en lien avec une grande entreprise mondiale semencière. Les résultats de ces tests se sont révélés très positifs prouvant l'efficacité réelle de cette nouvelle solution. Seulement, l'entreprise se heurte actuellement à des difficultés liées au délai important d'autorisations de mise sur le marché alors même que le thirame fait face à une interdiction de mise sur le marché. Il est aujourd'hui possible d'effectuer une dérogation afin d'accélérer la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques. Effectivement, le terme « dérogation » est défini par l'article 53 du

règlement CE n° 1107/2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques comme suit : « Par dérogation à l'article 28 et dans des circonstances particulières, un État membre peut autoriser, pour une période n'excédant pas cent vingt jours, la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques en vue d'un usage limité et contrôlé, lorsqu'une telle mesure s'impose en raison d'un danger qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens raisonnables ». Face à ce constat, il apparaît donc urgent d'accorder une dérogation pour permettre la diffusion de la technique de biocontrôle. L'essor de ce type de produit est en effet indispensable à la construction d'alternatives crédibles afin de compenser la disparition programmée et souhaitable d'un certain nombre de pesticides hautement nocifs pour l'homme et la nature. Elle lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre dans ce domaine.

*Réponse.* – Le développement des méthodes et produits alternatifs aux produits phytopharmaceutiques conventionnels pour la protection des végétaux est une priorité nationale soutenue par le Gouvernement. Au ministère de l'agriculture et de l'alimentation, la direction générale de l'alimentation suit avec intérêt le développement par la société Immunrise d'un produit à base d'algues, qui présenterait des propriétés intéressantes pour le traitement antifongique des vignes (*botrytis cinerea* et *plasmopara viticola*) et de la mâche (*phoma valerianellae*). Ce type de produit, qui pourrait relever du biocontrôle, est très attendu par les utilisateurs, pour qui la prévention ou le traitement des maladies fongiques des cultures avec des produits dépourvus de risque constitue une attente forte. La possibilité d'octroyer des autorisations en dérogation au régime commun de délivrance des autorisations de mise sur le marché est strictement encadrée par la législation européenne [règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil]. En cas d'urgence phytosanitaire, les États membres peuvent autoriser, pour une période n'excédant pas 120 jours, la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques « en vue d'un usage limité et contrôlé, lorsque cette mesure s'impose en raison d'un danger qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens raisonnables ». La Commission et les autres États membres doivent être informés en « fournissant des informations détaillées sur la situation et les dispositions prises pour assurer la sécurité des consommateurs », notamment en termes de résidus. Plusieurs conditions doivent donc être satisfaites pour permettre de telles dérogations, notamment apporter les garanties nécessaires concernant la sécurité d'utilisation du produit vis-à-vis des consommateurs. Ces assurances n'ont pas encore été portées à la connaissance du ministère chargé de l'agriculture dans le cas du produit développé par la société Immunrise. Les données de toxicologie et d'efficacité doivent être générées selon des protocoles standardisés, par des organismes possédant les accréditations nécessaires, de façon à garantir leur précision et leur fiabilité. Elles doivent concerner non seulement la substance active, mais également le produit commercial avec ses coformulants dans le cas où il est constitué de plusieurs substances. Le ministère chargé de l'agriculture a pris bonne note des essais réalisés sur la vigne et sur la mâche. Les experts du ministère de l'agriculture et de l'alimentation se tiennent à la disposition de cette entreprise pour répondre aux questions de nature réglementaire sur les conditions requises pour l'octroi des autorisations de mise sur le marché.

### *Produits dangereux*

#### *Application du principe de précaution concernant les fongicides SDHI*

**24619.** – 19 novembre 2019. – **Mme Delphine Batho** interroge **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur l'application du principe de précaution concernant les produits phytopharmaceutiques de la catégorie des fongicides inhibiteurs de la succinate déshydrogénase (SDHI). Selon une étude publiée par des chercheurs français le 7 novembre 2019 dans la revue scientifique PLOS ONE, huit substances SDHI autorisées dans des produits commercialisés en France (boscalid, penflufen, flutolanil, fluopyram, isopyrazam, penthiopyrad, fluxapyroxad, bixafen), ne se contentent pas d'inhiber l'activité de la SDH des champignons, mais sont aussi capables de bloquer celle du ver de terre, de l'abeille et de cellules humaines, dans des proportions variables. De plus, les conditions des tests réglementaires actuels de toxicité masquent un effet très important des SDHI sur des cellules humaines : les fongicides induisent un stress oxydatif dans ces cellules, menant à leur mort. Par ailleurs, une autre étude, publiée en juin 2012 dans la revue *Mutation research*, avait apporté des preuves de la génotoxicité *in vitro* des pesticides méthyl-pyrazole, dont le bixafen, dans les cellules humaines. Suite à l'alerte lancée le 15 avril 2018 par un collectif de médecins et de chercheurs de l'INSERM, du CNRS et de l'INRA concernant les effets sur la santé des SDHI, un avis de l'ANSES relatif à l'évaluation du signal concernant la toxicité des fongicides inhibiteurs de la succinate déshydrogénase, publié en janvier 2019, avait conclu que « les informations et hypothèses scientifiques apportées par les lanceurs de l'alerte, n'apportent pas d'éléments en faveur de l'existence d'une alerte sanitaire ». Lors d'une audition le mercredi 6 novembre 2019 par le groupe d'études sur la santé environnementale de l'Assemblée nationale, l'ANSES a toutefois indiqué à l'honorable parlementaire que « l'alerte n'est pas close » et que de

multiples travaux d'expertise scientifique complémentaires se poursuivent ou doivent être engagés. L'article 5 de la Charte de l'environnement inscrite dans la Constitution dispose que « Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage ». De ce fait, la poursuite nécessaire de l'expertise scientifique ne fait pas obstacle à la prise de décisions immédiates, relevant des prérogatives du Gouvernement, pour protéger la santé publique et l'environnement. L'article L. 253-7 du code rural permet en effet à l'autorité administrative de suspendre les autorisations de mise sur le marché des SDHI dans l'attente des conclusions des travaux scientifiques complémentaires engagés par l'ANSES. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir indiquer si le Gouvernement entend faire usage de ces dispositions pour suspendre les autorisations de mise sur le marché des SDHI en application du principe de précaution. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'avis du 19 novembre 2019 de la commission nationale déontologie et alertes en santé publique et environnement relatif au signalement sur de possibles risques liés aux fongicides agissant par inhibition de la succinate déshydrogénase (SDHI) a été étudié attentivement. Cette commission estime que les éléments présentés sont constitutifs d'une alerte, avec des incertitudes substantielles sur les risques qui seraient induits chez l'homme lors de l'exposition à cette famille de fongicides. Elle recommande notamment la poursuite des recherches, avec des financements dédiés, ainsi que celle des travaux initiés par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES). Cette recommandation est totalement en phase avec le traitement actuel de la question des SDHI par l'ANSES. Suite à la publication le 7 novembre 2019 d'un article dans la revue scientifique *PLOS One* évoquant la toxicité de fongicides SDHI sur des cellules cultivées *in vitro*, l'ANSES a confirmé que les travaux en cours se poursuivaient. Ainsi, toutes les études récentes sur les SDHI seront examinées par les collectifs d'experts scientifiques de l'ANSES afin d'actualiser l'avis du 14 janvier 2019. L'ANSES a demandé à l'institut national de la santé et de la recherche médicale d'inclure les SDHI dans l'actualisation de l'expertise collective de 2013 sur les effets des pesticides. L'ANSES a également lancé une nouvelle étude concernant les expositions cumulées aux différents fongicides SDHI *via* l'alimentation, dont les résultats seront publiés au premier semestre 2020. En outre, plusieurs projets de recherche vont prochainement être lancés avec des financements publics. Dans le cadre du dispositif de phytopharmacovigilance, un projet explorera les données du registre national du paragangliome héréditaire lié à une mutation sur l'un des gènes SDH, afin de préciser l'évolution de l'incidence de cette pathologie. Dans le cadre de l'appel à projets 2019 du programme national de recherche environnement-santé-travail de l'ANSES, plusieurs projets relatifs à des études toxicologiques et mécanistiques visant à approfondir les modalités d'action des fongicides SDHI sont envisagés. En outre, un projet sur l'évaluation agro-socio-économique, épidémiologique et toxicologique des impacts de l'usage des SDHI a été sélectionné dans le cadre de l'appel à projets national Ecophyto 2019 (projet SOHO). L'évaluation scientifique repose en effet sur l'ensemble des connaissances disponibles. Dès lors qu'un doute apparaît et qu'une alerte sanitaire est confirmée, elle procède dans les meilleurs délais, à des modifications ou des retraits d'autorisations de mise sur le marché. À ce jour et comme l'indique l'ANSES, les éléments pouvant justifier une mesure d'urgence au niveau de l'approbation de la substance active telle que prévue par le règlement (CE) n° 1107/2009 (règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil) ne sont pas suffisamment étayés. L'analyse scientifique a été partagée au niveau européen afin d'alimenter les travaux et conduire à l'approfondissement des connaissances sur le sujet. De plus, l'examen individuel des substances actives de la famille des SDHI, à l'occasion des demandes d'approbation ou de renouvellement des approbations, fait l'objet d'une vigilance toute particulière en France.

## Agriculture

### Fauchage des jachères

**24852.** – 3 décembre 2019. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les attentes des agriculteurs aubois concernant l'autorisation de faucher les jachères en période de sécheresse afin de nourrir leurs bêtes. En effet, alors que le département de l'Aube a connu une période de sécheresse historique pendant l'été 2019, l'autorisation de faucher les jachères ne leur a été accordée par le préfet qu'en juillet 2019. La procédure actuelle, qui consiste à n'autoriser le fauchage qu'après accord de la Commission européenne, est susceptible de générer des délais et retards préjudiciables aux exploitations et n'est en cela pas

adaptée aux besoins du terrain. Elle souhaiterait par conséquent qu'il lui indique quelles sont les mesures qu'il entend prendre pour que les agriculteurs soient autorisés à faucher les jachères dès que la sécheresse les met en difficulté et que leurs stocks ne leur permettent pas de nourrir leurs animaux.

*Réponse.* – Le paiement vert, ou verdissement, est un paiement direct aux exploitants agricoles qui vise à rémunérer les actions spécifiques en faveur de l'environnement et contribue à soutenir leurs revenus. Il impose à ce titre le respect par un grand nombre d'exploitants de mesures, qui par leur effort de masse, contribuent à améliorer la performance environnementale de l'agriculture en termes de biodiversité, de protection de la ressource en eau et de la lutte contre le changement climatique. Dans ce cadre, pour obtenir le paiement vert, les exploitants agricoles doivent disposer de surfaces d'intérêt écologique (SIE) à hauteur d'au moins 5 % de la surface en terres arables. Les SIE peuvent être des éléments topographiques (arbres, haies, murs, bosquets, mares et fossés) ou des surfaces (bandes tampons ou le long des forêts, cultures dérobées, jachères, plantes fixant l'azote et taillis à courte rotation). Les jachères ne sont donc qu'une modalité possible. Pour être considérées en SIE et donner droit au paiement vert, les jachères ne doivent faire l'objet d'aucune utilisation ni valorisation pendant la période de couverture obligatoire de 6 mois minimum sur une année civile (article 45.2 du règlement délégué 2014/639), fixée nationalement du 1<sup>er</sup> mars au 31 août pour la campagne 2019, ce qui permet de préserver la faune et la flore sur ces parcelles. Néanmoins, compte tenu de la récurrence des épisodes de sécheresse, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation restera attentif, comme cette année, à l'évolution de la situation de manière à pouvoir réagir au plus vite si nécessaire. Les mesures qui pourraient être prises si un nouvel épisode de sécheresse venait affecter la pousse des prairies en 2020 ne pourront toutefois l'être que dans le cadre réglementaire autorisé, soit par la reconnaissance d'une « force majeure » pour les éleveurs impactés par la sécheresse, soit en application d'une décision de la Commission pour étendre le champ des dérogations au-delà de ce que permet la reconnaissance de la force majeure. Il est impossible de solliciter de l'Union européenne une telle dérogation par anticipation. Face à la multiplication des événements climatiques exceptionnels, il est indispensable de repenser collectivement les mesures de protection et d'indemnisation, mais également plus largement les pratiques agricoles elles-mêmes, dans une logique de prévention et d'adaptation. C'est dans cet objectif qu'une consultation élargie sur les voies d'amélioration des outils de gestion des risques en agriculture a été lancée à l'été 2019 en vue de généraliser la couverture des agriculteurs face aux risques climatiques. Sur la base des contributions écrites reçues des parties prenantes, une réunion du ministère chargé de l'agriculture s'est tenue le 31 octobre 2019 et a permis d'acter la mise en place de groupes de travail dédiés.

## *Agriculture*

### *Implantation de couverts végétaux suite intempéries*

**24853.** – 3 décembre 2019. – **M. David Habib** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** au sujet de l'implantation de couverts végétaux suite aux intempéries. Depuis 2015, au titre du verdissement des aides de la PAC, certains producteurs spécialisés en maïs se sont engagés dans une démarche vertueuse de certification. Cette démarche, reconnue équivalente aux exigences du verdissement de la PAC, s'appuie notamment sur le respect d'un cahier des charges strict, qui prévoit l'implantation et la levée d'un couvert hivernal sur 100 % des surfaces arables. En 2019, ce sont 1 750 exploitations qui se sont engagées, soit l'équivalent de 107 000 hectares. Ces dernières semaines, le département des Pyrénées-Atlantiques a connu des précipitations d'une intensité exceptionnelle atteignant des niveaux record compris entre 300 et 500 mm. Ces fortes précipitations ont interrompu les récoltes de maïs et ont aussi rendu impossible la mise en place des couverts prévus dans ce schéma de certification pour de nombreux agriculteurs. Aussi, face à cette situation, les maïsiculteurs souhaiteraient que la clause de force majeure, permettant de déroger aux exigences de semis, au regard de l'impossibilité matérielle de les réaliser à présent dans des conditions permettant leur réussite, soit activée. Aussi, au regard de l'urgence de la situation et des risques de sanctions qui pèsent sur ces exploitations, il souhaiterait connaître les mesures concrètes qui vont être mises en place.

*Réponse.* – Le schéma de certification maïs, dans le cadre du paiement vert, permet aux exploitations dédiées à la culture du maïs de remplacer la diversité des cultures, obligatoire pour l'ensemble des exploitations agricoles, par une mesure équivalente et réunissant les trois obligations prévues par le règlement : - maintien des prairies permanentes ; - au moins 5 % de la terre arable constituant des surfaces d'intérêt écologique ; - mesure d'implantation et de gestion d'un couvert hivernal par équivalence à la diversification des cultures sur la totalité des terres arables des exploitations spécialisées dans la culture du maïs. Du fait des fortes pluies qui ont touché l'ouest de la France début novembre 2019, la récolte de maïs a été fortement retardée, voire interrompue, les pluies rendant les sols impraticables. Sur les zones impactées, les producteurs de maïs n'ont donc pas été en mesure



d'implanter le couvert hivernal conformément au cahier des charges de la certification. Conscient de l'impact des intempéries exceptionnelles d'automne sur la capacité des exploitations à implanter un couvert hivernal conforme au cadre réglementaire spécifique à la certification, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a décidé de mettre en œuvre une procédure de reconnaissance de circonstances exceptionnelles sur les zones touchées par ces intempéries. Ainsi, les parcelles récoltées tardivement, ou non récoltées à ce jour, et qui n'ont pas pu faire l'objet d'une implantation de couvert hivernal pourront, sous certaines conditions, être considérées comme conformes au cahier des charges de la certification mais par l'organisme certificateur. Les exploitants concernés devront en faire la demande par écrit auprès de l'organisme certificateur et en informer leur DDT (M).

### *Animaux*

#### *Meilleure prise en compte du bien-être des volailles à l'abattoir*

**24860.** – 3 décembre 2019. – **M. Hugues Renson** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le bien-être des volailles à l'abattoir. En effet, dans un rapport d'information publié le 13 novembre 2019, l'Agence européenne de sécurité des aliments (EFSA) propose plusieurs mesures pour remédier aux risques liés au bien-être des animaux les plus couramment observés lors de l'abattage de volailles à des fins de production alimentaire ou de contrôle des maladies. Un certain nombre de problèmes sont aujourd'hui identifiés dans le processus d'abattage : stress thermique, soif et faim prolongées, limitation des mouvements, douleur, peur, détresse, détresse respiratoire, etc. Parmi les 35 problèmes identifiés, l'EFSA souligne que 28 d'entre eux sont attribués au manque de formation du personnel ou à la fatigue. L'EFSA mentionne ainsi l'importance d'une formation adéquate du personnel aux différentes phases de l'abattage et d'une identification claire des rôles et des responsabilités dans les différents États membres de l'Union européenne. Il lui demande ainsi comment le Gouvernement entend agir et collaborer avec la Commission européenne afin de mettre en œuvre les recommandations de l'EFSA pour améliorer les conditions de ces animaux, tel que prévu par l'article L. 214-1 du code rural.

*Réponse.* – Le rapport de l'agence européenne de sécurité des aliments publié le 13 novembre 2019 souligne à raison l'importance de formation des opérateurs pour améliorer la prise en compte de la protection animale en abattoir. À ce titre, le règlement CE n° 1099/2009 impose une formation sanctionnée par un certificat de compétence aux opérateurs au contact des animaux vivants. La désignation d'un responsable de la protection animale (RPA) est une obligation de ce règlement. Ces RPA doivent suivre une formation spécifique validée par un test de connaissances dont le niveau a été revu à la hausse courant 2019. Cette obligation de désigner un RPA a été étendue par la loi EGALIM, aux abattoirs de petits tonnages et aux établissements d'abattage non agréés. Ces mesures vont au-delà des exigences européennes et visent à garantir la présence dans chaque établissement d'abattage d'au moins une personne dûment formée à la protection animale. Par ailleurs, le comité national d'éthique des abattoirs mis en place en septembre 2017 et pérennisé par le ministre chargé de l'agriculture en mai 2019 a également engagé un travail sur l'acquisition, la gestion et la valorisation des compétences professionnelles en lien avec l'abattage. Les sujets concernant la formation du personnel et les rotations entre les postes pour limiter la fatigue et la désensibilisation des opérateurs aux conditions de bien-être animal, y sont discutés entre les différentes parties prenantes. Pour l'heure, des travaux sont déjà menés par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) et par le ministre chargé de l'agriculture concernant les paramètres électriques d'étourdissement des animaux. Un guide de bonne pratique produit par les fédérations professionnelles et concernant la protection animale des volailles en abattoir est actuellement en cours d'évaluation par l'Anses. Ces différents éléments démontrent l'enjeu majeur que représente, pour le ministre chargé de l'agriculture, la protection des animaux au moment de leur mise à mort et la volonté d'amélioration constante dans ce domaine.

### ARMÉES

#### *État*

#### *ET 60 - Activités et statistiques.*

**22409.** – 13 août 2019. – **Mme Aude Bono-Vandorme\*** demande à **Mme la ministre des armées** de lui fournir, pour l'année 2018, les renseignements suivants : le nombre, le type et la date d'acquisition des appareils de l'ET 60 (anciennement ETEC) à l'usage de la Présidence de la République et des membres du Gouvernement ainsi que le coût horaire moyen d'utilisation de chacun de ces appareils.

*État**ET 60 - Activités - Statistiques*

**24728.** – 26 novembre 2019. – **Mme Aude Bono-Vandorme\*** demande à **Mme la ministre des armées** de lui fournir, pour l'année 2018, les renseignements suivants : le nombre, le type et la date d'acquisition des appareils de l'ET 60 à l'usage de la Présidence de la République et des membres du Gouvernement ainsi que le coût horaire moyen d'utilisation de chacun de ces appareils.

*Réponse.* – Les informations relatives au type d'aéronefs, à leur nombre, leur date d'acquisition et au coût horaire moyen d'utilisation, sollicitées par l'honorable parlementaire figurent dans le tableau suivant :

Type d'aéronef	Nombre	Années d'acquisition	Coût horaire
Falcon 900	2	1987 et 1990	3 991 €
Falcon 7X	2	2009 et 2010	4 790 €
Falcon 2000	2	2011 et 2012	4 080 €
A330	1	2010	22 482 €
Super Puma	3	1987	3 598 €

Les coûts mentionnés sont ceux facturés au Gouvernement en 2018.

*Outre-mer**Base navale de Mayotte - Patrouilleur outre-mer - Montée en puissance*

**22890.** – 17 septembre 2019. – **M. Mansour Kamardine** interroge **Mme la ministre des armées** sur les moyens de la marine à Mayotte. Implanté à Mayotte depuis 1977, l'élément base navale de Mayotte a été transformé en « base navale » Mayotte en 2016. Ce changement de statut n'a pas entraîné de franchissement de seuil en termes de capacité stratégique, ni d'augmentation notable des moyens humains et matériels permanents affectés à Mayotte. La base navale demeure structurellement un élément de la chaîne logistique de ravitaillement de la marine. Elle concourt à la lutte contre l'immigration clandestine à moyens permanents constants depuis plusieurs années malgré la structuration récente des réseaux de trafics transnationaux, notamment d'immigration clandestine par mer, les remises en cause réitérées de la souveraineté française sur les îles éparses du canal du Mozambique et le développement en cours d'un secteur énergétique *offshore* essentiel pour plusieurs pays amis de la zone. Le positionnement géographique et les prérogatives théoriques de la base navale de Mayotte pourraient en faire une pièce maîtresse permettant d'asseoir la souveraineté sur l'ensemble territoires français du canal du Mozambique et leurs espaces maritimes, de maîtriser des frontières maritimes, tout en concourant aux missions globales de la marine que sont le renseignement, la prévention des conflits, l'intervention et la protection internationale en mer. De plus, la loi de programmation militaire de 2018 prévoit la dotation à la marine de six patrouilleurs outre-mer (POM) de nouvelle génération. C'est pourquoi il lui demande l'affectation à Mayotte, avec comme base navale d'attache la base navale de Mayotte, du premier des nouveaux patrouilleurs outre-mer qui sortira des chantiers navals et de l'informer des modalités et des moyens envisagés pour réaliser la nécessaire montée en puissance de la base navale de Mayotte.

*Réponse.* – Les missions générales de souveraineté dans la zone maritime sud de l'Océan Indien font l'objet d'une attention soutenue des armées, en coordination avec les autres administrations (gendarmerie maritime, douanes, affaires maritimes) et sont principalement assurées par les moyens basés à Port des Galets (La Réunion). Ceux-ci patrouillent dans l'ensemble de la zone maritime sud de l'Océan Indien, y compris dans les approches maritimes de Mayotte. Le caractère nodal de La Réunion et le pré-positionnement de la majeure partie des moyens à Port des Galets, sous l'autorité du commandement supérieur des forces armées en zone sud de l'Océan Indien (FAZSOI), répondent à une logique de rationalisation et de soutien des moyens, qui s'appuie sur une infrastructure adaptée à l'accueil de bâtiments de taille et tirant d'eau importants (frégates de surveillance, patrouilleurs, bâtiments de soutien, etc.). Ces moyens font l'objet de renforcements capacitaires, inscrits dans les lois de programmation militaire 2014-2019 et 2019-2025. Ceux-ci se traduisent notamment par le remplacement du « La Grandière » par le bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer « Champlain » en 2017, de « L'Albatros » par le patrouilleur polaire « L'Astrolabe » en 2018 et du « Malin » par deux patrouilleurs outre-mer (POM) en 2023 et 2025. Ce renforcement concerne également le département de Mayotte, avec le remplacement en 2026 du chaland de transport de matériel n° 13 par un engin de débarquement amphibie standard aux capacités supérieures. Il n'est

pas envisagé de baser un POM à Mayotte, du fait de l'absence d'infrastructures adaptées. En effet, la longueur de quai disponible est insuffisante pour accueillir une unité de près de 80 mètres de long (les unités existantes actuellement affectées occupent déjà les 60 mètres de quai disponibles), tandis que l'aire de manœuvre est insuffisante pour permettre à un POM de se présenter et se retourner. En tout état de cause, la base navale de Mayotte et le poste de commandement de l'action de l'état en mer resteront une pièce maîtresse du dispositif garantissant la souveraineté nationale et l'action de l'État en mer.

## *Défense*

### *Avenir de l'entreprise Photonis*

**23000.** – 24 septembre 2019. – **M. Patrice Verchère** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** sur le risque que le spécialiste français de la vision nocturne, Photonis, passe sous pavillon étranger. Cette entreprise de haute technologie a mis au point une caméra permettant de filmer en couleur pendant la nuit. Cette caméra donne un avantage par rapport aux forces dotées de systèmes infrarouge et thermique, lesquels ne prennent que des images monochromes, ce qui n'est pas idéal pour repérer des détails pouvant être déterminants lors d'une opération. La technologie de cette caméra peut également avoir des applications en médecine ou dans l'industrie, notamment pour les systèmes de contrôle de qualité. Photonis a également développé dans d'autres secteurs, comme l'intensification d'images numériques, l'instrumentation nucléaire, ou encore les tubes de puissance pour les systèmes de communication militaires. Les innovations de cette entreprise intéressent donc non seulement le domaine de la défense mais également le domaine civil. Actuellement, Photonis est contrôlé par Ardian, le fonds d'investissements d'Axa, qui chercherait un acheteur pour cette société qui intéresserait déjà des entreprises concurrentes américaines ainsi que des fonds d'investissements internationaux. Cette entreprise pourrait dès lors passer sous pavillon étranger. Aussi, il lui demande son avis sur la vente à une société étrangère et concurrente, d'une entreprise française de haute technologie dont les produits innovants sont présents dans les matériels de défense français. Il lui demande également quelles mesures elle entend prendre afin de préserver l'avenir d'une telle entreprise sur le sol français.

*Réponse.* – L'entreprise Photonis, leader mondial dans la conception, le développement et la fabrication de composants destinés à détecter de faibles niveaux de lumière ou de rayonnement, dans les domaines de l'industrie, des sciences, du médical et de la vision nocturne, contribue à la performance des équipements de défense et est, à ce titre, suivie par le service des affaires industrielles et de l'intelligence économique de la direction générale de l'armement. Depuis plus de vingt ans, cette société a fait l'objet de cessions régulières entre différents fonds d'investissement : Barclays PE, AXA PE, Astorg, et dernièrement Ardian (ex-AXA PE) en 2011. Chacune de ces cessions a constitué un risque de prise de contrôle par un acteur étranger et a donc fait l'objet d'une surveillance par l'État. Des conditions liées aux autorisations de cession ont ainsi pu être imposées au cas par cas (à titre d'exemple : pérennité des activités, préservation des capacités industrielles, obligation de notifier à l'Etat toute délocalisation en ou hors de France, etc.). Dans l'hypothèse où un acteur étranger souhaiterait prendre le contrôle de Photonis, une telle opération ferait l'objet d'une demande d'autorisation préalable auprès du ministère de l'économie et des finances. Le dossier serait instruit avec l'ensemble des administrations en charge de la protection des activités de cette société, afin de déterminer les conditions de cette autorisation, dont l'Etat contrôlerait ensuite le respect à l'issue de la cession. Le ministère des armées accordera une vigilance toute particulière à ces conditions d'autorisation de cession.

## *Laïcité*

### *Laïcité dans les armées*

**23261.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – **M. Bastien Lachaud** interroge **Mme la ministre des armées** sur le respect de la laïcité dans les armées. M. le député a déjà saisi de ce sujet Mme la ministre par courrier. En effet, suite à un courrier émanant du commandant de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) et invitant à célébrer l'anniversaire de la brigade, il s'est étonné que ce courrier fasse mention de l'organisation d'une messe catholique. À cet étonnement, Mme la ministre a répondu que la participation à cette messe étant facultative, il n'y avait pas lieu de croire qu'aucune forme d'atteinte au principe de laïcité avait été commise. Ce raisonnement est parfaitement clair et compréhensible. C'est d'ailleurs celui qu'ont tenu ensemble M. le député et son collègue M. Christophe Lejeune, rapporteur avec lui d'une mission d'information sur la lutte contre les discriminations dans les armées. En effet, M. le député et M. Lejeune estimèrent dans leur rapport que les « fêtes patronales » qui ont lieu périodiquement dans les régiments ne constituaient pas une atteinte au principe de laïcité dans la mesure où leur caractère tout à fait profane était universellement attesté. En raison de quoi, les rapporteurs avaient considéré que

seul leur caractère festif et participant à la cohésion du groupe devait être retenu. En revanche, les rapporteurs avaient souligné dans leur rapport que la liberté de culte que garantit au sein des armées la présence d'aumôniers militaires susceptibles d'organiser et célébrer des offices religieux, ne pouvait pas justifier que des officiers commandants invitent leurs subordonnés à des événements religieux, fussent-ils facultatifs. Le témoignage de nombreux militaires avait affermi chez les rapporteurs la conviction selon laquelle il n'est d'invitation d'un supérieur qui n'apparaisse comme un ordre à la plupart de ses soldats. C'est pourquoi ils avaient préconisé que les officiers commandant s'abstiennent à l'avenir « d'inviter » leurs subordonnés à des événements religieux et confient justement cette tâche aux aumôniers. Ce faisant, ils éviteraient tout malentendu à celles et ceux des soldats qui pourraient se sentir en porte-à-faux devant une communication inadéquate. MM. les députés ont formulé cette proposition sans esprit partisan et avec le souci de respecter la liberté de conscience de chacun. C'est pourquoi il souhaiterait apprendre de sa part si elle rejoint la position des co-rapporteurs sur ce sujet ou considère que les officiers commandants sont fondés à continuer à inviter des soldats à des événements religieux.

*Réponse.* – L'article L.4121-2 du code de la défense dispose que « les opinions ou croyances, notamment philosophiques, religieuses ou politiques, sont libres. Elles ne peuvent cependant être exprimées qu'en dehors du service et avec la réserve exigée par l'état militaire ». Toutefois, conformément à la loi de 1905 autorisant la création d'aumôneries dans les institutions publiques dites « fermées », ce même article ajoute que cette règle « ne fait pas obstacle au libre exercice des cultes dans les enceintes militaires ». Le principe de laïcité s'applique donc bien au sein des armées avec une possibilité d'exercice des cultes dans les enceintes militaires. La préservation du principe de laïcité au sein de l'institution incombe au commandement qui doit veiller à ce que les événements organisés ne contreviennent pas à ce principe. Les aumôneries militaires s'inscrivent dans un corpus juridique et réglementaire précis qui définit les missions des aumôniers militaires au sein de la défense et l'organisation des aumôneries. Le décret n° 2008-1524 du 30 décembre 2008 relatif aux aumôneries militaires dispose que les aumôniers militaires, qui relèvent de l'autorité militaire pour leurs missions au sein des armées, « assurent le soutien du personnel de la défense et des militaires de la gendarmerie nationale qui le souhaitent ». La mise à disposition de lieux de culte et de salles de prière dans les enceintes militaires est une disposition légale, en application de la loi du 9 décembre 1905. Le commandement militaire est chargé du contrôle des activités se déroulant sur les différentes emprises et de la communication relative à l'organisation des différentes activités. Ainsi, seul le commandement peut autoriser l'accès à une enceinte militaire ou permettre à un militaire d'être délogé du service afin de se rendre à une activité culturelle. Ces invitations sont donc considérées comme des autorisations permettant d'une part, à l'activité de se dérouler dans une enceinte militaire dans le respect des règles de laïcité et des règles de sécurité, et d'autre part, de décharger des impératifs du service les militaires volontaires pour participer à ces célébrations.

## Défense

### « Bâtiments de combat » de la marine nationale

**23415.** – 8 octobre 2019. – M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de Mme la ministre des armées sur le fait que la Marine nationale déclare comme « Bâtiments de combat » sur son site internet nombre de navires qui n'en sont pas (patrouilleurs de service public, bâtiments multi-missions...). En effet, ces navires non-armés ou vraiment très peu armés sont davantage des navires logistiques ou de police maritime que de véritables navires de guerre. Par ailleurs, nombre de navires sont mentionnés comme des navires de premier rang (véritables escorteurs océaniques génériques disposant de 48 à 96 missiles capables de se défendre et protéger un groupe naval dans chaque milieu avec une capacité de lutte accrue dans l'un d'eux) bien qu'ils soient manifestement des navires de second rang selon les standards internationaux (c'est-à-dire disposant de moins de 48 missiles et qui sont capables de se défendre et de participer à la constitution d'un groupe naval sans avoir véritablement la capacité de le protéger directement). Aussi, il demande au Gouvernement de bien vouloir lui définir précisément la notion de navire de premier et second rang et leurs caractéristiques, puis de lui indiquer par catégorie (porte-avions (CVN), navire porte-hélicoptères et amphibie (LHD), croiseurs (CG), destroyers (DDG), frégates (FFG), corvettes (K ou LCS), patrouilleurs légers et sous-marins (SS, SSBN, SSGN) quel est l'état réel de la marine nationale en 2019 et quels sont les navires actuellement pleinement opérationnels, ainsi que ceux qui doivent à brèves échéances quitter ou rejoindre la flotte, afin d'avoir une vue globale de la situation par rapport aux marines de guerre des autres grandes nations et au regard des routes d'approvisionnement et de l'immense territoire maritime ultra-marin français à défendre.

*Réponse.* – Le site institutionnel de la marine nationale <https://www.defense.gouv.fr/marine> détaille dans l'onglet « équipements » l'ensemble des moyens de la marine répartis entre les bâtiments de combat, les bâtiments de



patrouille/surveillance, les bâtiments spécialisés, les sous-marins, les aéronefs et les missiles. La liste des bâtiments de combat comprend uniquement le porte-avions « Charles de Gaulle », les porte-hélicoptères amphibies, la flottille amphibie, les frégates de défense aérienne, les frégates multi-missions, les frégates légères de type « La Fayette », les frégates anti-sous-marine de type « F70 ASM » et les frégates antiaériennes de type « F70 AA ». Les patrouilleurs de service public et les bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer (ex-bâtiments multi-missions) n'apparaissent pas dans la liste des bâtiments de combat, mais, respectivement, dans celle des bâtiments de patrouille et de surveillance et celle des bâtiments spécialisés. Par ailleurs, le site institutionnel de la marine ne fait pas référence à la classification « navires de premier rang » et « navires de second rang », cette classification ne répondant à aucune définition normalisée. Concernant la désignation de ses bâtiments par type, la marine nationale respecte les normes de l'organisation du traité de l'Atlantique nord fixées par l'accord de normalisation (« STANAG ») n° 1166. Le type « OTAN » de chaque bâtiment est indiqué par la première lettre de son numéro de coque (S : sous-marin, R : porte-avions, D : destroyer, F : frégate, P : patrouilleur, L : bâtiment amphibie, A : bâtiment de soutien, M : bâtiment de guerre des mines, Y : bâtiment auxiliaire). La liste, classée par types, des bâtiments de guerre de la marine en service et en essais est la suivante : sous-marins nucléaires lanceurs d'engins : « Le Triomphant », « Le Téméraire », « Le Vigilant », « Le Terrible » ; sous-marins nucléaires d'attaque : « Rubis », « Casabianca », « Émeraude », « Améthyste », « Perle » ; porte-avions « Charles de Gaulle » ; porte-hélicoptères amphibies : « Mistral », « Tonnerre », « Dixmude » ; frégate anti-aérienne « Jean Bart » ; frégates de défense aériennes : « Forbin », « Chevalier Paul » ; frégates anti-sous-marines : « La Motte-Picquet », « Latouche-Tréville » ; frégates multi-missions : « Aquitaine », « Provence », « Languedoc », « Auvergne », « Bretagne », « Normandie » ; frégates type « La Fayette » : « La Fayette », « Surcouf », « Courbet », « Aconit », « Guépratte » ; frégates de surveillance : « Floréal », « Prairial », « Nivôse », « Ventôse », « Vendémiaire », « Germinal » ; patrouilleurs de haute mer : « Lieutenant de vaisseau Le Hénaff », « Premier Maître L'Her », « Commandant Blaison », « Enseigne de vaisseau Jacobet », « Commandant Ducuing », « Commandant Birot », « Commandant Bouan » ; patrouilleurs Antilles-Guyane : « La Confiance », « La Résolue », « La Combattante » ; patrouilleurs de 400 t : « La Glorieuse », « La Moqueuse » ; patrouilleurs « Arago » et « Le Malin » ; patrouilleurs de service public : « Flamant », « Cormoran », « Pluvier » ; patrouilleur « Fulmar » ; patrouilleur polaire « L'Astrolabe » ; bâtiments de commandement et de ravitaillement : « Var », « Marne », « Somme » ; chasseurs de mines tripartites : « Cassiopée », « Andromède », « Pégase », « Orion », « Croix du Sud », « L'Aigle », « Lyre », « Sagittaire », « Céphée », « Capricorne » ; bâtiment d'expérimentation de guerre des mines « Thétis » ; bâtiments remorqueurs de sonar : « Antarès », « Altaïr », « Aldébaran » ; bâtiments base de plongeurs démineurs : « Vulcain », « Achéron », « Styx », « Pluton » ; bâtiments de soutien et d'assistance outre-mer : « D'Entrecasteaux », « Bougainville », « Champlain », « Dumont d'Urville » ; bâtiments de soutien et d'assistance métropolitain : « Loire », « Rhône », « Seine », « Garonne » ; bâtiments hydrographiques et océanographiques : « Lapérouse », « Borda », « Laplace », « Beaufort-Beaupré » ; bâtiments d'essais et de mesures : « Monge », « Dupuy de Lôme » ; bâtiment de soutien à la plongée : « Alizé » ; bâtiments de soutien de région : « Taape », « Elan » ; chaland de transport et de servitude « Gapeau » ; embarcation relève-filets « Caouanne » ; bâtiments-école : « Léopard », « Panthère », « Jaguar », « Lynx », « Guépard », « Chacal », « Tigre », « Lion » ; bâtiments d'instruction à la navigation : « Glycine », « Eglantine » ; voiliers : « Étoile », « Belle Poule », « Mutin » ; remorqueurs : « Estérel », « Luberon », « Bélier », « Buffle », « Bison », « Maïto », « Maroa », « Manini » ; 30 bâtiments de la Gendarmerie maritime. En 2019, les bâtiments qui sont retirés du service sont la frégate anti-sous-marine « Primauguet », la frégate antiaérienne « Cassard », le sous-marin nucléaire d'attaque « Saphir » et les bâtiments de soutien de région « Taape » et « Elan ». En 2020, le sous-marin nucléaire d'attaque « Suffren » (type « Barracuda ») sera réceptionné.

## Défense

### Conditions de gestion - Logements domaniaux - Armées

**23416.** – 8 octobre 2019. – M. **Grégory Besson-Moreau\*** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les conditions de gestion du parc des logements domaniaux du ministère des armées. Le logement est aujourd'hui le premier motif d'insatisfaction des militaires. Le rapport du Haut Comité d'évaluation de la condition militaire 2018 sur « la vie des familles de militaires selon leur lieu d'affectation » expliquait largement ce phénomène, relevant l'état préoccupant des logements et le sous-investissement chronique en matière immobilière. Alors qu'il est attendu une exemplarité dans les valeurs d'engagement des armées, que la vie des militaires est ponctuée par une mobilité qui pèse sur l'ensemble de la cellule familiale, cette situation n'est plus durable. Cette situation appelle un changement en profondeur de la gestion du parc, ainsi qu'un engagement financier massif en faveur de la rénovation du bâti, pour une amélioration durable de leurs conditions de vie. Le ministère des armées envisagerait une externalisation de la gestion du parc domaniaux. Or ce choix stratégique, sur un sujet aussi sensible

que le logement des militaires, n'a fait l'objet d'aucune communication de la part du Gouvernement. En particulier, ce n'était pas une mesure prévue dans le Plan d'accompagnement des familles et d'amélioration des conditions de vie des militaires. À Mailly-le-Camp, dans sa circonscription, plus de 120 logements appartiennent au parc des logements domaniaux. Le Gouvernement confirme-t-il sa volonté d'externaliser le parc des logements domaniaux du ministère des armées ? Il lui demande s'il peut rassurer les militaires de sa circonscription sur la perspective d'un changement réel dans la gestion du parc, et dans quels délais.

### *Défense*

#### *Armées - Gestion du parc immobilier - Appel d'offres*

**23656.** – 15 octobre 2019. – M. Guy Teissier\* interroge Mme la ministre des armées sur le fait qu'un appel d'offres sur le contrat d'externalisation des logements domaniaux de l'armée aurait été lancé. L'enjeu est connu : la gestion des logements militaires par la SNI est décriée. Les logements sont dans un état préoccupant, le sous-investissement est chronique, y compris sur la rénovation énergétique, sur laquelle ce parc est tout sauf exemplaire. Le logement est la cause commune d'insatisfaction pour les trois armées, comme le révèle le Haut Comité d'évaluation de la condition militaire dans sa revue annuelle du moral des troupes de 2018. De fait, l'absence totale de communication sur ce choix est étonnante, car cela touche à un enjeu très sensible pour le quotidien des forces armées et de leurs familles. Cela concerne près de 14 000 logements sur l'ensemble du territoire, dont 168 à Marseille, destinés prioritairement à des militaires, et à leurs familles, dont on espère un engagement et une loyauté exemplaires. Il paraît souhaitable de veiller à leur satisfaction. De plus, il s'agirait d'une affaire à près de six milliards d'euros sur 30 à 35 ans. C'est un montant comparable à celui du nouveau ministère de Balard ou d'un porte-avions. À quoi il faudrait ajouter environ 1,4 milliard d'euros d'investissements pour la rénovation ou les constructions nouvelles. Aussi, il souhaite savoir si cette information est confirmée par le ministère des armées. Et si tel est le cas, il lui demande si cela traduit une volonté du Gouvernement d'enclencher un véritable changement dans la gestion du parc des armées et de mettre des moyens pour sa rénovation.

*Réponse.* – Pour conduire sa politique, le ministère des armées s'appuie sur un parc global de 46 685 logements répartis sur la métropole, l'outre-mer et l'étranger. Ce parc est composé pour 68 % de logements réservés par convention auprès de bailleurs, 25 % de logements domaniaux et 7 % de logements pris à bail. En métropole, la gestion de ce parc domanial est externalisée depuis de nombreuses années au travers de deux contrats qui arriveront à échéance fin 2020 : un contrat de gestion locative et de petit entretien et un accord cadre de mandat de maîtrise d'ouvrage pour le gros entretien, la rénovation et la réhabilitation. Afin d'évaluer l'état de son parc domanial, le ministère a commandé, au printemps 2017, la réalisation d'un audit auprès d'un prestataire extérieur. Les résultats de cet audit indiquent que, malgré l'ancienneté des immeubles qui constituent le parc immobilier (les deux-tiers des 1 636 bâtiments détenus ont 60 ans ou plus), celui-ci est majoritairement dans un état technique qualifié de bon pour 67 % ou de moyen pour 32 %. Seul 1 % du parc est dans un état de vétusté avancé. Sur la base de ces résultats, la société a évalué, en première analyse, l'investissement nécessaire à la maintenance technique du parc à 32 M€ par an pour les vingt prochaines années. Cet audit technique du parc de logements domaniaux métropolitains a été complété par une évaluation de sa performance énergétique, effectuée à partir des diagnostics de performance énergétique réalisés en 2008. Il ressort de cette étude que près de 2 500 logements peuvent être considérés comme « passoires énergétiques ». En réponse à cet audit, et dans le cadre du plan famille, le ministère a réévalué de façon notable le budget consacré à l'entretien des logements domaniaux sur toute la durée de la loi de programmation militaire (LPM). Le budget consacré au maintien en condition du parc est en hausse sur la période 2018-2020, 40 M€ en autorisation d'engagement en 2018, 43 M€ en 2019 et 46 M€ en 2020 (LPM). Les deux contrats de gestion et d'entretien arrivant à échéance, le ministère prépare un nouveau contrat globalisant l'ensemble des prestations. Le choix a été porté sur un contrat de concession. L'ambition du ministère des armées en termes de politique du logement prendra un nouvel essor à compter de 2021 avec l'entrée en vigueur de ce contrat de concession, actuellement en cours de négociation. Ce contrat devra permettre une remise à niveau accélérée du parc domanial, notamment sur le plan énergétique et portera un objectif de développement de ce parc avec la construction de 2 500 logements neufs.

### *Défense*

#### *Navires de surface de la marine nationale*

**23418.** – 8 octobre 2019. – M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de Mme la ministre des armées sur le nombre et la qualité des navires de surface de la marine nationale. En effet, si la marine nationale respecte la nomenclature OTAN pour la numérotation de ses bâtiments, elle n'emploie par le même terme pour les désigner.

Ainsi, aux désignations de destroyers, corvettes, avisos, et patrouilleurs, la marine nationale préfère utiliser de façon indifférenciée uniquement ceux de frégates et de patrouilleurs (de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang). Or dans la mesure où la marine nationale fait partie de l'OTAN et que sa nomenclature permet aux citoyens de clairement identifier la quantité et le type de navires que possède la marine par rapport à celle des autres pays et donc de mieux identifier ses forces et faiblesses, ne serait-il pas souhaitable d'uniformiser cette désignation en la calant sur celle de l'OTAN. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer pourquoi la France ne reprend pas entièrement la classification de l'OTAN dans la désignation de ses navires de guerre et si le Gouvernement entend y remédier.

*Réponse.* – La numérotation et les appellations de nos bâtiments de surface visent à respecter à la fois les normes internationales et la culture maritime française. Pour la numérotation, la marine nationale applique les normes de l'organisation du traité de l'Atlantique nord [1]. Ainsi, la première lettre du numéro de coque d'un bâtiment indique son type dans la dénomination de l'OTAN (S : *Submarine*, R : *Aircraft carrier*, D : *Destroyer*, F : *Frigate*, P : *Patrol boat*, L : *Landing ship*, A : *Auxiliary*, M : *Mine warfare*, Y : *Yard craft*). Cette lettre est suivie de chiffres qui sont propres à un navire. Des plages de chiffres sont attribuées aux nations adoptant ce système [2]. Le marquage « Lettre + Numéro », visible sur la coque et/ou les superstructures, affirme sans ambiguïté le statut de navire de guerre de nos bâtiments militaires au regard du droit international et permet à tous d'en identifier le type malgré la barrière de la langue. Dans le langage courant, les bâtiments de la marine nationale restent dénommés selon des termes conformes à la langue et à la tradition maritime françaises. A titre d'exemple, la catégorie des « frégates » recouvre celle des « destroyers » et des « frigates » de l'OTAN. Ainsi, la frégate multi-missions « Auvergne » qui, par son tonnage, appartient à la catégorie des « destroyers » du point de vue de la classification de l'OTAN, porte le numéro de coque D654, alors que la frégate de surveillance « Prairial », qui, par son tonnage, appartient à la catégorie des « frigates », porte le numéro F731. Au cours des dernières années, des appellations nouvelles, parfois complexes, sont apparues pour traduire les spécificités technico-opérationnelles des unités. Il est apparu nécessaire de les simplifier afin de permettre : au grand public d'appréhender plus facilement le rôle des navires de la marine ; aux armées de disposer d'une terminologie de désignation des navires plus resserrée et immédiatement compréhensible ; à nos alliés de mieux comprendre l'architecture de notre flotte. Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, la dénomination des bâtiments de surface de la marine a donc fait l'objet d'une adaptation pour traduire plus clairement leur vocation opérationnelle, en suivant trois principes : simplifier la segmentation, autour d'une répartition en grands types de bâtiments, pour en faciliter la compréhension par le plus grand nombre et abandonner certains termes anciens [3] ; s'inscrire dans la continuité des travaux du Livre Blanc de la Défense et de la sécurité nationale 2013 comme de la Revue Stratégique 2017 ; ne pas remettre en cause la planification capacitaire [4]. La segmentation adoptée répartit les bâtiments français en trois groupes d'emploi : les bâtiments de combat, hauturiers, caractérisés par leurs capacités offensives et leur capacité à résister aux avaries de combat. Ils sont répartis en deux catégories : les porte-avions et porte-hélicoptères, pour la projection de puissance et de forces ; les frégates capables d'opérer en temps de guerre ou de crise. les patrouilleurs ; les bâtiments spécialisés pour les navires ayant un emploi spécifique. Ils portent le baptême « bâtiment » suivi de leur fonction principale. Les appellations françaises sont donc bâties sur la structure suivante : la racine indique le groupe d'emploi et l'extension précise l'emploi principal du bâtiment. Exemples : Porte-avions (PA), porte hélicoptères amphibie (PHA) ... Frégate de défense aérienne (FDA), frégate multi-missions (FREMM) ... Patrouilleur océanique (PO), patrouilleur polaire (PP), patrouilleur de service public (PSP) ... Bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR), bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer (BSAOM), bâtiment école (BE) ... Certaines exceptions ont cependant été concédées pour conserver quelques appellations désormais bien connues et ancrées dans la culture interarmées [5].

[1] Ces normes sont fixées par l'accord de normalisation « STANAG » n° 1166.

[2] L'*US Navy* a adopté un système différent de marquage et de numérotation des coques.

[3] Par exemple : aviso, corvette, escadre.

[4] Par exemple : distinction claire entre frégate de surveillance (en service) et bâtiments de surveillance et d'intervention maritime (programme BATSIMAR).

[5] Par exemple : les frégates de surveillance conservent leur appellation de frégate même si elles n'ont pas les capacités associées stricto sensu à un bâtiment de combat ; les chasseurs de mines tripartites (CMT), fruits d'une coopération FR-NL-BE, conservent leur dénomination originelle.

#### Tableau des appellations des bâtiments opérationnels

Groupe d'emploi	Types	Ancien	Nouvelle appellation adoptée	Bigramme ou trigramme national	Lettre du numéro de coque	Remarques
Combat	Porte-avions	PA	Inchangé	PA	R	

Groupe d'emploi	Types	Ancien	Nouvelle appellation adoptée	Bigramme ou trigramme national	Lettre du numéro de coque	Remarques
	Porte-hélicoptères	BPC	Porte-hélicoptères amphibie	PHA	L	Capacité amphibie
	Frégates	FDA	Inchangé (frégate de défense aérienne)	FDA	D	
		FREMM DA	Inchangé (FREMM défense aérienne)	FREMM DA	D	
		FREMM	Inchangé (frégate multi-missions)	FREMM	D	
		FTI	Frégate de défense et d'intervention	FDI	D	
		FLF	Inchangé : (frégate La Fayette)	FLF	F	
Patrouille/ Surveillance	Patrouilleurs	FS	Inchangé (frégate de surveillance)	FS	F	Marquage conservé jusqu'au retrait du service
		A69/PHM	Inchangé : (patrouilleur de haute mer)	PHM	P	
		BATSIMAR métropolitain	Patrouilleur océanique	PO	P	
		POM	Introduit par la LPM Patrouilleur outre-mer	POM	P	
		PLG + PLG basé aux Antilles	Patrouilleur Antilles Guyane	PAG	P	
		PLV	Patrouilleur polaire	PP	P	
		PSP, Arago, Malin	Inchangés (patrouilleur de service public)	PSP	P	
Emploi spécialisé	Bâtiments	FLOTLOG	Bâtiment ravitailleur de forces	BRF	A	
		BCR	Inchangé (bâtiment de commandement et de ravitaillement)	BCR	A	
		B2M	Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer	BSAOM	A	
		BSAH	Bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain	BSAM	A	
		BSAD	Bâtiment de soutien et d'assistance affrété	BSAA	Sans objet	Navires civils affrétés
		BGDM	Inchangé (bâtiment de guerre des mines)	BGDM	A	
		BEM BRE-MINREM BH / BE	Inchangés	BEM BRE-MINREM BH / BE	A A A / A	
		CMT	CMT (chasseurs de mines tripartite)	CMT	M	

Les éléments auxiliaires, en particulier les engins de servitudes et de liaison portuaire, reçoivent un préfixe Y suivi d'un numéro.

## Défense

### *Conséquences économiques et sociales de la LPM*

**23657.** – 15 octobre 2019. – M. Christophe Blanchet interroge Mme la ministre des armées sur les conséquences économiques et sociales du « Plan Famille » pour les armées françaises. La loi de programmation militaire 2019-2025 se voulait « à hauteur d'homme » afin de répondre aux besoins des armées. Douze mesures sont au cœur du « Plan Famille » et qui représentent 300 millions d'euros de crédits nouveaux sur 5 ans. 70 % des actions du plan devaient être mises en œuvre dès 2018. Un an et demi après sa mise en place, quelles sont les conséquences économiques et sociales du « Plan Famille » ? Les places en crèche ont-elles effectivement augmenté ? Cette augmentation a-t-elle créé de l'emploi dans les territoires concernés ? Qu'en est-il de l'objectif d'augmenter et d'améliorer l'offre de logements dans les zones de tension locative forte en métropole ? Enfin, de manière plus générale, il lui demande quel est le retour de ce plan sur la situation des familles des ressortissants du ministère des armées.

*Réponse.* – La loi n° 2018-607 du 13 juillet 2018 relative à la programmation militaire pour les années 2019 à 2025 et portant diverses dispositions intéressant la défense (LPM) place l'amélioration du quotidien du soldat au rang des premières priorités et recouvre notamment l'accompagnement des familles. Le métier militaire implique des contraintes liées à l'engagement opérationnel, auxquelles s'ajoute la mobilité sur ordre vécue par tous les membres de la cellule familiale. Le plan famille a pour objectif d'améliorer l'accompagnement des familles et les conditions de vie des militaires. Il a pour but d'apporter des réponses visibles et concrètes aux difficultés auxquelles le militaire et sa famille sont confrontés, de compenser les contraintes réelles et spécifiques de la vie militaire et d'aider les plus fragiles. Ce plan place la situation des familles des ressortissants du ministère des armées au cœur de ses préoccupations car « il n'y a pas de soldat fort sans famille heureuse ». Le plan famille représente un effort financier de 300 millions d'euros sur la période 2018-2022 et de près de 530 millions d'euros sur la période de la LPM. En 2020, il bénéficiera de 76 millions d'euros, soit 20 millions d'euros supplémentaires par rapport à 2019. Il comporte à ce jour 48 actions (46 à l'origine) dans les domaines de la condition du personnel, de l'action sociale, de la formation professionnelle des conjoints, du logement familial en métropole et dans les outre-mer, et de l'hébergement. La première année d'application du plan famille a été un succès. Ce sont plus de 80 % des actions du plan qui ont connu des réalisations concrètes et ont d'ores et déjà apporté des améliorations tangibles aux conditions de vie des militaires : - l'augmentation des crédits d'amélioration des conditions de vie en garnison ; - le déploiement du wifi gratuit en garnison ; - le e-social des armées : accès simplifié au portail numérique à vocation sociale depuis le smartphone et l'ordinateur ; - la maison numérique du blessé ; - la prestation de soutien en cas d'absence prolongée du domicile ; - les actions en faveur des enfants : nouvelles places en crèche et kits emploi-mission ; - la carte SNCF Famille, permettant au conjoint et aux enfants du militaire de bénéficier d'une réduction de 30% sur les TGV (hors oui-go) et sur les inter-cités ; - la prise en charge directe des déplacements professionnels via la plateforme « agence de mobilité des armées » qui permet aux ressortissants du ministère de ne plus faire l'avance de leurs frais de déplacements. S'agissant plus spécifiquement des places en crèche, le plan famille prévoyait initialement la création de 400 places supplémentaires en réservation de berceaux et en crèches ministérielles, avec un accent mis sur l'accroissement des places en réservation de berceaux, pour lesquelles la programmation de 2018 à 2022 comportait +298 places en 2018 et +25 chaque année de 2019 à 2022. Cette programmation est respectée et elle est même dépassée en 2018, puisque 333 berceaux supplémentaires ont été créés au lieu de 298. Le calendrier de mise en œuvre pour les places restantes reste conforme aux prévisions 2019/2022, soit +25 places chaque année pour les berceaux, et pour les places en crèche ministérielle +10 à Pamiers en 2019 et +30 à Mérignac et à Calvi en 2020. En complément, une autre action du plan famille vise à faciliter la garde d'enfant et les indicateurs sur cette action sont positifs. Il s'agit de l'aide aux assistantes maternelles (ASMAT) exerçant leur profession au profit des enfants des ressortissants du ministère des armées. Pour ce faire, elles perçoivent une prestation sur la base d'une convention comportant des engagements. Le dispositif s'applique depuis juin 2018 et à ce jour 2618 conventions ont été signées (dont près de 700 avec des ASMAT qui sont des conjoints de ressortissants), ce qui participe à la création d'emploi dans les territoires concernés. Pour ce qui concerne l'offre locative dans les zones de tension locative forte, elle répond à la nécessité d'accompagner la mobilité par ordre qui est une spécificité de l'état militaire. Dans ce cadre, une des actions du plan famille vise à augmenter et à améliorer l'offre, avec un effort marqué dans les zones sous forte tension. Dans les zones de faible tension locative, où le nombre de logements proposés est généralement suffisant, l'objectif est de renouveler le parc, si les logements restent attractifs, pour mieux répondre aux attentes actuelles des ressortissants.



Les modalités de réalisation de cet objectif consistent en un renouvellement des conventions de réservations arrivant à échéance, dès lors que les logements répondent toujours aux besoins du ministère. L'objectif est d'augmenter de 660 l'offre de logements neufs en métropole sur trois ans, de 2018 à 2020, puis de la stabiliser sur la période 2021-2025. En 2018, ce sont déjà 273 logements neufs qui ont été commandés, soit 41,4% de la cible triennale. Le renouvellement des conventions a porté sur 599 logements ; s'y ajoutent 391 logements réservés par l'intermédiaire de l'établissement public des fonds de prévoyance militaire et de l'aéronautique (EPFP). De manière plus générale, le retour du plan famille sur la satisfaction des familles des ressortissants du ministère des armées est positif et la dynamique de satisfaction des besoins est en net progrès. Généralement informés de la future affectation du militaire entre février et avril de l'année de leur mutation, les conjoints de militaires peuvent ainsi mieux anticiper la recherche d'un nouvel emploi. Concernant l'emploi des conjoints, l'agence Défense Mobilité a innové en passant un marché d'accompagnement à distance vers l'emploi des conjoints à l'étranger, en outre-mer ou isolés en métropole, isolement lié à l'éloignement d'une antenne Défense Mobilité, l'absence de permis de conduire, des contraintes familiales, voire un handicap. Par ailleurs, afin de faciliter la scolarité des enfants de militaires lors des mutations dès la rentrée 2018-2019, le ministère des armées et le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse ont élaboré un guide d'inscription des enfants à l'école, au collège et au lycée. Ce guide, qui a été soumis à des groupes de travail utilisateurs dont des membres du conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM), d'une part, et de l'association nationale de femmes militaires (ANFEM), d'autre part, représente une aide réelle pour les inscriptions dans l'enseignement public du premier et du second degré. Il présente l'ensemble des pièces nécessaires à la constitution d'un dossier, des modèles de lettres-types, les contacts utiles localement. Il a fait l'objet d'une diffusion dans les bases de défense. Le plan famille a également pour effet d'accroître l'aide aux familles de blessés hospitalisés. Il facilite et élargit les conditions de prise en charge financière des familles de blessés pour le trajet et pour l'hébergement jusqu'à six personnes. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, 117 aides ont été accordées pour 41 blessés, d'un montant de près de 80 000 euros. Enfin, une large consultation a été menée, au plus près du terrain, au cours du premier semestre 2019. Le personnel militaire et civil a pu s'exprimer sur l'amélioration des actions du plan et en suggérer de nouvelles. Les décisions en résultant ont été présentées au conseil supérieur de la fonction militaire (CSFM) en décembre 2019.

## Défense

### *Effets économiques de la LPM sur la filière « cyber »*

**23658.** – 15 octobre 2019. – **M. Christophe Blanchet** interroge **Mme la ministre des armées** sur les retours sur investissements de la loi de programmation militaire 2019-2025 (LPM) dans le secteur « cyber ». La LPM votée en 2018 a permis des avancées conséquentes en matière de « cyber » sécurité et d'action « cyber » de manière plus générale. Les capacités des armées en matière de prévention, de détection et d'attribution des cyberattaques devaient se voir renforcées par la création de 1 500 postes sur la période 2019-2025. L'objectif était de porter à 4 000 personnes la force « cyber » de la République française. Alors que l'année 2019 s'achève bientôt, il souhaite savoir si les crédits attribués au titre de la LPM ont été utilisés dans la poursuite de cet objectif. De plus, il lui demande si la valorisation des problématiques « cyber » au sein de la LPM 2019-2025 a permis, à ce jour, de soutenir l'expertise au sein de la filière.

**Réponse.** – La revue stratégique de défense et de sécurité d'octobre 2017, puis la revue stratégique cyber de février 2018, témoignent des ambitions françaises en matière de cyberdéfense. En pratique, pour le ministère des armées, la loi relative à la programmation militaire pour les années 2019 à 2025 et portant diverses dispositions intéressant la défense (LPM 2019-2025) en traduit les ambitions. Elle prévoit notamment de renforcer l'action du commandement de la cyberdéfense (COMCYBER), créé en 2017 et placé sous l'autorité du chef d'état-major des armées. Le COMCYBER assure le commandement, la conduite et la cohérence de l'ensemble des actions et des capacités en matière de cyberdéfense dans trois domaines essentiels : la prévention, la détection et l'attribution. Si la LPM 2014-2019 avait consenti un effort financier important, environ un milliard d'euros, pour le développement du domaine cyber, l'effort prévu au cours de la LPM 2019-2025 est supérieur, avec une dotation de 1,6 milliard d'euros. Il permet d'une part, de répondre aux besoins en investissement (équipements et infrastructure) et en fonctionnement (formations, exercices, déplacements...), d'autre part, d'augmenter les effectifs de 1 123 cyber-combattants jusqu'en 2025. Les objectifs de recrutement prévus pour 2019 sont à cet égard remplis. Grâce à cet effort ambitieux, le ministère des armées dispose d'un modèle cyber complet, qui pourra garantir en 2025 une posture permanente de cyberdéfense sur l'ensemble de sa surface numérique attaquable, appuyée sur l'hypervision opérationnelle de l'ensemble des systèmes d'information et des moyens. Pour y parvenir, la stratégie capacitaire repose sur deux piliers : l'atteinte des objectifs de recrutement et l'adaptation du modèle d'acquisition aux besoins cyber, en particulier par le développement de moyens agiles de captation de l'innovation.

L'action du COMCYBER s'appuie également sur la réorientation de la réserve de cyberdéfense, dont le projet « Réserve 2019 » prévoit de consolider la montée en puissance des effectifs et de favoriser les recrutements. Ces actions s'inscrivent dans un cadre en évolution permanente, dont les travaux ont donné lieu à des publications récentes : - La politique ministérielle de Lutte informatique défensive (LID), publiée en janvier 2019, et complétée plus récemment d'une stratégie d'innovation et de développement capacitaire LID. Adressée aux acteurs des programmes d'armement et aux industriels de Défense, cette dernière décrit les orientations et les cinq chantiers prioritaires de développement dans ce domaine capacitaire : la « donnée », l'automatisation des tâches récurrentes, l'interopérabilité, l'innovation et l'interconnexion ; - Une doctrine de lutte informatique offensive (LIO), qui vise à faire partager les grands principes d'emploi et de strict encadrement, notamment juridique, de cette composante opérationnelle militaire, dont la vocation est d'accompagner l'engagement des armées dans le cyberspace ; - Un *White paper* sur le droit international appliqué aux opérations dans le cyberspace. Fruit des travaux menés conjointement par le COMCYBER, la direction des affaires juridiques et la direction générale des relations internationales et stratégiques, ce document a été transmis à la rentrée 2019 à toutes les ambassades de France et représentations diplomatiques. Enfin, le COMCYBER développe des coopérations internationales à vocation opérationnelle, afin de consolider ses capacités d'anticipation et d'action dans le cyberspace, par un renforcement du partage d'informations sur les incidents et la lutte informatique défensive. En outre, il contribue activement aux travaux au sein de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord et de l'Union européenne.

## Défense

### Bombardement américain sur l'usine Lafarge de Syrie

**24350.** – 12 novembre 2019. – M. José Evrard interroge Mme la ministre des armées sur l'action de la France pendant le conflit syrien. L'armée américaine quitte le territoire syrien en faisant bombarder par son aviation l'établissement de Jalabiya du cimentier français Lafarge qui servait d'entrepôt, selon elle, à un important stock d'armes de l'état islamique, Daech, ou de ses annexes. Sur le cimentier plane déjà l'accusation de soutien aux djihadistes combattant en Syrie. Si on peut imaginer que le bombardement eut aussi pour but de « nettoyer » sa présence et son soutien aux combattants du djihad en détruisant un arsenal mis à disposition, l'action de l' *US Air Force* tend à accréditer l'accusation en cours de « financement du terrorisme » et de « complicité de crimes contre l'humanité ». Mettre à bas le pouvoir légal de la Syrie, voire faire disparaître le dirigeant syrien, Bachar el Assad, fut le crédo de la politique française depuis 2012. Il lui demande si l'usine Lafarge, comme le signale l'armée américaine, a servi d'entrepôt d'armes pour combattre le pouvoir légal syrien, si les gouvernements français en avaient la connaissance et quelles mesures alors auraient été prises pour s'extraire d'un engagement armé direct.

**Réponse.** – La France est engagée, depuis 2015, dans la lutte contre l'État islamique en Syrie et en Irak, dans le cadre de la coalition d'États menée par les États-Unis. Pour ce qui est du bombardement que vous évoquez, et d'après les éléments à notre disposition, le porte-parole de la coalition a précisé en octobre 2019, que la cimenterie Lafarge a été la cible d'un raid aérien afin de détruire un dépôt d'armes et de réduire l'éventuelle utilisation du site à des fins militaires. Par ailleurs, les accusations portées contre la société Lafarge font l'objet d'une information judiciaire en cours qu'il n'appartient pas au ministère des armées de commenter. Il y a lieu néanmoins de rappeler que le ministère a répondu favorablement à plusieurs requêtes en déclassification formées par les magistrats instructeurs en charge de ce dossier, permettant par là même la transmission à l'autorité judiciaire de plusieurs dizaines de documents en lien avec ces faits.

## COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

### Logement

#### Poids du coût du logement sur les ménages les moins aisés

**9249.** – 12 juin 2018. – Mme Aude Luquet attire l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur le coût du logement dont le poids ne cesse d'augmenter dans le budget des ménages les moins aisés. Le budget 2018 voté comporte de nombreuses mesures en faveur du pouvoir d'achat : baisse des cotisations salariales, revalorisation de la prime d'activité, ainsi que de l'allocation aux adultes handicapés et du minimum vieillesse, ou encore suppression progressive de la taxe d'habitation. Cependant, si chacun s'accorde sur la nécessité de réduire la pression fiscale sur les ménages et sur le combat à mener contre le chômage et en faveur d'une meilleure rémunération du travail, un autre combat porte sur le coût du logement qui pèse de plus en plus lourdement sur les ménages les moins aisés et ampute d'autant leur pouvoir d'achat. En France, quatre millions de personnes

souffrent de mal-logement ou d'absence de logement personnel. Le logement représente bien souvent le premier poste de dépenses des ménages. Ils y consacrent en moyenne près de 20 % de leurs revenus, avec toutefois de grandes disparités. Pour les 10 % des ménages les plus pauvres, les dépenses de logement représentent plus de 40 % de leurs revenus alors qu'elles n'en représentent que 10 % pour les 10 % des ménages les plus aisés. Rapporté à leurs revenus, le logement coûte quatre fois plus cher aux moins aisés qu'aux plus aisés. Ainsi elle lui demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en œuvre pour lutter concrètement contre l'augmentation continue du poids des dépenses de logement dans le budget des ménages les moins aisés, et augmenter ainsi leur pouvoir d'achat. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Afin de lutter contre l'augmentation continue du poids des dépenses de logement dans le budget des ménages les moins aisés, le Gouvernement a porté des évolutions législatives importantes, dans la loi no 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite ELAN, destinées notamment aux ménages les moins aisés, afin de limiter le poids que cette dépense représente sur leur pouvoir d'achat, et pour permettre à chacun d'avoir accès à un logement adapté à la fois à ses moyens et à ses besoins. Par ailleurs, le Gouvernement a initié une réforme ambitieuse du secteur du logement social pour permettre de développer l'offre de logements sociaux et leur rénovation à destination des ménages les moins aisés. À terme, c'est la résorption du déséquilibre entre l'offre et la demande par une accélération de la production de logements qui permettra de limiter les prix de manière pérenne. C'est pourquoi la loi ELAN prévoit des mesures de simplification qui redonneront confiance aux acteurs du marché et leur permettront de construire plus, plus rapidement, et mieux. Ainsi, la loi ELAN simplifie et accélère la procédure permettant d'obtenir un permis de construire. Le traitement des recours passera en moyenne de 24 à 10 mois, et la lutte contre les recours abusifs est renforcée. Des mesures facilitent également la transformation de bureaux en logements, et leur réquisition pour faire de l'hébergement, si les propriétaires ne les utilisent pas. Les procédures pour conduire des opérations d'aménagement sont enfin simplifiées, notamment en matière de concertation. Pour les ménages les moins aisés, en particulier, le Gouvernement s'est engagé pour la construction de 40 000 logements très sociaux par an, réservés aux ménages à faibles revenus, ainsi que 10 000 logements en pension de famille et 40 000 places dans le parc privé, via l'intermédiation locative, pour les personnes en grande précarité qui ont besoin d'un accompagnement. L'augmentation de l'offre permettra notamment aux ménages les moins aisés de trouver des logements mieux adaptés à leurs besoins et à leurs capacités financières. Au-delà du seul coût, c'est bien souvent l'accès au logement qui est difficile pour les ménages les moins aisés. La loi ELAN crée ou renforce de nombreuses mesures permettant de fluidifier le marché, de redonner confiance aux bailleurs, et de lutter contre les abus, afin de permettre à chacun d'avoir accès à un logement adapté à sa situation. Elle crée ainsi le « bail mobilité », un nouveau type de contrat court, d'une durée d'un à dix mois, qui s'adresse à toute personne en formation professionnelle, études supérieures, contrat d'apprentissage, stage, service civique, mutation ou mission temporaire dans le cadre de son activité professionnelle. Ce bail est sécurisé par la garantie gratuite Visale, gérée par Action Logement, qui permet déjà de fournir une caution locative simple et gratuite aux jeunes de moins de 30 ans (étudiants, apprentis, jeunes actifs...), aux salariés qui ne bénéficient pas encore d'un CDI confirmé, et aux ménages en intermédiation locative. Afin de lutter contre les abus de la location touristique, qui, dans les grandes agglomérations, peuvent avoir pour effet de retirer de nombreux logements du marché de la location classique, voire d'augmenter leur coût, la loi ELAN renforce les contrôles et les sanctions contre les loueurs et les plateformes qui ne respectent pas la loi. En règle générale, la location de la résidence principale ne doit pas excéder 120 nuitées par an. Dans les zones tendues, les observatoires des loyers sont en outre généralisés, pour améliorer la connaissance fine des loyers. Les collectivités qui le souhaitent pourront, ainsi, et selon des critères prévus par la loi, expérimenter l'encadrement des loyers sur leur territoire. Elles en proposent le périmètre, sur la base des conclusions qu'elles tirent de l'observation des loyers et de leurs perspectives de développement du logement. Le Gouvernement a initié une réforme ambitieuse du secteur du logement social afin de le consolider et de le renforcer par des réformes structurelles. Cette réforme est fondée sur quatre piliers : la réorganisation du tissu des opérateurs de logement social, la mise en place de mesures en faveur de l'accession sociale à la propriété, la définition progressive d'une nouvelle politique des loyers et l'évolution du mode de financement du secteur. Ainsi, la loi Elan prévoit notamment que les organismes HLM qui gèrent moins de 12 000 logements se regrouperont avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Elle offre également aux bailleurs des outils spécialisés pour vendre plus facilement des logements, notamment à leurs occupants, ce qui créera de nouvelles opportunités d'accession à la propriété pour des ménages moins aisés, et permettra d'accroître la capacité d'investissement des bailleurs sociaux. Renforcer le logement social, c'est aussi faire en sorte que l'offre soit mieux adaptée à la demande. Ainsi, en zone tendue, la situation de chaque locataire est désormais réexaminée tous les trois ans pour vérifier si le logement est toujours adapté aux besoins du ménage, afin de lui proposer un nouveau logement le cas échéant. L'amélioration de la fluidité dans le parc social, où le taux



de rotation demeure faible, doit permettre de proposer à chacun un logement en rapport avec ses besoins : plus grand, si la famille s'est agrandie, ou au contraire plus petit, si par exemple les enfants sont partis vivre ailleurs. Enfin, conformément à la clause de revoyure inscrite dans les accords signés par le Gouvernement avec les bailleurs sociaux début 2018, un pacte constructif a été négocié et signé par le Gouvernement fin avril 2019 avec les représentants des bailleurs afin d'accompagner, pour la période 2020-2022, l'effort financier qui leur est demandé. Ce pacte comporte trois parties : - des objectifs ambitieux d'investissement, en termes de production neuve (110 000 logements annuels) et de rénovation (125 000 par an) ; - des mesures financières très substantielles, qui engagent l'État (baisse de la cible de RLS, baisse de TVA), Action Logement (contribution de 900 M€ au FNAP) et la Caisse des dépôts. - des outils de contrôle et de suivi des engagements. Par ses actions selon ces trois axes, le Gouvernement entend réduire le poids des dépenses de logement dans le budget des ménages les moins aisés.

### *Aménagement du territoire*

#### *PLUI et développement des territoires ruraux*

**10650.** – 17 juillet 2018. – M. Boris Vallaud attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de la cohésion des territoires sur les enjeux d'aménagement durable des territoires dans les documents d'urbanisme intercommunaux. Nécessaire à la préservation des cadres de vie, la transition écologique a imposé la mise en œuvre d'un cadre réglementaire adapté pour porter à la bonne échelle un développement local équilibré, notamment de production de logements. La mise en œuvre du PLU (i), outil adapté pour définir les évolutions et la préservation de l'environnement, nécessite dialogue et concertation entre les élus des territoires afin de proposer des équilibres entre la répartition spatiale de l'habitat, le développement économique, la répartition des équipements, le respect de l'environnement et enfin l'engagement dans une économie décarbonée et assise sur une énergie propre et renouvelable. Le photovoltaïque tient ainsi une place prépondérante dans le bouquet énergétique français. Dans le département des Landes, les surfaces destinées à des projets de développement au sol de l'énergie solaire doivent être intégrées, au même titre que les terrains à bâtir, au sein du décompte global de la consommation foncière afin de satisfaire aux objectifs imposés de modération de la consommation de l'espace conduisant ainsi les collectivités à choisir entre l'accueil de nouveaux habitants ou le développement des énergies renouvelables, l'un excluant l'autre, suite à une interprétation locale. En conséquence, et conformément aux objectifs nationaux dans le cadre de la modernisation du PLU « préserver le cadre de vie, encourager l'émergence de projets, intensifier les espaces urbanisés et accompagner le développement de la construction de logements, favoriser la mixité fonctionnelle et sociale », il lui demande de redéfinir la position officielle du Gouvernement en direction du développement des territoires ruraux. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La France s'est engagée à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2020 et à porter d'ici 2020 la part des énergies renouvelables au sein du bouquet énergétique à au moins 23 % de sa consommation finale brute d'énergie et à 32 % en 2030. Le décret n° 2016-1442 du 27 octobre 2016 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie fixe des objectifs pour chaque filière renouvelable à l'horizon 2018 et 2023, et notamment pour l'énergie radiative du soleil (article 3-II). Ces objectifs ambitieux nécessitent de concilier l'implantation des installations de production d'énergies renouvelables avec les autres enjeux du territoire sanctionnés notamment par la réglementation de l'urbanisme. Au titre des objectifs du code de l'urbanisme, les collectivités territoriales compétentes en urbanisme doivent lutter contre le réchauffement climatique, notamment en développant la production énergétique à partir de source renouvelable, tout en assurant l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales, le développement urbain maîtrisé et une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières ainsi que la protection des sites des milieux et des paysages. Le Code de l'urbanisme rappelle également que ces différents objectifs dévolus à la planification et aux collectivités territoriales sont à atteindre en harmonisant les prévisions et les décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie. La circulaire du 18 décembre 2009 relative au développement et au contrôle des centrales photovoltaïques au sol réaffirme la priorité donnée à l'intégration du photovoltaïque aux bâtiments et sur les sites déjà artificialisés. Ainsi, en application de cette circulaire, il convient, pour les implantations au sol, de privilégier une implantation dans les zones U et AU (urbaines et à urbaniser), et en dernier recours dans les zones A et N (agricole et naturelle) sous réserve des dispositions du 1° de l'article L. 151-11 du Code de l'urbanisme qui prévoit que : « Dans les zones agricoles, naturelles ou forestières, le règlement peut : 1° Autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ; [...] ». Si l'installation d'une centrale solaire sur un terrain situé dans une zone A d'un plan local d'urbanisme (PLU), ou sur un terrain à usage agricole a été fortement déconseillée par la

circulaire de 2009 compte tenu de la nécessité de conserver la vocation agricole des terrains concernés, elle reste toutefois possible selon des critères de compatibilité avec le maintien d'une activité agricole, notamment dans le cadre d'une installation photovoltaïque donnant la priorité à l'exposition des sols à la lumière. En outre, la jurisprudence du Conseil d'État permet d'apporter un éclairage sur les conditions permettant d'autoriser les installations photovoltaïques tout en respectant la vocation de la zone d'implantation. Ainsi, le Conseil d'État a pu juger que l'implantation d'un champ de panneaux photovoltaïques doit permettre le maintien d'une « activité agricole significative » (CE, 8 février 2017, n° 395464). Le Code de l'urbanisme permet également aux auteurs du PLU d'autoriser « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs » dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole. À ce titre, le PLU dispose donc d'une habilitation pour définir quelles constructions et installations revêtent le caractère d'équipement collectif au regard des critères propres à son projet de territoire (Projet d'aménagement et de développement durable - PADD), mais également au regard des critères définis par la jurisprudence administrative de satisfaction d'un besoin collectif et d'un intérêt public. La notion d'équipement collectif a été précisée par le juge qui vérifie que les projets assurent « un service d'intérêt général correspondant à un besoin collectif de la population » (CE, 18/10/2006, n° 275643). Ainsi, les centrales solaires peuvent être considérées comme telles lorsqu'elles contribuent à la satisfaction d'un besoin collectif par la production d'électricité vendue au public. À titre d'illustration, la Cour administrative de Nantes a reconnu dans une affaire d'implantation en zone A que : « les panneaux photovoltaïques en cause, destinés à la production d'électricité, et contribuant ainsi à la satisfaction d'un intérêt public, doivent être regardés comme des installations nécessaires à un équipement collectif au sens des dispositions l'article L.123-12 du code de l'urbanisme » (CAA de Nantes, 23 octobre 2015, n° 14NT00587). Il est donc possible d'encadrer, dans le PLU, l'implantation des panneaux solaires photovoltaïques au sol tout en respectant le caractère agricole ou naturel de la zone, mais la priorité doit être donnée à leur implantation sur les constructions existantes ou futures qui doivent conserver un caractère accessoire à l'exploitation agricole. Par ailleurs, la loi énergie-climat impose désormais l'installation de panneaux photovoltaïques sur les centres commerciaux. Enfin, le PLU permet de privilégier leur implantation dans les zones urbaines ou à urbaniser, en définissant des secteurs de performance énergétique renforcé qui pourront au final aboutir au développement de toiture intégrant des panneaux photovoltaïques. L'ensemble de ces outils permet ainsi au PLU de favoriser l'implantation de panneaux photovoltaïques ne compromettant pas l'usage des terres agricoles et ne rentrant pas en concurrence avec les terrains pouvant être nécessaires à la production de logements dès lors que le diagnostic territorial établit que les capacités de densification dans les secteurs déjà urbanisés sont atteintes et qu'une hausse de la population est projetée.

## ÉCONOMIE ET FINANCES

### *Internet*

#### *Couverture numérique et téléphonique des territoires ruraux en montagne*

**1017.** – 12 septembre 2017. – M. Loïc Dombreval attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargé du numérique, sur la couverture en téléphonie mobile et l'internet haut débit des territoires ruraux de montagne. De nombreux territoires ruraux de montagne subissent de grandes difficultés résultant du phénomène de zones dites « blanches » ou « grises » en matière de couverture mobile. Enclavés et éloignés des pôles d'activités, ils sont d'autant plus pénalisés que l'accès aux télécommunications est un facteur indispensable pour leur développement économique et touristique ainsi que pour les municipalités, les artisans, et les habitants. L'État a lancé le 12 décembre 2016 la plateforme France Mobile opérée par l'agence du numérique, dont le but est de mettre en place une démarche structurelle de recensement et de traitement des problèmes de couverture mobile impliquant les services de l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs mobiles. Par conséquent, suite aux informations récoltées par cette plateforme, il souhaite connaître les priorités en matière d'investissements publics et les engagements pris par les opérateurs pour éradiquer les zones « blanches » et « grises ». De plus, conscient de l'implication de M. le secrétaire d'État sur ces dossiers, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte mettre en place afin qu'un accès équitable des Français à l'aménagement numérique soit possible sur l'ensemble du territoire. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

*Réponse.* – La réduction de la fracture numérique territoriale grâce à une amélioration de la couverture du territoire aussi bien par les réseaux fixes que par les réseaux mobiles est une des principales priorités du Gouvernement en matière de numérique. S'agissant du haut débit et du très haut débit fixes, le Président de la République a fixé deux objectifs pour la couverture du territoire : - un minimum de 8 Mbits/s pour tous d'ici fin 2020 (bon haut débit) ; - un minimum de 30 Mbits/s pour tous d'ici fin 2022 (très haut débit). Le Gouvernement met en œuvre tous les

moyens pour atteindre ces objectifs grâce principalement au déploiement de la fibre optique (pour 80% du territoire) mais aussi en mobilisant toutes les solutions technologiques alternatives, filaires (notamment le réseau en cuivre) et non filaires (satellite, boucle locale radio, 4G fixe). L'action du Gouvernement vise, plus précisément, à accélérer et sécuriser le déploiement du très haut débit en accompagnant étroitement la mise en œuvre des projets de réseaux d'initiative publique dans le cadre du plan France Très haut débit, d'une part, et en sécurisant les engagements des opérateurs privés, en particulier dans le cadre des appels à manifestations d'engagements locaux (AMEL), d'autre part. La couverture par le très haut débit fixe progresse ainsi à un rythme très soutenu grâce aux déploiements de réseaux en fibre optique jusqu'à l'abonné (FttH) portés par les opérateurs privés et par les collectivités territoriales. Selon l'ARCEP, au 30 juin 2019, de 21,6 millions de locaux étaient éligibles à des services à très haut débit, toutes technologies confondues (FttH, VDSL2 et câble), dont 15,4 millions en dehors des zones très denses. A la même date, 15,6 millions de locaux étaient éligibles aux offres FttH. En zone rurale, 2,5 millions de locaux sont d'ores-et-déjà couverts par la fibre optique. En complément, plusieurs initiatives permettent d'étoffer le panel de technologies disponibles pour apporter du bon et du très haut débit aux Français : généralisation de la 4G et déploiement spécifique de pylônes dédiés à la 4G fixe en application du « new deal mobile », soutien à l'émergence d'une offre satellitaire THD, attribution par l'ARCEP de la bande 3410-3460 MHz pour le THD radio. Enfin, pour atteindre l'objectif de bon haut débit pour tous en 2020, le Gouvernement soutient financièrement l'équipement en matériel de réception d'Internet par satellite ou par les réseaux hertziens terrestres (THD radio, 4G fixe) des foyers ne bénéficiant pas de perspective de raccordement à la fibre optique à l'horizon 2020 (environ 6% des foyers). Le dispositif « cohésion numérique des territoires », annoncé par le Premier ministre à Cahors le 14 décembre 2017 et doté d'une enveloppe de 100 M€, propose ainsi depuis mars 2019 un soutien financier aux particuliers concernés pouvant aller jusqu'à 150 euros. S'agissant des réseaux mobiles, en plus des obligations de couverture définies dans les autorisations des opérateurs, le « new deal mobile » annoncé en janvier 2018 entre le Gouvernement, l'ARCEP et les opérateurs a pour objectif d'accélérer les déploiements, en particulier sur les zones peu denses, les zones blanches et les zones grises. Il comporte différents engagements, traduits juridiquement dans les autorisations des opérateurs et dont le respect est donc contrôlé par l'ARCEP : - généralisation de la 4G sur l'ensemble du réseau mobile d'ici fin 2020 (sauf exception pour moins de 1 % des supports dont le passage à la 4G pourra être décalé au plus tard à 2022) ; - renforcement de la couverture mobile des axes de transports prioritaires, soit la couverture de 55 000 km de routes d'ici fin 2020 et la couverture de l'ensemble des grands axes ferrés nationaux et régionaux d'ici fin 2025 ; - déploiement, maintenant effectif, de solutions technologiques de voix sur Wifi afin d'améliorer la qualité de réception à l'intérieur des bâtiments/logements ; - déploiement de solutions de 4G fixe dans les zones où les débits Internet fixe ne sont pas suffisants ; - amélioration de la couverture mobile par le déploiement, dans les prochaines années, de 5 000 nouveaux sites mobile par opérateur, une grande partie étant mutualisée (soit un total attendu d'environ 7 000 à 8 000 nouveaux sites pour l'ensemble des opérateurs). Dans ce cadre, il revient au Gouvernement de fixer par arrêté les zones sur lesquelles les opérateurs devront assurer la couverture mobile. Le Gouvernement a ainsi arrêté les 600 premières zones à couvrir par les opérateurs au titre de l'année 2018, puis 571 nouvelles zones au titre de l'année 2019, dans le cadre de deux arrêtés des 21 mars et 12 juillet 2019. La mise en place du dispositif de couverture ciblée représente un changement d'approche par rapport aux programmes antérieurs. En effet, ce sont désormais les collectivités territoriales qui remontent les besoins de couverture. Ces besoins de couverture ne concernent plus uniquement les centres-bourgs, mais peuvent concerner tout point du territoire. Par ailleurs, des besoins de couverture peuvent être identifiés pour un opérateur en particulier, y compris si un ou plusieurs opérateurs sont déjà présents sur la zone identifiée. Enfin, ce sont les opérateurs qui prennent entièrement à leur charge l'ensemble des coûts. Par ailleurs, l'ARCEP a mené des travaux visant à améliorer les cartes de couverture du territoire que sont tenus de publier les opérateurs mobiles s'agissant de leurs services voix/SMS : les cartes enrichies comprennent, depuis septembre 2017, quatre niveaux d'évaluation de la couverture pour mieux refléter la réalité de la couverture mobile pour les services voix/SMS, en particulier à l'intérieur des bâtiments. Le protocole de vérification mis en œuvre par l'ARCEP sur le terrain a été modifié en conséquence afin d'être rendu plus exigeant, et adapté à ces différents niveaux. Le test réalisé consiste, lors de campagnes de mesures sur le terrain, à tenter l'établissement d'un appel, et ce dans des conditions qui permettent de refléter au mieux ces quatre niveaux d'évaluation.

### *Transports aériens*

#### *La privatisation des trois aéroports franciliens*

**19819.** – 21 mai 2019. – Mme Isabelle Valentin attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la privatisation des trois aéroports franciliens, Orly, Roissy Charles-de-Gaulle et le Bourget, dans le cadre de

l'adoption de la loi de plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE). Aujourd'hui, l'État est le principal actionnaire de cette entreprise publique, avec 50,6 % des parts. Vendre au privé va rapporter à l'État environ 8 milliards d'euros. Cette martingale va certes abonder un fonds d'innovation comme l'envisage le Gouvernement, mais cette privatisation va engendrer surtout de nombreux problèmes. Aéroports de Paris (ADP) étant en situation de monopole sur les aéroports de la région parisienne, le rachat par une société privée va fortement augmenter les prix et réduire la qualité des services au détriment de ses clients, notamment Air France. Dans un contexte national et international de lutte contre le terrorisme, il semblerait plus compliqué de garantir la sécurité *via* notamment la gestion des frontières en confiant ces missions à une entreprise privée. La privatisation des autoroutes ainsi que celle plus récente de l'aéroport de Toulouse s'avèrent être un gouffre financier pour la Nation, pour ne pas dire une erreur stratégique, tant les appétits financiers sont à l'opposé d'une logique de service public, répondant à l'intérêt général. De plus, compte tenu du nombre d'emplois générés par ces aéroports, cette privatisation aurait très certainement des répercussions négatives sur la nature-même des emplois et les conditions de travail des salariés. Au regard de tous ces éléments, elle lui demande s'il entend revenir sur cette privatisation et rester l'actionnaire principal d'ADP.

*Réponse.* – La privatisation d'Aéroports de Paris, autorisée par la loi PACTE, s'inscrit dans la nouvelle doctrine de l'État actionnaire, qui privilégie le maintien ou l'investissement dans le capital de sociétés contribuant à la souveraineté nationale et les grands services publics nationaux ou locaux pour lesquels la régulation serait insuffisante pour s'assurer du bon exercice de leurs missions de service public. L'objectif est de réallouer tout ou partie des actifs immobilisés de l'État dans des sociétés n'appartenant pas aux catégories précitées pour le financement de l'innovation de rupture et le désendettement. La loi PACTE, autorisant la privatisation d'ADP, et modifiant le régime juridique d'ADP à compter de sa privatisation renforce la régulation applicable à ADP et assortit une éventuelle opération de privatisation d'un ensemble de garanties fortes. La loi PACTE met en place un schéma proche d'une délégation de service public pendant une durée limitée ; cela met fin aux droits illimités d'exploitation de l'aéroport dont bénéficie aujourd'hui ADP et ses 49 % d'actionnaires privés. Une fois ces modifications juridiques apportées à ADP, une privatisation peut avoir lieu tout en conservant un large contrôle à l'État : l'État dispose du pouvoir d'imposer des investissements, les tarifs et les objectifs de qualité de service en cas de désaccord avec ADP. Le système de régulation garantit que des hausses des redevances ne peuvent être liées qu'à des investissements sur les plateformes aéroportuaires et donc à une augmentation de la capacité ou de la qualité de service, ce qui bénéficiera aux compagnies. Comme aujourd'hui, les compagnies aériennes continueront d'être associées aux discussions. S'agissant des frontières, elles resteront contrôlées par la police aux frontières pour les personnes et par les douanes françaises pour les marchandises, donc par les services de l'État. Les exigences en termes de sûreté (contrôle des personnes et des biens) sont prévues par une régulation européenne et nationale qui n'est pas négociable par les aéroports qui ne font que la mettre en œuvre. L'actionnariat de l'exploitant n'aura pas d'impact sur le niveau de sûreté. Concernant la qualité de service pour les clients d'ADP, y compris Air France, celle-ci devrait s'améliorer, compte tenu des éléments rappelés ci-dessus. Ainsi, les prix du Conseil international des meilleurs aéroports européens de l'année ont été attribués en 2019, pour les catégories de 10 à 25 millions, et plus de 25 millions de passagers, à deux aéroports privatisés (respectivement Lyon Saint-Exupéry et Rome). L'évolution de l'actionnariat ne dégrade donc pas la qualité de service, au contraire. Aujourd'hui, 9 Md€ d'argent public sont immobilisés dans ADP à travers la participation détenue par l'État, pour seulement 150 à 200 M€ de revenus par an sous forme de dividende, soit un rendement particulièrement faible. La cession de participations de l'État doit permettre l'entrée de nouveaux actionnaires qui accompagneront le groupe dans son développement industriel et financier et lui permettront d'atteindre les plus hauts niveaux en termes d'innovation, de qualité de service et de croissance à l'international. S'agissant du parallèle établi avec les privatisations des autoroutes et de l'aéroport de Toulouse, il convient de souligner que la régulation qui encadre ADP empêche tout surprofit ou sur rentabilité pour les activités régulées. Contrairement aux concessions autoroutières pour lesquelles la régulation tarifaire est définie lors de la signature de la concession une fois pour toutes, les tarifs et les investissements évolueront au cours du temps sous le contrôle de l'État. La cession de 49,99 % du capital de l'aéroport de Toulouse, qui n'est pas une privatisation, a eu un impact très favorable tant opérationnellement (+25 % de trafic entre 2015 et 2018, avec une croissance moyenne supérieure à la moyenne des aéroports métropolitains) que financièrement (+26 % d'EBITDA entre 2015 et 2018, les capitaux propres de l'aéroport ont augmenté entre 2015 et 2018). Les investissements réalisés sur la période 2015-2018 sont de 126 M€. Ce montant est notablement supérieur aux investissements prévus dans l'offre initiale de Casil Europe. Le Gouvernement a indiqué qu'aucune décision s'agissant de l'opération de cession d'ADP ne serait prise pendant cette période de



neuf mois de collecte des signatures du référendum d'initiative partagée (RIP), et tant que cette procédure du RIP continuera de courir. Au 4 décembre 2019, 1 000 500 soutiens ont été enregistrés par le Conseil constitutionnel sur les 4,7 millions requis.

## ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE

### *Sécurité des biens et des personnes*

#### *Hébergement des centres nautiques*

**6190.** – 6 mars 2018. – **M. Richard Ferrand** interroge **Mme la ministre des sports** sur les conditions d'hébergement des centres nautiques accueillant des classes de mer, notamment des règles pouvant être imposées dans le cadre de la sécurité incendie des établissements d'accueil. Ces séjours sont l'occasion pour des jeunes issus des grandes agglomérations françaises, comme pour des jeunes issus de zones rurales ou isolées, de pouvoir partir à la découverte de la mer. Ces structures d'accueil sont également pourvoyeuses d'emplois permanents dans des zones parfois isolées. En Bretagne, l'activité nautique représente, aujourd'hui, près de 20 millions d'euros de chiffre d'affaires et accueille chaque année plus de 45 000 élèves. Or plusieurs associations de loisirs ont soulevé la question des différences de conditions cumulatives selon les départements, amenant à des interrogations liées à la concurrence entre les différents sites de séjours éducatifs. Ainsi, le centre Nautisme en Bretagne, situé sur la circonscription dont M. le Député est l'élu, ne semble, par exemple, pas soumis au même encadrement normatif que ses homologues de Savoie ou de Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Ces associations s'inquiètent, de plus, des délais annoncés leur permettant d'organiser les modalités de mise en œuvre si un nouveau cadre dérogatoire devait être à terme imposé, de ses conséquences financières, ainsi qu'en matière d'encadrement devenant lourdes pour les structures. Aussi, il lui demande sous quel calendrier et sous quelles modalités le Gouvernement souhaite engager ce renforcement des règles de sécurité incendie des établissements d'activités nautiques. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

*Réponse.* – Le bâtiment d'hébergement d'un établissement d'activités nautiques est un établissement recevant du public (ERP) au sens de l'article R. 123-2 du code de la construction et de l'habitation (CCH). L'article R. 123-11 de ce même code dispose que « ... l'établissement doit être doté [...] d'un service de surveillance ... ». Conformément à l'arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP et en raison de la présence de locaux à sommeil dans l'établissement, un personnel désigné et entraîné doit être présent en permanence. La qualification et le nombre de personnels varient selon la nature de l'exploitation et l'effectif du public. Ces dispositions ne sont pas spécifiques à une région mais bien applicables uniformément à l'ensemble du territoire. S'agissant des modalités du renforcement des règles de sécurité incendie, aucune modification relative aux structures d'hébergement des centres nautiques n'est envisagée par le Gouvernement. Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse est particulièrement attaché au développement des classes de mer, notamment pour les excellentes raisons que vous avancez.

76

### *Jeunes*

#### *Défiance des lycéens dans leur pouvoir démocratique et dans les institutions*

**12198.** – 18 septembre 2018. – **M. Philippe Berta** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le rôle de l'école face à la défiance des lycéens dans leur pouvoir démocratique et dans les institutions. Dans son enquête nationale « École et citoyenneté » de septembre 2018, le Conseil national d'évaluation du système scolaire (Cnesco) constate un désenchantement fort des lycéens face à l'engagement citoyen traditionnel. 61 % des élèves de terminale déclarent avoir une confiance modérée dans le système démocratique et un quart d'entre eux n'ont pas du tout, ou peu, confiance en la démocratie. 87 % se défient des partis politiques et 78 % du Gouvernement. Ces chiffres alarmants interrogent sur le rôle de l'école dans l'éducation à la citoyenneté. Les enseignements d'éducation civique et les élections de représentants d'élèves s'avèrent insuffisants pour établir la confiance des élèves dans le système politique démocratique. Le désengagement est particulièrement fort chez les élèves issus de milieux défavorisés mais aussi, paradoxalement, chez les lycéens qui déclarent d'excellents résultats scolaires. Si de nouvelles formes d'engagement, plus sociétales, associatives sont à saluer, elles ne peuvent se substituer à l'adhésion même à la démocratie. En conséquence, il lui demande quelles réponses le Gouvernement entend mettre en œuvre pour renforcer la confiance des lycéens dans les institutions démocratiques et dans l'engagement civique traditionnel.

*Réponse.* – L'éducation à la citoyenneté et la culture de l'engagement sont des enjeux pédagogiques et sociétaux majeurs, présents tout au long du parcours scolaire des élèves et de manière résolument transversale. Au lycée général, technologique et professionnel, ces questions prennent une dimension particulière, à un moment où l'école doit permettre aux élèves d'acquérir une formation intellectuelle et une culture solides, qui leur seront utiles dans leur vie professionnelle comme civique. La mission d'éducation à la citoyenneté de l'école est pleinement inscrite dans le socle commun de connaissances, de compétences et de culture, défini par le décret n° 2015-372 du 31 mars 2015. Le domaine 3 du socle commun, « la formation de la personne et du citoyen », précise en effet que ce domaine vise « un apprentissage de la vie en société, de l'action collective et de la citoyenneté, par une formation morale et civique respectueuse des choix personnels et des responsabilités individuelles ». Présent à tous les niveaux de l'enseignement primaire et secondaire, l'enseignement moral et civique (EMC) aide les élèves à devenir des citoyens responsables et libres, conscients de leurs droits mais aussi de leurs devoirs. Le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse a saisi en janvier 2018 le Conseil supérieur des programmes afin que le programme d'enseignement moral et civique soit précisé et clarifié. La nouvelle version de ce texte, entrée en vigueur à la rentrée 2018, précise les trois finalités de l'EMC, intimement liées entre elles : respecter autrui, acquérir et partager les valeurs de la République, construire une culture civique. Celle-ci articule quatre domaines : la sensibilité, la règle et le droit, le jugement, l'engagement. « La culture de l'engagement favorise l'action collective, la prise de responsabilités et l'initiative. Elle développe chez l'élève le sens de la responsabilité par rapport à lui-même et par rapport aux autres et à la nation », précise le programme pour l'école et le collège. Les autres enseignements et la vie au sein de l'école et de l'établissement contribuent aussi fortement à ces apprentissages. En histoire, les thèmes consacrés à la construction de la République et de la démocratie permettent de comprendre comment ont été conquis les libertés et les droits en vigueur aujourd'hui et de comprendre les devoirs qui incombent aux citoyens. S'investir dans des travaux de groupe dans différents champs disciplinaires, prendre et assumer des responsabilités au sein d'un collectif en éducation physique et sportive, participer à des actions éducatives et des journées mémorielles sont autant d'occasions de développer l'esprit d'engagement de chacun et celui d'entreprendre et de coopérer avec les autres. De nouveaux programmes sont entrés en vigueur à la rentrée 2019 en classes de seconde et de première du lycée général et technologique et en classe de seconde du lycée professionnel. Conformément aux souhaits du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, exprimés dans la lettre de saisine du Conseil supérieur des programmes, l'ambition est de proposer « des programmes qui contribueront à la formation intellectuelle et civique des jeunes générations ». Ainsi, le programme d'EMC au lycée général et technologique publié au BO spécial n° 1 du 22 janvier 2019 indique qu'il « prépare à l'exercice de la citoyenneté et sensibilise à la responsabilité individuelle et collective ». Il précise également que l'EMC offre « un temps d'apprentissage et de réflexion sur ce qui fonde la relation à l'autre dans une société démocratique, à travers l'engagement et les choix que tout citoyen doit accomplir ». Il ajoute encore que « pour renforcer la compréhension des valeurs, des principes, des limites de leur mise en œuvre comme de l'engagement nécessaire pour les faire vivre ou les renforcer, le professeur peut développer un « projet de l'année ». Celui-ci s'effectue en classe mais peut devenir un projet qui se concrétise également en dehors de la classe, en offrant aux élèves des possibilités d'expérimenter diverses formes d'engagement ». À titre d'exemple, les semaines de l'engagement, créées en 2013, se sont déroulées du 16 septembre au 5 octobre 2019. Les élèves de seconde, nouveaux arrivants au lycée, en sont les principaux bénéficiaires. Au sein des établissements, les référents vie lycéenne organisent conjointement avec les professeurs des temps de formation et d'échanges, et se tiennent à disposition des élèves pour accompagner leurs initiatives. Les lycéens prennent connaissance de leurs droits et devoirs, découvrent le fonctionnement des instances lycéennes et la vie de l'établissement, rencontrent et échangent avec leurs représentants lycéens. Ces manifestations ont notamment pour but de dynamiser la participation des élèves à la vie de leur établissement, avec un double objectif : l'élévation du nombre de candidats pour le renouvellement des conseils des délégués pour la vie lycéenne (CVL) et la hausse du taux de participation aux élections qui ont lieu après les semaines de l'engagement, pendant la semaine de la démocratie scolaire. Il convient d'ailleurs de noter que la valorisation de l'engagement est prévue sur le livret scolaire : attestation des compétences acquises remise lors de cérémonies destinées à valoriser toutes les initiatives et réussites lycéennes ; rubrique « engagement de l'élève » dédiée sur le bulletin et sur le livret scolaire ; mention sur la fiche avenir de Parcoursup. La culture de l'engagement est également au cœur du nouveau Service national universel (SNU) dont le périmètre a été arrêté le 17 juillet 2018 par le Premier ministre et qui a vocation à prendre en charge pendant un mois l'ensemble des 800 000 jeunes âgés de 16 ans. Du 16 au 28 juin 2019, plus de 2 000 jeunes volontaires ont participé à la préfiguration du SNU dans 13 départements. Après cette phase de préfiguration, le SNU sera progressivement généralisé à partir de 2020 à l'ensemble des départements.



*Politique extérieure**Statut juridique de l'Office franco-québécois pour la jeunesse*

**14420.** – 20 novembre 2018. – **M. Hugues Renson** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur le statut juridique de l'Office franco-québécois pour la jeunesse (OFQJ). L'OFQJ, organisme créé en 1968 à la suite du voyage du Général de Gaulle au Québec pour rapprocher les jeunes des deux territoires, fête cette année ses 50 ans. Il accompagne annuellement plus de 4 000 jeunes français et québécois de 18 à 35 ans dans leurs projets de mobilité temporaire à visée professionnelle, en offrant des programmes adaptés à tous les types de profils et avec un meilleur accès à l'emploi au retour. Cette institution, qui a touché 150 000 participants en 50 ans, a la personnalité juridique et jouit de l'autonomie de gestion et d'administration en France et au Québec. Elle est régie par une Entente dédiée, entre le Gouvernement français et le Gouvernement du Québec, révisée en 2011 et ratifiée par le Parlement, la loi n° 2014-198 autorisant son approbation ayant été promulguée le 24 février 2014. Elle est constituée de deux sections, française et québécoise, chacune disposant d'un fonds. Malgré son ancrage dans le paysage de la coopération et de la mobilité, la question de la définition du statut juridique de l'OFQJ se pose néanmoins toujours. L'Entente révisée en 2011 demeure imprécise sur le statut de cet Office. Cette incertitude juridique, que des analyses contradictoires n'ont pas permis de lever, ne permet pas d'envisager sereinement l'avenir de cet organisme, au niveau social et fiscal, et plus largement dans sa gestion. Ainsi, il lui demande quelles démarches le Gouvernement entend mettre en œuvre pour sécuriser le statut de l'OFQJ. – **Question signalée.**

*Réponse.* – L'Office franco-québécois pour la jeunesse (OFQJ) jouit en France et au Québec de l'autonomie de gestion et d'administration. Cependant, la nature juridique de l'OFQJ est aujourd'hui interrogée, notamment au regard de problématiques fiscales et administratives le concernant. Considéré par le ministère français de tutelle (le ministère en charge de la jeunesse) comme une organisation internationale, particulièrement du fait de son activité internationale en faveur de la mobilité des jeunes, régie par un accord entre les gouvernements de France et du Québec, accord entériné par les législateurs français et québécois, l'Office est en effet aujourd'hui confronté à une remise en cause de cette perception ; dès lors qu'il s'agit d'appliquer à l'Office les conditions fiscales privilégiées propres aux organismes internationaux, ou encore lorsqu'il s'agit d'être exonéré de l'acquittement de certaines contributions (URSSAF, notamment). De par les incidences financières induites, cette situation affecte la capacité d'action de la section française de l'OFQJ. Considérant ces éléments, les ministres de tutelle français et québécois ont approuvé, lors du Conseil d'administration de l'OFQJ du 1<sup>er</sup> décembre 2017, la recommandation des administrateurs à ce sujet. Celle-ci a été reconduite lors du Conseil d'administration du 10 décembre 2018 : Le CA mandate les secrétaires généraux pour poursuivre le travail conjoint engagé en 2018 relatif aux meilleures pistes sociales, financières et fiscales sur la base d'une consultation juridique portée par les institutions nationales compétentes. Il s'agira de : - conduire un travail de réactualisation du cadre commun du statut du personnel et du règlement financier ; - trouver des solutions interministérielles favorables concernant la nécessaire harmonisation fiscale attendue, notamment par la section française. Lors du dernier Conseil d'administration, le 25 octobre 2019, les administrateurs ont de nouveau émis une recommandation au sujet de l'incertitude relative au statut juridique de l'OFQJ et l'impact sur son régime fiscal. L'analyse juridique menée ces derniers mois à la demande du ministère chargé de la jeunesse par les services juridiques du ministère de l'Europe et des affaires étrangères conclut que l'OFQJ est une organisation internationale ; et, que l'Office peut à ce titre bénéficier des prérogatives qui en découlent, en matière fiscale notamment. Cette analyse du MEAE doit également être confrontée à d'autres analyses juridiques interrogeant le statut d'organisation internationale de l'OFQJ, dont l'une récente de la direction de la législation fiscale. Il conviendra donc de voir si les échanges à venir sont en mesure de répondre à la recommandation des administrateurs de l'OFQJ ou bien si les termes de l'Entente entre le Gouvernement français et le Québec, révisée en 2011, doivent être précisés, sous réserve de l'accord de la partie québécoise, afin de lever toute ambiguïté sur le statut de l'OFQJ ; ce à quoi les services du ministère vont s'attacher.

## ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE (M. LE SE AUPRÈS DU MINISTRE)

*Jeunes**Manque de crédits pour les recrutements de jeunes en service civique*

**22703.** – 10 septembre 2019. – **M. Sébastien Leclerc** alerte **M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur la difficulté que rencontrent les associations ayant obtenu un agrément pour engager des jeunes en « service civique ». En effet, les crédits disponibles sur l'exercice 2019 semblent avoir

été totalement consommés, ne permettant pas d'engager de nouveaux contrats en cette rentrée scolaire, alors que les associations avaient obtenu un agrément sur une durée de deux ans, donc pour deux contrats successifs. Il regrette que les crédits dédiés au service civique aient été amputés de 10 % pour financer l'instauration du service national universel. Il lui indique que cette situation met en grande difficulté des associations, comme par exemple la section football du CAL Lisieux qui ne peut recruter de service civique pour tenir des actions qui avaient été envisagées. Il l'alerte enfin sur la situation des jeunes qui avaient été sélectionnés par ces associations, qui comptaient sur cette activité et sur la rémunération qui devait en découler, et qui se retrouvent sans proposition au moment du rejet de leur contrat.

*Réponse.* – Gabriel Attal est très attaché au développement du service civique. La préfiguration du service national universel (SNU), financée par le Programme 163 « Jeunesse et Vie associative » pour un montant de 4 M€, n'a pas amputé les crédits dédiés au développement du service civique. Les deux dispositifs sont complémentaires, ils ne se concurrencent pas. Au contraire le SNU doit s'alimenter au service civique par la construction d'un parcours d'engagement citoyen. L'exercice 2019 a été marqué par deux événements qui ont eu un impact sur le nombre de missions de service civique pouvant être agréés au titre de l'année : le nombre de contrats encore en cours au 1<sup>er</sup> janvier de l'année a été plus important que les prévisions, et le nombre de missions agréées ayant effectivement donné lieu à la signature d'un contrat de service civique s'est avéré bien plus important que les années précédentes. Aussi, l'Agence du service civique a été dans l'obligation de réguler le volume global de postes à agréer sur l'année pour ne pas dépenser beaucoup plus que l'enveloppe budgétaire allouée par les parlementaires en loi de finances. Elle a principalement procédé au retrait de postes agréés sur les agréments publics les plus importants. Ces ajustements n'ont en revanche concerné que les seuls agréments des personnes morales de droit public ; ils n'ont pas affecté les agréments des acteurs associatifs. L'absence de possibilité, pour le CAL Lisieux, de mobiliser des missions de service civique ne tient donc pas à une décision de retrait de missions de service civique mais à une demande tardive de ladite structure qui n'a dès lors pu être immédiatement satisfaite.

## ÉGALITÉ FEMMES HOMMES ET LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

### *Discriminations*

#### *Déontologie des associations subventionnées par le Gouvernement*

**18800.** – 16 avril 2019. – M. Raphaël Gérard attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations, sur l'existence de propos manifestement transphobes véhiculés sur la page internet du Mouvement du Nid, associant notamment les femmes trans en situation de prostitution à des hommes « qui jouent sur l'apparence féminine en soignant le maquillage et l'habillement » ou à des « certains garçons, à l'identité sexuelle incertaine, (qui glissent) vers la féminisation du corps, au prix de pratiques physiquement et psychologiquement dangereuses, pour attirer la clientèle ». Ces propos transphobes qui participent à remettre en cause la dignité des femmes trans et la prévalence de l'identité de genre sur le sexe biologique, pourtant reconnue suite à une longue évolution jurisprudentielle et législative concernant les procédures de changement de sexe à l'état civil, doivent être traités avec la plus grande intransigeance par les représentants de l'État. À l'occasion de la journée internationale de la visibilité trans, le 31 mars 2019, Mme la secrétaire d'État a rappelé que « les personnes trans sont encore trop souvent niées dans leur identité, harcelées, agressées. Être trans n'est pas un caprice ». Dans ce cadre, M. le député s'interroge sur le doublement de la subvention accordée au Mouvement du Nid par le Gouvernement, passant de 150 000 à 300 000 euros. Il émet le souhait qu'une charte de déontologie soit mise en place pour conditionner l'attribution de subventions publiques au respect par les associations concernées des valeurs républicaines de fraternité, d'égalité et de lutte contre tout type de discrimination. En outre, il formule le vœu d'une plus grande transparence au sujet des subventions attribuées spécifiquement au Mouvement du Nid en vue d'établir ce qui précisément participe à financer leur activité de plaidoyer et ce qui participe au financement de l'accompagnement social, juridique, psychologique des prostituées et des travailleuses du sexe en situation de vulnérabilité. En toute logique, ces observations l'amènent à questionner la composition des commissions départementales susceptibles d'accompagner les prostituées ou les travailleuses du sexe vers un parcours de sortie de la prostitution. Les services de l'État ne sauraient garantir aujourd'hui un accueil bienveillant, inclusif des personnes trans, qui sont, de fait, surreprésentées dans le milieu de prostitution en validant l'agrément d'associations qui peuvent tenir publiquement des discours teintés de transphobie. Il souhaiterait donc connaître ses intentions sur ces questions.

*Réponse.* – Le Mouvement du Nid est une association dont le rôle est essentiel dans le champ de la prévention et de la lutte contre la prostitution, contribuant à l'analyse des pouvoirs publics sur le phénomène prostitutionnel et les

réponses à y apporter. L'action de cette association rejoint les priorités identifiées dans le cadre de la politique d'égalité entre les femmes et les hommes, déclarée grande cause du quinquennat par le président de la République, dont la lutte contre les violences sexistes et sexuelles constitue un des piliers et comprend des mesures dédiées à l'accompagnement vers la sortie de la prostitution. Le Mouvement du Nid met en œuvre des actions de rencontre et d'accompagnement des personnes prostituées, à travers ses 28 délégations locales implantées sur le territoire. L'association organise des actions de prévention auprès des jeunes dans les établissements scolaires à l'aide d'outils adaptés. Le Mouvement du Nid a bénéficié d'une convention pluriannuelle d'objectifs avec l'Etat sur la période 2016-2018 qui a fait l'objet de bilans réguliers démontrant la pertinence de l'action menée. En témoigne le nombre de personnes prostituées rencontrées dans la rue (près de 6000 par an), le nombre de personnes accueillies dans les permanences (13 500 visites dans 1043 permanences), ainsi que le nombre de bénéficiaires de sessions de formation sur ce thème (plus de 3000 professionnels). Par ailleurs, le Mouvement du Nid a contribué à la mise en œuvre du nouveau dispositif d'accompagnement vers la sortie de la prostitution (parcours de sortie de prostitution) créé par la loi du 13 avril 2016 visant à renforcer la lutte contre le système prostitutionnel et à accompagner les personnes prostituées. Les actions prévues dans le cadre de la convention avec l'Etat en 2019 sont en accord avec les orientations gouvernementales, notamment la mise en œuvre de la loi cadre du 13 avril 2016 dont l'évaluation est prévue cette année. L'expérience du Mouvement du Nid, son expertise et l'implication de ses salariés et bénévoles sur le terrain sont reconnues. Les moyens de l'association ont été renforcés en 2019 (augmentation de 70 000 € par rapport à 2018) afin notamment de structurer l'offre de formation pour 3000 professionnels environ, déployer des actions de sensibilisation auprès du grand public (campagne de communication, réseaux sociaux, diffusion de la revue Prostitution et société) mais aussi dans les établissements scolaires et éducatifs. Le parcours de sortie de prostitution créé par la loi du 13 avril 2016 n'établit aucune distinction entre les sexes et s'adresse à toute personne victime de prostitution, de proxénétisme ou d'exploitation sexuelle afin de ne rien laisser passer.

### *Sécurité des biens et des personnes*

#### *Situations dans lesquelles surviennent les violences conjugales*

**24639.** – 19 novembre 2019. – **Mme Valérie Boyer** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations**, sur les différentes formes d'unions et de relations concernées par les violences conjugales. Afin de pouvoir endiguer correctement ce phénomène, il est essentiel d'étudier les contextes très différents dans lesquels ces violences surviennent. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, 133 femmes sont mortes sous les coups de leur conjoint ou ex-conjoint. Qu'elles aient 20 ans ou 80 ans, qu'elles soient mariées, pacsées, en concubinage, séparées, mères ou encore enceintes, toutes ont été victimes de violences conjugales. Et si les violences conjugales désignent la violence au sein d'un couple, les couples mariés ne sont pas les seuls touchés par ce fléau. Ces violences n'épargnent aucun couple. En effet, elles peuvent s'exercer quelle que soit la situation maritale. Aussi, plus de la moitié des violences conjugales ont lieu hors mariage. En effet, 47,7 % des décès sont recensés au sein de couples mariés et 22,1 % au sein de couples en concubinage. Aussi, afin de combattre ces violences, il est important de prendre en compte non seulement toutes les formes de violences (physiques, psychologiques, économiques) mais aussi les nombreuses configurations qui existent entre les individus impliqués dans la spirale des violences conjugales ou intrafamiliales. Il ne faut pas oublier que les violences s'exercent également une fois la relation terminée entre ex-conjoint, concubin ou partenaire. Le centre Hubertine-Auclert rappelle ainsi la nécessité de prévenir la continuité des violences conjugales après la séparation, notamment dans le cadre de la coparentalité. En effet, les violences conjugales post-séparation affectent de nombreuses femmes, et parfois des hommes, et la séparation est bien souvent un motif aggravant et favorisant la reprise ou la poursuite des violences. L'enquête ENVEFF rappelle que « parmi les femmes ayant eu par le passé au moins une relation de couple et qui ont été en contact avec leur ex-conjoint au cours des douze derniers mois 16,7 % d'entre elles ont subi des violences physiques ou sexuelle de sa part. Parmi les femmes qui avaient eu des enfants avec leur ex-conjoint 9 sur 10 avaient subi des agressions verbales et/ou physiques ». Les violences conjugales n'épargnent aucun couple et aucun sexe. Aussi, il est important de rappeler que les hommes, s'ils sont touchés dans une proportion moindre que les femmes, sont eux aussi touchés par les violences conjugales. En 2018, 28 hommes sont décédés dans le cadre de violences conjugales, soit 1 homme tous les 17 jours. Même s'ils sont moins nombreux que les femmes, ils sont tout de même près de 70 000 chaque année à être victimes de violences. Des violences qui sont généralement plus difficilement identifiables et taboues. Il semble primordial de mieux connaître le profil des couples faisant face aux violences conjugales afin de pouvoir traiter et prévenir ces violences au sein des différentes relations et situations qui peuvent exister entre les

deux partenaires. C'est la raison pour laquelle elle souhaiterait que le Gouvernement présente au Parlement une étude détaillée sur le lien unissant le ou la mis(e) en cause au conjoint(e) violent(e) au moment des faits : mariage, PACS, concubinage, copinage, flirt stables ou rompus.

*Réponse.* – Depuis 2017, le Gouvernement s'est engagé à lutter contre toutes les violences sexistes et sexuelles, 1<sup>er</sup> pilier de la Grande Cause du quinquennat. Dans la lignée des engagements pris par le Président de la République le 25 novembre 2017 et lors du Comité interministériel à l'égalité entre les femmes et les hommes (CIEFH) du 8 mars 2018, plusieurs actions ont été ainsi entreprises pour faire reculer ces violences inacceptables. Afin de mieux répondre à l'ampleur et à la gravité du phénomène des violences conjugales, le Premier ministre a lancé en outre le 3 septembre 2019 un Grenelle des violences conjugales. Cette démarche inédite, qui a réuni les ministres concernés, les acteurs de terrain, les professionnels, les associations et familles de victimes, au travers de onze groupes de travail nationaux et plus de 180 événements locaux, a constitué des temps forts de concertation et d'échanges, pour l'émergence de nouvelles réponses. Sur la base des propositions retenues lors de cette concertation, le Premier ministre a ainsi arrêté, le 25 novembre 2019, une feuille de route nationale de lutte contre les violences conjugales, autour de 5 grands objectifs à atteindre. Parmi les mesures annoncées, figure en particulier la réalisation d'une enquête portant sur les profils sociodémographiques des auteurs et des victimes, ainsi que sur la dimension réflexive concernant les pratiques violentes et leurs formes de prise en charge. La mise en oeuvre des résultats de cette recherche permettra de mieux repérer, prévenir et réduire ce type de violence par l'intermédiaire d'actions dédiées en direction des auteurs de ces violences. Cette enquête complètera les informations disponibles en 2020, issues de l'enquête « Violences et rapports de genre : contextes et conséquences des violences subies par les femmes et par les hommes » (intitulée Virage) menée par l'Institut national d'études démographiques. L'enquête VIRAGE a pour objectif de mieux décrire et comparer les violences subies par les femmes et celles subies par les hommes, pour adapter la prévention à leur situation respective, afin de ne rien laisser passer.

## EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

### *Politique extérieure*

#### *Relations de la France avec les États impliqués dans la guerre au Yémen*

**13352.** – 16 octobre 2018. – **Mme Elsa Faucillon** alerte **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les relations de la France avec les États impliqués dans la guerre qui ravage le Yémen. Le Yémen connaît depuis mars 2015 une guerre civile d'une grande violence et d'une rare intensité. En trois ans, le pays a été plongé par l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis dans la pire crise humanitaire que connaît actuellement le monde. Des millions d'enfants sont touchés par la famine qui a déjà tué des milliers d'entre eux. D'autres perdent la vie sur le chemin l'école, comme à Saada en août 2018, bombardés par les airs. Cette situation dramatique pose évidemment la question des relations que la France et l'Europe entretiennent avec l'Arabie saoudite. Par les valeurs françaises, la résignation face à cette horreur ne peut rester innocente, et les choix de la France doivent par conséquent être à la hauteur. Céder au chantage commercial et financier imposé par le royaume saoudien, comme l'ont fait plusieurs pays partenaires européens, c'est tendre la main à une guerre qui fait la honte de la communauté internationale. Des armes et munitions françaises servent aujourd'hui au Yémen. Elle lui demande donc si la France continuera à vendre des armes à l'Arabie saoudite. – **Question signalée.**

*Réponse.* – La France est très préoccupée par la situation humanitaire au Yémen. Au total, ce sont aujourd'hui 24 millions de personnes, soit près de 80 % de la population, qui ont besoin d'une aide humanitaire, et 2,4 millions de personnes sont toujours déplacées à l'intérieur du pays. La France invite de manière constante les parties au respect des principes du droit international humanitaire dans la conduite des hostilités, particulièrement le principe de proportionnalité. En tant que partie à un conflit armé, la Coalition a des responsabilités à cet égard. La France entretient avec cette dernière un dialogue régulier s'agissant du respect du droit international humanitaire. Ces messages ont été passés au plus haut niveau aux représentants saoudiens et émiriens. La France a rehaussé le niveau de vigilance de sa procédure d'examen des demandes de licences d'exportation dans ce contexte. Les autorisations d'exportation sont délivrées sous la responsabilité du Premier ministre après avis de la Commission interministérielle pour l'étude des exportations de matériels de guerre. La délivrance des autorisations se fait dans le strict respect des obligations internationales de la France, notamment les stipulations du Traité sur le commerce des armes et les huit critères de la position commune européenne 2008/944, à l'issue d'un examen, au cas par cas. L'évaluation tient notamment compte de la nature des matériels, de l'utilisateur final, des questions liées au respect des droits de l'Homme et du droit international humanitaire et à la stabilité régionale. Bien entendu, tout ce qui peut porter atteinte à la sécurité des civils fait partie des éléments déterminants qui conduisent à accorder ou ne



pas accorder une licence d'exportation. La France se mobilise activement pour permettre un accès humanitaire complet, sûr et sans entrave aux populations affectées et soutient pleinement le retour des parties à la table des négociations en vue d'un accord politique global et inclusif, dans le respect de l'intégrité territoriale du Yémen. C'est pourquoi il est urgent de mettre un terme au conflit en mettant en œuvre une solution politique inclusive. La France continuera à appeler l'ensemble des parties à s'engager résolument sur la voie d'un règlement politique, et soutient pleinement les efforts et l'action diplomatique déployés à cet égard par l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations unies.

### *Politique extérieure*

#### *Construction du tramway de Jérusalem*

**18917.** – 16 avril 2019. – **Mme Sabine Rubin\*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'implication d'EGIS, filiale de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), dans un projet de construction du tramway de Jérusalem. La société EGIS, filiale à 75 % de la Caisse des dépôts et consignations, est impliquée par le biais de sa branche EGIS-RAIL dans le projet de construction d'un tramway à Jérusalem, reliant notamment Jérusalem-ouest aux colonies israéliennes implantées dans l'est de la ville. Or un tel projet est en contradiction manifeste avec les engagements internationaux de la France et de nombreuses résolutions de l'ONU et de l'Union européenne qui dénoncent avec vigueur la politique de colonisation de l'actuel gouvernement israélien, au mépris du droit international. Ainsi, à titre d'exemple, la résolution 2324 du Conseil de sécurité de l'ONU du 23 décembre 2016 enjoint les États membres à « faire une distinction, dans leurs échanges en la matière, entre le territoire de l'État d'Israël et les territoires occupés depuis 1967 », un cadre qui avait conduit en mars 2015 la société Safège (filiale de Suez-Environnement) à renoncer à sa participation à un contrat d'études portant sur un projet de téléphérique dans la même ville de Jérusalem, eu égard au droit international. Le collectif d'associations susnommé avait interpellé, toujours en juin 2018, la CDC sur cette question on ne peut plus litigieuse. Son directeur général s'était alors défaussé de toute responsabilité concernant la filiale Egis, quand bien même CDC en est l'actionnaire majoritaire. Qu'une entreprise publique puisse ainsi violer de manière aussi manifeste le droit international, dans un contexte de tensions croissantes dans la région, d'instabilité et de poursuite tout azimut de la colonisation israélienne, ne constituerait pas un signal positif en faveur d'une solution négociée à deux États, qui reste pourtant le point de vue officiellement assumée par la diplomatie française. Dans ces circonstances, elle souhaite donc savoir quels moyens il peut mettre en œuvre pour enjoindre CDC-Egis à respecter ses obligations en matière de droit international. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

82

### *Politique extérieure*

#### *Participation de sociétés françaises à la construction du tramway de Jérusalem*

**20853.** – 25 juin 2019. – **M. Sébastien Nadot\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur la participation, ces dernières années, de quatre entreprises françaises dont deux à capitaux publics, à la construction du tramway de Jérusalem. L'implantation de ce tramway viole le droit international en reliant la partie israélienne de la ville, Jérusalem-Ouest, aux colonies israéliennes installées illégalement dans la partie palestinienne de la ville, Jérusalem-Est. Utilisé ainsi par le gouvernement israélien pour mettre en œuvre sa politique d'annexion de Jérusalem-Est, son existence même va à l'encontre du droit international. Le rapport publié en juin 2018 par huit organisations et collectifs de la société civile, « Tramway de Jérusalem : des entreprises françaises contribuent à la colonisation israélienne du territoire palestinien occupé » a établi de façon précise la participation de deux sociétés d'ingénierie à capitaux publics très majoritaires. La troisième société a été un acteur majeur de la première phase de construction du tramway et était en passe, à la date de la publication du rapport, de renouveler sa participation en répondant aux appels d'offres concernant la deuxième phase. La quatrième a également participé, depuis 2017, à l'un des consortiums répondant à ces appels d'offres. Depuis la publication du rapport, deux entreprises mises en cause ont fait part de leur retrait de ce projet, au motif qu'il était contraire au droit international. Une troisième n'apparaît plus au titre du consortium qui a déposé une offre le 13 mai 2019. Il lui demande s'il entend prendre des mesures afin qu'aucune société du pays ne puisse plus s'inscrire dans la construction du tramway de Jérusalem, outil essentiel de la colonisation israélienne.

*Politique extérieure**Implication d'EGIS à Jérusalem*

**21831.** – 23 juillet 2019. – M. Pierre Dharréville\* attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur l'implication de l'entreprise EGIS, dont la Caisse des dépôts et consignations (CDC) constitue le principal actionnaire, à hauteur de 75 %, dans le projet de construction du tramway reliant Jérusalem ouest aux colonies israéliennes implantées dans la Jérusalem est palestinienne. Ce projet viole le droit international, il est en contradiction flagrante avec les dénonciations récurrentes du Gouvernement face à la poursuite de la colonisation israélienne. L'association France Palestine Solidarité, a lancé en vain plusieurs tentatives d'échanges avec EGIS ainsi que la CDC, chacune des entreprises déclinant sa responsabilité ou son pouvoir de décision sur le sujet. Pourtant, une autre entreprise à capitaux publics, SYSTRA, dont un des actionnaires est la SNCF, a renoncé à participer à ce projet, notamment à la suite de la publication d'un rapport collectif d'organisation syndicales et associations françaises, dénonçant l'implication des entreprises françaises sur ce projet, au motif qu'il contrevenait au droit international public. Il lui demande qu'EGIS en fasse de même, afin que les deniers publics cessent de financer l'occupation et la colonisation des territoires palestiniens.

*Réponse.* – La France, comme la communauté internationale, considère que la politique de colonisation est illégale en vertu du droit international, qu'elle nuit à la recherche d'une paix juste et durable et menace la solution des deux Etats. Le Conseil de sécurité des Nations unies a rappelé cette position dans la résolution 2334, adoptée le 23 décembre 2016. C'est pourquoi la France condamne systématiquement les décisions des autorités israéliennes de construire de nouveaux logements en Cisjordanie et à Jérusalem-Est. De même la France condamne les démolitions et les évacuations qui participent de la même stratégie. Des messages clairs sont passés aux autorités israéliennes les appelant à abandonner la stratégie de colonisation afin de préserver la solution des deux Etats, avec Jérusalem comme capitale des deux Etats. Le droit international est tout aussi clair sur la question de Jérusalem, qui a vocation à devenir la capitale des deux Etats : son statut devra être réglé dans le cadre d'un accord de paix définitif entre Israéliens et Palestiniens. En l'absence de solution négociée, aucune souveraineté n'est reconnue sur la ville de Jérusalem. Dans ce cadre, toute décision, y compris la construction d'infrastructures consistant à relier Jérusalem-Ouest à Jérusalem-Est et aux colonies de Cisjordanie, qui contribuerait à remettre en cause les caractéristiques fondamentales de la ville, contreviendrait par là-même au droit international, et notamment aux résolutions des Nations unies sur Jérusalem, ainsi qu'au droit international humanitaire. En conséquence, le ministère de l'Europe et des affaires étrangères met en garde les entreprises françaises sur les risques juridiques, économiques et réputationnels qu'elles encourent en participant à des projets dans les colonies israéliennes et les territoires occupés. Ces messages sont notamment publiés en ligne, en particulier sur la fiche Conseil aux voyageurs, et sont régulièrement rappelés aux entreprises concernées par l'ensemble des services de l'Etat. La France reste fortement engagée en faveur d'une résolution juste et durable du conflit israélo-palestinien, fondée sur la solution à deux Etats, Israël et la Palestine, vivant en paix et en sécurité dans des frontières reconnues, et ayant tous deux Jérusalem pour capitale.

*Politique extérieure**Soudan : l'impératif démocratique*

**20857.** – 25 juin 2019. – Mme Clémentine Autain attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur l'attitude de la France vis-à-vis de la situation au Soudan. Alors que des milliers de citoyens s'engageaient dans une lutte pacifique pour la démocratie depuis le renversement d'Omar el-Bechir, les forces paramilitaires contrôlées par le conseil militaire de transition ont violemment dispersé les différents *sit-in* (dont celui emblématique de Khartoum) et ont pris le contrôle du pays. Dans cette confrontation entre aspirations démocratiques d'un peuple et forces contre-révolutionnaires qui souhaitent les étouffer, la France est intervenue avec tiédeur. En appelant au *consensus* politique et en rappelant le rôle sécuritaire du conseil militaire de transition, elle se désengage de ses responsabilités vis-à-vis d'acteurs qu'elle a contribué à faire grossir. Mme la députée tient ainsi à rappeler que la politique européenne d'externalisation de ses frontières a profité aux Forces de soutien rapide (FSR), ces milices gouvernementales impliquées dans les exactions au Darfour et qui matent aujourd'hui les aspirations démocratiques de la population. Elle l'interroge donc sur les relations diplomatiques entretenues par la France et l'Union européenne avec le conseil militaire de transition. Elle lui demande par ailleurs une plus grande fermeté dans sa condamnation des violences commises par le conseil militaire de transition contre la population.

*Réponse.* – Tout au long des mois de contestation qu'a connus le Soudan entre décembre 2018 et août 2019, la France a veillé à apporter son soutien à l'aspiration du peuple soudanais à plus de liberté et de démocratie, tout



comme l'Union européenne. Elle a condamné fermement les violences qui ont accompagné les différentes manifestations, en particulier la dispersion sanglante du sit-in le 3 juin 2019, et elle a appelé à ce que les auteurs de ces violences répondent de leurs actes devant la justice. La France a ainsi adressé des messages clairs aux autorités militaires soudanaises les invitant à respecter les aspirations du peuple soudanais. Ces messages ont été transmis par divers canaux : à la fois publiquement et lors de rencontres à huis clos. Face aux nombreux appels de la communauté internationale, les responsables militaires ont finalement permis aux négociations avec les forces de l'opposition civile de progresser. Grâce à une forte implication de l'Éthiopie, de l'Union africaine et des autres partenaires du Soudan, ce processus de négociations a abouti à la conclusion d'un accord sur la transition au Soudan, signé à Khartoum le 17 août 2019, que la France considère comme une avancée majeure pour la démocratie et pour la liberté en Afrique et dans le monde arabe. Depuis la signature de cet accord du 17 août, et la mise en place des nouvelles autorités, avec notamment la formation d'un gouvernement civil, la France apporte un appui déterminé au processus de transition politique. C'était le sens de la visite à Khartoum du ministre de l'Europe et des affaires étrangères le 16 septembre dernier et de l'invitation à Paris du Premier ministre soudanais Abdallah Hamdok par le Président de la République les 29 et 30 septembre 2019. M. Hamdok avait ainsi choisi la France pour son premier déplacement dans un pays occidental, en signe de reconnaissance du rôle joué par notre pays dans le soutien au peuple soudanais dans son aspiration à plus de liberté et de démocratie, et ce depuis de nombreuses années. Durant ces récentes rencontres bilatérales, la France a marqué sa détermination à ce que la transition soudanaise soit un succès. A cet effet, elle a veillé à inscrire son action en soutien aux priorités du Premier ministre Hamdok et de son gouvernement : la conclusion de la paix avec les groupes rebelles du Darfour et des "deux régions" (Sud-Kordofan et Nil Bleu), le redressement de l'économie du pays et la réussite de la transition démocratique. C'est dans cet esprit que la France a annoncé une aide bilatérale de 60 millions d'euros et que le Président de la République a annoncé que la France accueillera une conférence internationale pour soutenir la transition politique dans la perspective des élections de 2022. La France reste ainsi un des premiers soutiens des nouvelles autorités civiles soudanaises dans leur chemin vers la démocratie, et n'épargnera aucun effort pour faire de la transition soudanaise un succès.

### *Politique extérieure*

#### *Enlèvements en Égypte par les groupes islamistes*

**21829.** – 23 juillet 2019. – Mme Valérie Boyer attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur les enlèvements de jeunes chrétiens coptes en Égypte. Tout le monde se souvient sans doute de l'enlèvement des 276 lycéennes de Chibok au Nigéria par Boko Haram en avril 2014. Ces enlèvements avaient été relayés par la presse, compte tenu de l'ampleur des disparitions. Mais ces techniques de terreur et de conversion forcée ne sont pas le fait exclusif de Boko Haram. C'est pourquoi elle s'inquiète du manque d'intérêt porté aux jeunes femmes enlevées en Égypte ces derniers mois. En effet, les fondamentalistes égyptiens continueraient de terroriser les chrétiens en commettant des attentats mais aussi des *kidnappings* de jeunes filles. Ces enlèvements apparaissent comme la méthode de conversion privilégiée des groupes extrémistes. Si, avec la réélection du président Al Sissi en mars 2018, l'Égypte se retrouve avec à sa tête une personnalité forte qui semble vouloir lutter contre les Frères musulmans, la situation des chrétiens ne s'est pas améliorée pour autant malgré un discours plus flexible. Bien que le gouvernement combatte et muselle autant que possible l'extrémisme islamique, les chrétiens, qui sont majoritairement coptes, vivent dans un climat de discriminations, d'harcèlement et de violences diverses dans toutes les sphères de la vie. Les 9,9 millions de chrétiens peinent à faire reconnaître leur droit de croire dans un pays d'une population totale de 99,4 millions de personnes, majoritairement musulmanes. La situation précaire des chrétiens positionne le pays à la 16e place de l'index 2019 établi par l'ONG Portes Ouvertes en termes de persécution des chrétiens. Les jeunes filles sont la cible privilégiée des extrémistes islamiques qui souhaitent les convertir par tous les moyens : enlèvements, violences, mariages forcés... En mai 2018, huit chrétiennes coptes auraient été enlevées. Il convient de se souvenir notamment de Vivian Adel Youssef, étudiante de 18 ans enlevée le 2 mai 2018. Faiblement relayés sur les réseaux sociaux et dans les médias, ces *kidnappings* semblent continuer puisqu'en février 2019 une jeune femme de 18 ans, Amira Ephraïm, aurait été enlevée à Luxor. Depuis, la famille est sans nouvelle et Mme la députée s'inquiète du manque de réactivité de la communauté internationale. Ces *kidnappings* se feraient parfois par l'intermédiaire de réseaux de passeurs en lien avec la police. Une fois enlevées, les jeunes femmes restent injoignables : elles disparaissent littéralement. Si l'une d'entre elles, Mirna Malak Shenouda, 16 ans, a pu s'échapper en 2018 et témoigner du mode opératoire et des conditions de l'enlèvement, les autres jeunes femmes restent introuvables. Des plaintes de parents désespérés continueraient d'être émises sans qu'aucun effort ne soit consenti pour retrouver ces jeunes femmes. C'est la raison pour laquelle elle l'interpelle sur cette méthode d'épuration religieuse sur fond de conversion forcée, d'enlèvements et d'humiliation de la

communauté chrétienne. Combien de jeunes femmes devront-elles encore disparaître pour que l'on daigne se préoccuper et s'inquiéter de leur sort et de la situation des chrétiens coptes en Égypte ? Aussi, elle lui demande s'il dispose de nouvelles de ces jeunes femmes disparues et si d'autres jeunes femmes s'ajoutent à cette liste déjà longue. Si oui, elle souhaite savoir combien de jeunes femmes et hommes sont aux mains des fondamentalistes égyptiens et où ils sont. Elle souhaiterait que le ministère des affaires étrangères fasse tout ce qui est en son pouvoir pour venir en aide à ces familles et à ces jeunes femmes prises de force dans l'engrenage de l'extrémisme islamique.

*Réponse.* – La France est engagée dans la promotion et la protection de la liberté de religion ou de conviction partout dans le monde, ainsi que dans la défense et la promotion des droits des femmes, qui constitue une priorité de la politique étrangère française. La France est attentive à la situation des chrétiens d'Orient, et en particulier celle des coptes en Egypte, comme à celle de toutes les minorités, notamment religieuses, au Moyen-Orient. La communauté copte, par ses origines et son ancienneté, occupe une place toute particulière dans le christianisme. Forte de près de 10 millions de fidèles, elle est également partie intégrante de la culture et de l'identité égyptiennes. Il est essentiel que ses membres puissent pratiquer librement et dignement leur religion en Egypte et vivre en paix. A cet égard, la France condamne fermement les violences et discriminations dont les membres de la communauté copte, et en particulier ses femmes, continuent d'être victimes. Elle est résolument engagée aux côtés de l'Egypte dans la lutte contre le terrorisme et la résolution des crises qui affectent la stabilité du Moyen-Orient. Le maintien durable des chrétiens et des autres minorités du Moyen-Orient est une condition indispensable à son évolution vers la paix, la stabilité et la prospérité. Ceci ne sera possible que dans un cadre permettant la liberté et le respect des droits de l'ensemble des citoyens, sans discrimination. Le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE) entretient un dialogue régulier avec les organisations qui documentent ces violations, telles que Portes ouvertes et Aide à l'Eglise en détresse, qui publient chaque année, pour la première, un *Index mondial de persécution des chrétiens* et tous les deux ans, pour la seconde, un *Rapport sur la liberté religieuse dans le monde*. Les ambassades et les services concernés du MEAE ont également de fréquents échanges avec les représentants des Eglises et des cultes sur ces questions. La France s'est très fortement mobilisée pour défendre les victimes de violences ethniques et religieuses en organisant en septembre 2015 la première Conférence de Paris sur les victimes de persécutions ethniques et religieuses au Moyen-Orient, dont elle accueillera la prochaine conférence de suivi. En octobre 2019, la visite en France de Sa Sainteté le Pape Tawadros II, Patriarche d'Alexandrie et Primat de l'Eglise copte-orthodoxe, qui a été reçu par le Président de la République, a été une nouvelle occasion de marquer le soutien de la France aux chrétiens d'Orient et aux coptes en particulier.

### *Politique extérieure*

#### *Alliance Renault-Nissan*

**23302.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – M. José Evrard interroge M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur la situation de l'alliance Renault-Nissan. Celui qui fut présenté comme le tombeur du président de Renault-Nissan, le directeur général de Nissan, est à son tour dans la turbulence pour des raisons proches ou identiques de ce qui fût reproché à Carlos Ghosn, qui en outre les nie. Or le traitement n'est pas identique, Hiroto Saikawa n'a pas été emprisonné alors qu'il a, lui-même, avoué s'être laisser-aller à des pratiques douteuses. Il semble qu'il existe donc deux poids et deux mesures, ce qui permet d'argumenter que l'arrestation et l'incarcération du président de Renault était à examiner à partir d'une volonté nipponne de reprendre la main vis-à-vis de Renault et non pas à partir de rémunérations non déclarées. L'ancien président de Renault-Nissan étant devenu « un citoyen comme un autre », M. le député lui demande quelles sont les moyens mis en œuvre par ses services pour permettre à Carlos Ghosn d'assurer sa défense dans des conditions qui appartiennent aux traditions des « droits de l'Homme ». À travers son président, c'est l'entreprise nationale qui est visée, il lui demande quelles sont les démarches engagées auprès des autorités japonaises pour préserver les intérêts de Renault dans l'alliance avec Nissan mis à mal et quelles seraient les autres dispositions envisageables si la sérénité au sein de l'alliance Renault-Nissan ne pouvait plus revenir.

*Réponse.* – La situation de M. Carlos Ghosn fait l'objet d'un suivi attentif de la part des services consulaires de l'Etat. M. Ghosn est un ressortissant français, qui a bénéficié de la protection consulaire dès les premières heures de son arrestation. L'ambassade de France au Japon est restée en contact étroit et permanent avec notre compatriote et son équipe de défense depuis son arrestation. Les procédures judiciaires en cours doivent être conduites, dans le respect de la présomption d'innocence, des droits de la défense et du droit à un procès équitable. La France compte sur le Japon pour respecter ces principes. Par ailleurs, l'alliance entre Renault, Nissan et Mitsubishi revêt un caractère essentiel, pour l'avenir de ces trois entités. Renault emploie plus de quarante mille personnes en France dans une quinzaine de bassins d'emplois. L'alliance Renault-Nissan a permis d'assurer le

développement des deux entreprises et de créer un constructeur automobile de dimension mondiale, capable de faire face aux défis auxquels est confronté le secteur automobile. La priorité de l'Etat est le renforcement de l'Alliance, qui doit pouvoir conduire la transition vers le véhicule autonome, connecté et électrique en approfondissant les synergies en son sein. La France a, avec ses partenaires japonais, réaffirmé à plusieurs reprises son attachement à la dynamique industrielle engagée et à ses réussites. C'est le sens de l'accord de coopération franco-japonais signé en septembre dernier, entre les ministères de l'économie sur les technologies automobiles de prochaine génération. Notre responsabilité est de faire prospérer le succès de ce partenariat franco-japonais emblématique. Il appartiendra aux nouvelles équipes de direction au sein de Renault et de Nissan d'œuvrer en ce sens.

### *Politique extérieure*

#### *Atteintes aux droits de l'Homme au Royaume de Bahreïn*

**23303.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – M. Michel Larive attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur les graves atteintes aux droits de l'Homme rapportées par des observateurs internationaux dans le Royaume de Bahreïn. Au moins deux personnes auraient été torturées puis exécutées au cours du mois de juillet 2019, malgré les protestations de plusieurs organisations indépendantes de défense des droits humains et des Nations unies auprès du régime Alkhalifa. Par ailleurs, le gouvernement de Bahreïn aurait arrêté et torturé des personnalités de l'opposition et des défenseurs des droits humains tels que Nabeel Rajab, Abdulhadi Alkhwaja et Dr. Abduljalil Alsingace. Des militants des droits de l'Homme auraient aussi été arrêtés pour avoir rendu public un certain nombre de ces faits, notamment sur les réseaux sociaux. Depuis février 2011, le peuple de Bahreïn vit sous une dictature cruelle contre laquelle il conviendrait d'exercer rapidement une forte pression diplomatique, afin d'obtenir un adoucissement du régime et un plus grand respect des droits de l'Homme. Il lui demande s'il a connaissance de la situation au Royaume de Bahreïn et s'il envisage de faire prochainement une déclaration publique sur le sujet. Par ailleurs, il souhaiterait savoir dans quelles mesures la France pourrait engager des négociations diplomatiques afin d'obtenir la libération des prisonniers politiques dans ce pays.

*Réponse.* – La France suit avec attention la situation des droits de l'Homme au Bahreïn. La France s'est prononcée publiquement à de nombreuses reprises pour exprimer son inquiétude et déplorer les condamnations à l'encontre de défenseurs des droits de l'Homme ou de responsables politiques, en particulier à la suite du mouvement de protestation de 2011. Récemment, la France comme l'Union européenne ont publiquement dénoncé l'exécution, le 27 juillet 2019, de trois ressortissants bahreïniens par les autorités du royaume de Bahreïn. Des messages sont adressés aux autorités bahreïniennes dans le cadre des Nations unies, par la voix de l'Union européenne ainsi qu'à titre national, notamment à l'occasion de l'examen périodique universel. La France invite les autorités bahreïniennes lors de ses entretiens bilatéraux et de ses consultations politiques régulières, à renouer le dialogue avec l'opposition du pays et à mettre en place des politiques inclusives, sans discrimination confessionnelle notamment. Enfin, la France encourage les autorités bahreïniennes à poursuivre les réformes engagées dans le domaine des droits de l'Homme, avec une attention particulière relative au respect de la liberté d'expression et de manifestation, à l'Etat de droit, à la situation des défenseurs des droits de l'Homme et aux droits des femmes. La France réitère son opposition constante à la peine de mort, en tous lieux et en toutes circonstances, et son engagement en faveur de l'abolition universelle de ce châtiment injuste, inhumain et inefficace. La France appelle tous les Etats appliquant encore la peine de mort à établir un moratoire en vue d'une abolition définitive.

86

### *Politique extérieure*

#### *Sri Lanka : quelle réponse de la France pour les Tamouls ?*

**24258.** – 5 novembre 2019. – Mme Clémentine Autain interroge M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur la position française vis-à-vis de la responsabilité de l'Etat sri-lankais dans les crimes contre l'humanité qui ont visé la communauté tamoule en 2009. Alors que s'achevait en 2009 à Sri Lanka une guerre civile qui a fait 100 000 morts, le pays ne reconnaît toujours pas sa responsabilité dans les massacres qui ont coûté la vie à des milliers de civils tamouls. Le Conseil des droits de l'homme de l'ONU, dans un rapport de décembre 2018, a déploré l'absence d'avancées réelles en matière de justice transitionnelle. La situation a même empiré depuis : la résurgence de discours de haine à l'approche des prochaines élections présidentielles, la nomination à la tête de l'armée sri-lankaise du général Shavendra Silva, impliqué dans des crimes de guerre pendant la guerre civile, sont des éléments qui réclament de la France qu'elle hausse la voix. Le ministère des affaires étrangères déclarait il y a deux ans que la France « continuera de veiller à l'amélioration de la situation des droits de l'Homme à Sri Lanka et à la mise en place effective de mécanismes permettant une réconciliation

nationale et la prise en compte des crimes de guerre et des violations des droits de l'Homme ». Au regard des dernières évolutions, la France doit s'engager davantage dans l'appui du processus de réconciliation et de justice à Sri Lanka, et pour la paix dans le pays. Elle lui demande quelles initiatives sont prises par la diplomatie française dans ce sens.

*Réponse.* – Pendant la guerre civile et depuis sa fin, en 2009, la France a toujours appelé les parties au respect nécessaire du droit international humanitaire. La France a soutenu les travaux du Conseil des droits de l'Homme des Nations unies (CDH) qui se sont notamment traduits par l'adoption de la résolution du 1<sup>er</sup> octobre 2015 intitulée "Favoriser la réconciliation et l'établissement des responsabilités et promouvoir les droits de l'Homme à Sri Lanka" que le gouvernement sri lankais a librement choisi de co-parrainer. En mars 2019, la France a approuvé le rapport de la Haute-commissaire aux droits de l'Homme sur la mise en œuvre de la résolution de 2015, dans lequel Mme Bachelet a "salué un certain nombre d'avancées de la politique de réconciliation sri lankaise", mais regretté aussi les "progrès minimes en matière de reddition de comptes". L'élection du 16 novembre 2019, dont le caractère démocratique n'a pas été contesté, a permis à M. Gotabaya Rajapaksa, ancien secrétaire à la défense de 2005 à 2015, de devenir Président de la République démocratique socialiste de Sri Lanka. La France salue la forte participation au scrutin, qui a marqué l'attachement du peuple sri lankais à la démocratie et à l'Etat de droit. Elle appelle surtout de ses vœux la poursuite et le renforcement du processus de réconciliation nationale mené par Sri Lanka depuis la fin de la guerre civile, dans le respect des droits de tous les citoyens sri lankais. La France estime que le respect de la résolution du CDH de 2015 est plus que jamais essentiel afin d'assurer le développement socioéconomique et la sécurité que le peuple sri lankais appelle de ses vœux, ainsi que le respect des engagements internationaux librement consentis par le gouvernement sri lankais. Elle continuera à demander sa pleine mise en œuvre.

## *Politique extérieure*

### *Les tensions en mer orientale*

**24792.** – 26 novembre 2019. – **Mme Stéphanie Do** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les tensions en mer orientale. Cet espace maritime est le théâtre depuis plusieurs années de conflits à résonance mondiale qui engendrent une insécurité et une instabilité dans la région. Cette région, artère vitale du commerce internationale et vivier de ressources naturelles, est fortement marquée par l'émergence depuis le XX<sup>ème</sup> siècle, de revendications territoriales concurrentes vis-à-vis de certains îlots, notamment les Paracels et les Spratleys. Ces tensions peuvent avoir des conséquences non négligeables sur les relations diplomatiques entre la France et les principales puissances de la région, notamment avec les pays de l'ASEAN. La stabilité de cette zone stratégique concourt à la consolidation de la stratégie indo-pacifique menée par la France. Aussi, elle demande au ministre de préciser les perspectives envisagées par la France afin de maintenir la paix et rétablir la sécurité et la stabilité en mer orientale.

*Réponse.* – La France suit attentivement les développements en mer de Chine méridionale, cette région essentielle pour le commerce international mais aussi pour la paix et la sécurité au sein de l'espace indopacifique qui constitue une zone stratégique pour notre pays. Le respect du droit international, notamment de la liberté de navigation dans cette voie maritime majeure pour les échanges internationaux, et le refus de toute hégémonie, font partie des priorités d'action de la France. La France exerce ainsi régulièrement et continuera à exercer ce droit en mer de Chine méridionale comme dans toutes les mers du globe, dans le respect du droit international et en fonction des nécessités opérationnelles, tout en veillant à ne pas exacerber les tensions dans la région. Cette mer doit rester un espace de liberté, ouvert aux pays tiers qui souhaiteraient coopérer avec les pays riverains dans tous les domaines. La France continuera à promouvoir avec constance ces principes auprès de ses partenaires de la région, notamment dans la perspective du Code de conduite en cours de négociation entre la Chine et les pays de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). C'est dans cet esprit et dans un contexte de tensions accrues, qu'avec l'Allemagne et le Royaume-Uni, la France a conjointement appelé en août 2019 tous les États riverains de la mer de Chine méridionale à prendre des mesures propres à réduire les tensions et à contribuer à maintenir et promouvoir la paix, la sécurité, la stabilité et la sûreté dans la région. La France entend approfondir ses relations avec l'Asie du Sud-Est, en particulier avec l'ASEAN. Dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie française sur l'Indopacifique, elle souhaite notamment devenir partenaire de développement de l'organisation régionale afin de renforcer son action en faveur du multilatéralisme, du développement durable, de la paix et de la sécurité en Asie du Sud-Est.

*Politique extérieure**Situation en Catalogne et conséquence sur le département 66*

**24970.** – 3 décembre 2019. – M. Louis Aliot interroge M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur la question catalane et le conflit interne à l'Espagne qui connaît quelques débordements sur le territoire national. En effet, le département des Pyrénées-Orientales est un département frontalier de l'Espagne qui entretient des relations privilégiées avec la « généralitat de Catalogne » et diverses communes catalanes du sud. Le conflit interne catalano-espagnol, dans certaines circonstances et selon les actualités, a tendance à déborder du côté français sans pour autant provoquer de troubles dans le département. Disons que les élus français sont attentifs aux bonnes relations qui doivent prévaloir entre les deux pays et les deux collectivités et peuvent s'émouvoir à l'occasion des événements qui s'y déroulent. De ce point de vue, il est vrai que l'emprisonnement des *leaders* catalanistes suscite des interrogations légitimes et même des protestations, même si les faits sont graves et avérés, et que l'Espagne est un pays souverain et démocratique qu'il convient de respecter. La n'est pas la question. Le fait que l'ancien président Puigdemont, élu au Parlement européen (mais non installé), vive en exil à Bruxelles, est aussi une source inépuisable de controverses, de soutiens et d'oppositions, qui alimentent un débat permanent et houleux jusque dans les lieux de pouvoir européen. C'est donc une question importante pour l'Europe, la France et l'Espagne. Il se trouve que M. Puigdemont compte installer à Perpignan un Conseil pour la République catalane par l'intermédiaire d'une association dûment déclarée en préfecture dénommée « Delegació del Consell per la República ». Cette structure sera le relais des stratégies de M. Puigdemont dans le cadre de la communication internationale visant à fonder un état catalan. Il lui demande quelle est exactement la position de la France sur les peines de prisons prononcées à l'encontre des élus indépendantistes catalans et quelle est sa position sur l'installation de cette « ambassade » de droit français en exil sur le territoire français. Il souhaite savoir quelle initiative il compte prendre pour rapprocher les uns et les autres, afin d'apaiser des relations qui peuvent avoir des conséquences sur le département des Pyrénées-Orientales.

*Réponse.* – La position de la France s'agissant de la situation en Catalogne est constante et connue de tous : nous sommes attachés au strict respect de l'intégrité constitutionnelle et territoriale de l'Espagne qui est un pays ami et un partenaire privilégié de la France en Europe. Il n'appartient pas aux autorités françaises de commenter des décisions de la justice espagnole. Le strict respect de la légalité espagnole constitue une condition indispensable pour permettre le dialogue et surmonter les difficultés qui ont été constatées en Catalogne. La tentative avortée de sécession de la Catalogne d'octobre 2017 n'a fait l'objet d'aucune reconnaissance internationale. Il en va bien évidemment de même pour le "Conseil de la République" créé par l'ancien président de la Généralité de Catalogne. Ce sujet est naturellement suivi avec attention, en lien étroit avec le ministère de l'Intérieur.

## INTÉRIEUR

*Transports routiers**Véhicules de transport de produits sanguins en catégorie B*

**20904.** – 25 juin 2019. – Mme Stéphanie Rist attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le statut des sociétés spécialisées dans le transport de sang et d'organes. En effet, les véhicules de transport de produits sanguins et d'organes humains sont classés selon l'article R. 311-1 du code de la route, comme « véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage ». Or, cette catégorie B ne leur permet pas d'ignorer les feux tricolores, bien qu'ils soient bénéficiaires de feux bleus. De plus, certains véhicules sont contrôlés par les services de sécurité publique, nuisant à la célérité nécessaire de leur mission, y compris en cas de transport urgent. Le passage en catégorie A leur permettrait d'effectuer leur travail dans de meilleures conditions, fondamental pour les patients soignés et le fonctionnement des établissements de santé. Elle souhaite savoir si une modification du droit est prévue. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La qualification de véhicule d'intérêt général prioritaire permet aux conducteurs de se soustraire à l'ensemble des dispositions du code de la route relatives aux règles de circulation des véhicules lorsque l'urgence le justifie, sous réserve d'utilisation de leurs avertisseurs spéciaux et de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route. La liste de ces véhicules doit être définie de manière très limitative en raison des dérogations très favorables octroyées et afin de ne pas favoriser une multiplication de ces véhicules sur le domaine public routier au risque d'affaiblir l'efficacité des dispositions du code de la route et de favoriser des situations dangereuses. A titre d'illustration, la dernière modification de la liste des véhicules d'intérêt général remonte au décret n° 2016-697 du



26 mai 2016 relatif aux véhicules d'intérêt général et au parc des autocars de la police et de la gendarmerie qui a notamment donné aux véhicules du service de la surveillance de la régie autonome des transports parisiens le statut de véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage, en raison des menaces et risques criminels et terroristes pesant sur le territoire. Les véhicules de transport d'organes possèdent actuellement la qualité de véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage et peuvent, dans le cadre de l'exercice de leurs missions, déroger à certaines règles du code de la route (vitesse maximales autorisées, circulation dans des voies réservées à certaines catégories de véhicules et emploi des avertisseurs la nuit ou en agglomération) sous réserve d'observer les mêmes conditions d'urgence, d'avertissement et de non mise en danger des tiers précitées. A ce titre, les conducteurs de ces véhicules bénéficient donc déjà d'un régime plus favorable. Aussi, il n'est pas envisagé de modifier à ce stade les dispositions du code de la route.

### *Administration*

#### *Carte grise - Transport handicap*

**23136.** – 1<sup>er</sup> octobre 2019. – M. Patrick Vignal interroge M. le ministre de l'intérieur sur la situation des personnes à mobilité réduite dans le cadre de la réglementation européenne applicable au contrôle technique depuis 2018. Actuellement les cartes grises des véhicules adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant doivent porter la mention « transport handicap ». À défaut, la non-conformité de la carte grise est considérée comme une « défaillance majeure ». Certains propriétaires de véhicules aménagés avant 2018 doivent solliciter une nouvelle carte grise auprès de l'Agence nationale des titres sécurisés pour la présenter lors de la contre-visite dans les deux mois. Cependant, le délai de traitement des demandes par l'ANTS peut être supérieur à ce délai, ce qui a pour conséquence de contraindre les demandeurs à repasser un contrôle technique complet. Cette situation fait peser une charge financière supplémentaire sur les familles équipées de véhicules adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant. M. le député aimerait savoir s'il est possible d'assouplir la réglementation applicable au contrôle technique pour les véhicules adaptés par le constructeur avant 2018 et ne portant pas mention « transport handicap » sur la carte grise. De plus, il souhaiterait que le délai de traitement de ces demandes par l'ANTS soit cohérent avec le délai légal de deux mois entre la visite et la contre-visite afin que la mobilité des personnes soit égalitaire, peu importe qu'elles soient handicapées ou non.

*Réponse.* – L'inscription sur le certificat d'immatriculation de la mention « Handicap », remplacée par la mention « transport handicapé : ... fauteuil roulant » depuis l'arrêté du 25 juillet 2019 modifiant l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, permet de garantir la bonne conformité de la transformation notable du véhicule. Cette exigence résulte de l'article 15 de l'arrêté du 9 février 2019 et sa vérification a été renforcée depuis la réforme portant sur le contrôle technique de mai 2018. En cas de contrôle technique non conforme s'agissant de l'absence de cette mention sur le certificat d'immatriculation, l'usager dispose de deux mois pour passer la contre visite, après avoir obtenu un certificat d'immatriculation conforme. Cette demande d'inscription, résultant de modification des caractéristiques techniques du véhicule, est réalisée à partir d'une téléprocédure complémentaire qui permet le contrôle des justificatifs par les centres d'expertise et de ressource des titres (CERT) à l'appui de la demande de l'usager. Dans le cadre de l'ajout de cette mention sur le certificat d'immatriculation, l'agent contrôle notamment le procès-verbal de réception à titre isolé ou un certificat de conformité conformément à l'annexe III *ter* de l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobile. S'agissant des délais d'instruction en CERT, l'administration instruit les demandes complètes d'inscription de la mention « transport handicapé : ... fauteuil roulant » dans un délai ne dépassant pas un mois, afin que l'usager puisse passer sa contre visite dans le délai réglementaire de deux mois. Pour les situations exceptionnelles où l'usager ne peut compléter son dossier et donc obtenir de réponse du CERT dans un délai inférieur à deux mois, une instruction de la délégation à la sécurité routière en date du 30 juillet 2018 demande aux centres d'expertise et de ressource des titres de mettre à jour le certificat d'immatriculation de l'usager en inscrivant très exceptionnellement dans le champ « date d'échéance du contrôle technique » (rubrique X.1) la date du jour de traitement par le CERT. Ainsi, le titulaire du titre peut recevoir à son domicile un certificat d'immatriculation à jour des bonnes mentions et peut se mettre en règle chez le contrôleur technique. A l'issue de la visite chez le contrôleur technique, il restera à l'usager à coller l'étiquette de validité de son nouveau contrôle technique au dos de son certificat d'immatriculation, pour que ce dernier soit conforme.



*Police**Troisième voie concours gardien de la paix*

**23741.** – 15 octobre 2019. – **Mme Anne Brugnera** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur la création d'une troisième voie de concours réservée aux adjoints de sécurité pour intégrer le corps des gardiens de la paix. En effet, les adjoints de sécurité s'engagent pour une période de trois ans, renouvelable une fois, au service de la Nation en venant renforcer les effectifs de la police nationale. Certains d'entre eux, suite à cet engagement contractuel arrivant à son terme, souhaiteraient continuer à servir au sein de la police nationale en intégrant le corps des gardiens de la paix, accessible par concours. Par leur expérience de terrain et la reconnaissance de leurs acquis inscrite dans le Passeport avenir professionnel mis en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, ils revendiquent une intégration par une troisième voie de concours qui leur serait dédiée, à l'heure où le ministère renforce ses recrutements, afin de mieux répondre aux attentes en matière de sécurité des Français. En effet, les formations reçues, ainsi que l'expérience acquise, justifient un parcours dédié afin de conserver dans les rangs des forces de l'ordre les agents volontaires et particulièrement bien préparés aux missions des gardiens de la paix. Ils auront par ailleurs fait leurs preuves sur le terrain. Le ministère de l'intérieur a depuis 2017 montré son intérêt sur ce sujet lors de ses échanges avec les syndicats de police. Elle souhaiterait donc connaître l'état d'avancement des travaux sur cette question.

*Réponse.* – Les adjoints de sécurité (ADS) sont des agents contractuels de droit public régis par les articles L. 411-5 à L. 411-6 et R 411-4 et suivants du code de la sécurité intérieure et par le décret n° 86-83 du 17 janvier 1986 relatif aux dispositions générales applicables aux agents non titulaires de l'Etat pris pour l'application de l'article 7 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat. S'agissant du recrutement des gardiens de la paix, il est assuré par la voie de trois concours distincts (à compter du recrutement qui débutera en 2020) ainsi que fixé par l'article 6 du décret n° 2004-1439 du 23 décembre 2004 portant statut particulier du corps d'encadrement et d'application de la police nationale, récemment modifié par le décret n° 2019-1073 du 21 octobre 2019 qui a introduit un nouveau concours interne d'accès à ce corps. Ces trois concours sont : - un concours externe ; - un premier concours interne ouvert aux fonctionnaires et agents de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics qui en dépendent ; - un second concours interne ouvert, notamment, aux adjoints de sécurité mentionnés à l'article L. 411-5 du code précité et aux adjoints de sécurité mentionnés au troisième alinéa de l'article R. 411-10 du même code qui ont suivi la formation professionnelle initiale du parcours de « cadet de la République, option police nationale » et qui sont en activité à la date de la première épreuve du concours. Les places offertes à l'un des deux concours internes qui n'auraient pas été pourvues par la nomination des candidats à l'un de ces concours peuvent être attribuées aux autres concours. Les ADS peuvent également participer aux recrutements internes des corps administratifs du ministère de l'intérieur. Ils ont aussi la possibilité de participer au deuxième concours (concours interne) de sous-officier de gendarmerie. Le secteur de la sécurité privée, en forte croissance, constitue un autre débouché naturel au regard des compétences qu'ils acquièrent au cours de leur contrat. Un titre certifié de niveau V (adjoint de sécurité intérieure) est d'ailleurs inscrit depuis 2011 au répertoire national des certifications professionnelles. Il est accessible aux ADS et permet d'attester auprès d'employeurs privés ou publics des compétences et de l'expérience acquises durant leur contrat au sein de la police nationale. Les difficultés de recrutement d'anciens ADS sont réelles et posent la question de la qualité des recrutements ainsi que les travaux conduits par le Parlement dans le cadre du « Printemps de l'évaluation » l'avaient diagnostiquée. A titre d'exemple, pour le concours national à affectation nationale de gardien de la paix qui s'est ouvert en septembre 2018, 585 postes n'ont pu être pourvus au concours interne (398 postes ont toutefois pu être reportés sur le concours externe). L'hypothèse d'une troisième voie de recrutement réservée aux adjoints de sécurité, qui dispenserait des épreuves des concours, est régulièrement évoquée par différents acteurs. Elle ne serait toutefois pas de nature à garantir le recrutement de gardiens de la paix possédant le niveau exigé, tant le travail d'un gardien de la paix est complexe, l'engagement au sein de la police nationale exigeant. Or, la qualité des recrutements, comme celle de la formation ou du management, est la condition d'une police efficace, adaptée aux défis de l'insécurité et aux attentes de la société. Par ailleurs, cette 3<sup>ème</sup> voie pourrait être analysée comme revenant à mettre en place deux concours internes pour une même population d'agents. Les problèmes posés par le vivier des ADS pour le concours dit « interne » sont toutefois clairement identifiés. Comme indiqué plus haut, un nouveau concours interne vient ainsi d'être créé, ouvert à l'ensemble des agents des trois fonctions publiques, pour disposer d'un bassin potentiel de candidats élargi et ainsi faciliter et procurer toutes assurances de qualité sur le recrutement de policiers au grade de gardien de la paix.

*Terrorisme**Attentat islamiste de la préfecture de police*

**23790.** – 15 octobre 2019. – **Mme Marie-France Lorho** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur**. L'attentat survenu à la préfecture de police de Paris, le 3 octobre 2019 met face à une macabre réalité de laquelle il ne faut pas pour autant se détourner. La radicalisation islamiste est une tumeur qui a aujourd'hui gagné les forces de l'ordre. Cette cinquième colonne représente un danger pour le pays en ce qu'elle met en péril les forces de l'ordre, les citoyens mais également les institutions. Assurer le suivi de policiers radicalisés ne suffit pas. Le terrorisme islamiste n'a fait que trop de victimes lors des dernières années et les moyens qui doivent être pris ne sauraient, face à la gravité de la situation, être empreints d'une once d'idéologie. La réalité c'est que les cadavres et les vies brisées s'empilent pendant que la propagande islamiste se répand sur la place publique et s'introduit insidieusement jusque dans les artères de la République. La police n'est pas le seul secteur atteint. L'armée, le renseignement, les services de santé, sont ainsi gangrenés. Il est apparu que l'éducation nationale était également touchée par ce syndrome, d'autant plus inquiétant qu'il touche de nombreux secteurs publics. C'est particulièrement inquiétant en ce qui concerne l'éducation nationale. En effet si l'on ne souhaite pas que la prochaine génération de français soit phagocytée par les idées perverses de l'islamisme, il est plus que temps d'agir radicalement et d'adopter une politique de tolérance zéro. On ne peut permettre à un imam radicalisé ayant fait l'objet d'une OQTF de rester sur le territoire sous prétexte qu'il s'est marié et a eu un enfant, au même titre qu'on ne peut laisser un imam radicalisé donner des cours dans l'enseignement public. La sécurité est la première des libertés et c'est le devoir du Gouvernement d'assurer celle des Français. Il convient donc, pour lutter contre le fléau des policiers radicalisés, et de la radicalisation au sein du service public d'adopter des mesures elles aussi radicales, sans se voiler la face plus longtemps. Elle lui demande quelles mesures compte adopter son ministère pour lutter efficacement et réellement contre la radicalisation au sein des forces de l'ordre.

*Réponse.* – La radicalisation religieuse au sein même de la police nationale, si elle concerne un nombre limité d'agents, est un sujet qui fait l'objet, depuis plusieurs années, de la plus grande attention de la part de l'administration. Il convient à cet égard de souligner que l'article 11 de la loi du 30 octobre 2017 renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme a complété l'arsenal juridique en la matière, aussi bien à l'égard des fonctionnaires que des agents contractuels. Alors que le droit ne permettait jusqu'alors de mener des enquêtes administratives qu'au moment d'une prise de décision concernant l'agent (décision de recruter ou d'accorder une autorisation, un agrément ou une habilitation), le nouveau dispositif de l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure, issu de la loi précitée du 30 octobre 2017, permet de tirer les conséquences d'un processus de radicalisation intervenu après l'entrée en fonction de certains agents publics. Cet article instaure une procédure administrative permettant de réaliser, en cours de carrière, des enquêtes administratives aux fins de vérifier que le comportement d'un agent n'est pas devenu incompatible avec le maintien d'une décision prise précédemment. Il donne ainsi à l'administration le pouvoir de tirer les conséquences du possible danger détecté, en lui permettant de retirer un agrément ou une autorisation, voire de procéder à une mutation d'office ou une radiation. Au niveau central, un groupe de suivi piloté par l'IGPN et réunissant l'ensemble des acteurs concernés a été institué dès mars 2015 au sein de la police nationale. Il se réunit régulièrement pour évoquer l'ensemble des cas signalés et s'assurer que tous font, systématiquement, l'objet d'un traitement adapté et du suivi nécessaire. Le travail de cette instance vise aussi à optimiser les capacités de détection des situations individuelles à risque et à améliorer les procédures de « criblage » en amont du recrutement des fonctionnaires de police.

## JUSTICE

*Justice**Place des algorithmes dans le secteur juridique*

**21789.** – 23 juillet 2019. – **M. Jean-Michel Mis\*** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la question de la place accordée aux algorithmes dans le secteur juridique et sur la nécessité de travailler dès maintenant à la construction d'un cadre à la fois responsabilisant et porteur pour les acteurs français de la justice « algorithmique ». Alors que certains pays de l'OCDE, comme la Finlande ou les États-Unis ont recours à des algorithmes dans leurs systèmes de justice, il est aujourd'hui indispensable que la France se saisisse de ce sujet afin d'en définir les usages et d'en contrôler les dérives, afin d'éviter l'avènement d'une justice expéditive et déshumanisée. En effet, si la loi programmation 2019-2022 et de réforme de la justice, adoptée définitivement le 18 février 2019, fait entrer la justice française dans une nouvelle ère, celle du numérique, elle a pour autant omis la

question du rôle que pourrait jouer les algorithmes dans le secteur juridique, alors même que se développent dans le pays de nombreuses *legaltech*. Comme le rappelait l'ancien vice-président du Conseil d'État, M. Jean-Marc Sauvé, si les algorithmes dans le droit sont bien « une opportunité », il convient de s'en saisir « en sachant faire preuve d'une grande vigilance sur l'intangibilité d'une justice indépendante, impartiale, transparente, humaine et équilibrée » afin de garantir à tous les citoyens un égal accès à la force du droit. Ces outils sont en fait des statistiques sur des décisions de justice qui peuvent faciliter la compréhension des professionnels du droit, orienter une stratégie. Ils ne sont et ne doivent rester qu'une aide en complément de l'intelligence humaine dans le processus de décision. Cette révolution pourrait, en outre, être une formidable opportunité pour le monde juridique, mais aussi pour l'État qui trouverait là un moyen d'assurer un fonctionnement de la justice plus efficient. Elle serait aussi et surtout une opportunité de positionner la France comme un *leader* dans ce domaine, de lui permettre d'imposer sa vision pour une utilisation éthique de ces outils. Il lui demande donc quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour construire un cadre à la fois responsabilisant et porteur pour les acteurs français de la justice « algorithmique ».

### *Justice*

#### *Place des algorithmes dans le secteur juridique*

**23889.** – 22 octobre 2019. – **Mme Cécile Untermaier\*** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la place accordée aux algorithmes dans le secteur juridique, notamment sur la fonction « prédictive » de ces outils. Certains pays de l'OCDE, comme la Finlande ou les États-Unis ont de plus en plus recours à des algorithmes dans leurs systèmes de justice, par exemple, avec le logiciel américain COMPAS qui prétend mesurer le risque de récidive des prévenus et dont il est dénoncé le caractère peu précis et peu pertinent. Il est essentiel et urgent en France que les professionnels du secteur mais aussi l'État, se saisissent du sujet de l'intelligence artificielle (IA) dans la justice et définissent les usages qu'ils veulent en faire, afin d'éviter l'avènement d'une justice expéditive et déshumanisée. Les outils d'IA, appelés à tort « justice prédictive », sont en réalité des statistiques sur des décisions de justice qui peuvent faciliter la compréhension des professionnels du droit pour orienter une stratégie et ne constituent qu'une aide complétant l'intelligence humaine dans le processus de décision. Comme le rappelait alors qu'il était vice-président du Conseil d'État, M. Jean-Marc Sauvé, si les algorithmes dans le droit sont bien « une opportunité », il convient de s'en saisir « en sachant faire preuve d'une grande vigilance sur l'intangibilité d'une justice indépendante, impartiale, transparente, humaine et équilibrée » afin de garantir à tous les citoyens un égal accès à la force du droit. La révolution de l'IA doit donc être accompagnée de la définition de règles de déontologie, par exemple en matière de transparence dans les algorithmes. Aussi, elle lui demande de lui préciser quel rôle entend jouer le Gouvernement dans le développement de l'IA dans le secteur du droit et de la justice, de quelle manière il envisage utilement intervenir dans le champ éthique de son utilisation et en particulier s'il considère opportun de travailler avec les professionnels de la « legaltech » à la mise en place d'une certification qui permettrait le déploiement raisonné et éthique de ces nouveaux outils.

92

### *Justice*

#### *Place des algorithmes dans le secteur juridique*

**24398.** – 12 novembre 2019. – **M. Dimitri Houbron\*** interroge **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la place accordée aux algorithmes dans le secteur juridique, notamment sur la fonction « prédictive » de ces outils. Il rappelle que certains pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), tels que la Finlande ou les États-Unis, ont de plus en plus recours à des algorithmes dans leurs systèmes de justice. Il cite, à titre d'exemple, le logiciel américain COMPAS, mesurant le risque de récidive des prévenus, qui s'est révélé peu précis et peu efficace. Il en déduit qu'il est fondamental que les professionnels du secteur et l'État se saisissent du sujet de l'intelligence artificielle (IA) dans la justice et définissent les usages qu'ils veulent en faire afin d'éviter l'avènement d'une justice expéditive et déshumanisée. Il rappelle que les outils d'IA sont dénommés, à tort, « justice prédictive ». Il précise qu'il s'agit, en réalité, de statistiques sur des décisions de justice qui peuvent faciliter la compréhension des professionnels du droit pour orienter une stratégie. Il en déduit que l'IA ne représente qu'une aide qui complète, et non remplace, l'intelligence humaine dans le processus de décision. Il rappelle les propos d'un ancien vice-président du Conseil d'État qui déclarait que bien que les algorithmes dans le droit constituent « une opportunité », il est nécessaire de les utiliser « en sachant faire preuve d'une grande vigilance sur l'intangibilité d'une justice indépendante, impartiale, transparente, humaine et équilibrée » afin de garantir à tous les citoyens un égal accès à la force du droit. Il note que le secteur juridique privé français gagnerait à établir des bonnes pratiques et à respecter une certaine déontologie en matière de transparence des outils. Il cite,

à titre d'exemple, des éditeurs juridiques privés qui ont déjà créé des algorithmes sans boîtes noires en France. Il lui demande donc de clarifier la position du Gouvernement sur le développement de l'IA dans le secteur du droit et de la justice, et sur la possibilité de travailler avec les « legaltech » à la mise en place d'une certification qui permettrait le déploiement raisonné et éthique de ces solutions d'IA.

*Réponse.* – Les nouvelles technologies de l'information et de la communication contribuent à dessiner un nouvel environnement judiciaire permettant, entre autres, la dématérialisation de l'accès au droit et à la justice, la création de plateformes de résolutions à l'amiable des litiges ou encore l'accès à de nouvelles modalités de saisine des juridictions, notamment civiles. Parmi ces évolutions, les outils algorithmiques dits « d'intelligence artificielle » se proposent notamment de contribuer à réduire l'aléa judiciaire par l'analyse statistique du risque judiciaire encouru par le justiciable. Touchant au cœur de l'action du magistrat, ces outils pourraient modifier en profondeur la pratique du droit : ils suscitent donc d'importants débats. Parmi les deux cents entreprises répertoriées en 2018 comme Legaltech, seules 3 % des start-ups « legaltech » feraient du développement d'un algorithme d'intelligence artificielle leur cœur de métier. Ces nouveaux acteurs cherchent à faire évoluer les pratiques du droit. Il importe d'évaluer avec objectivité la réalité de ces évolutions. Plusieurs cas d'usage et d'expérimentations, en France comme dans d'autres pays, justifient une première analyse nuancée des algorithmes de prédiction de l'aléa juridique. En France, l'expérimentation d'un logiciel aux visées prédictives dans le ressort des cours d'appel de Douai et Rennes au printemps 2017 a été conclue par le constat partagé entre magistrats et avocats d'une inadéquation par rapport aux besoins exprimés. Au Royaume-Uni, l'expérimentation HART, conduite en 2016 par des chercheurs de l'université de Londres, et qui avait comme objectif de reproduire les processus de décision du juge européen, n'est pas parvenue à descendre en dessous des 20 % de réponses erronées, ce qui est un taux trop important pour un outil d'aide à la décision. Il appartient à la puissance publique de fixer le cadre et d'orienter le justiciable dans cet univers en pleine mutation. A ce titre, la principale garantie contre une justice intégralement algorithmique tient à l'article 47 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, qui dispose qu'« aucune décision de justice impliquant une appréciation sur le comportement d'une personne ne peut avoir pour fondement un traitement automatisé de données à caractère personnel destiné à évaluer certains aspects de la personnalité de cette personne. (...) ». La loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 dite « République numérique » impose la transparence des algorithmes publics, offrant ainsi une garantie supplémentaire contre un éventuel phénomène de « boîte noire » en matière d'usages judiciaires de l'intelligence artificielle. En outre, la loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice prévoit que la réutilisation de données de magistrats ou de greffiers « ayant pour objet ou pour effet d'évaluer, d'analyser, de comparer ou de prédire leurs pratiques professionnelles réelles ou supposées » est un délit (article 33). La certification facultative des plateformes en ligne de résolution amiable des litiges, y compris celles dont le service en ligne est proposé à l'aide d'un traitement algorithmique ou automatisé de données à caractère personnel, constitue une étape supplémentaire dans la construction du cadre juridique en la matière. Il s'agit d'accompagner le développement des legaltech tout en sécurisant le cadre juridique et instaurant un climat de confiance pour le justiciable qui recourt à ces outils numériques. La certification sera accordée dès lors que les plateformes respectent les règles de protection des données à caractère personnel et les exigences d'indépendance et d'impartialité. La certification ne pourra pas être accordée à des plateformes qui auraient pour seul fondement un traitement algorithmique ou automatisé de données. Cette accréditation a été pensée non comme une obligation mais comme une faculté et doit aider au développement de ces entreprises innovantes tout en informant pleinement le justiciable. Parallèlement, le plan de transformation numérique du ministère de la justice doit permettre de mettre en œuvre les dispositions de la loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice sur l'open data des décisions de justice. Les données qui seront libérées dans ce cadre permettront ainsi de sécuriser l'entraînement des algorithmes en mettant à disposition des données complètes et non biaisées, aspect essentiel de la construction de solutions algorithmiques fiables. Dans la ligne des engagements souhaités par le président de la République quant au positionnement de la France comme actrice majeure de l'intelligence artificielle, le ministère de la justice soutient plusieurs projets aux fins d'expérimentation de l'intelligence artificielle appliquée à la matière judiciaire, en partenariat avec la mission Etalab : les projets DataJust et OpenJustice. En outre, le ministère participe à l'élaboration d'outils internationaux permettant d'inscrire la France dans une perspective européenne en la matière. Ainsi, la charte éthique européenne sur l'utilisation de l'IA dans les systèmes judiciaires a été adoptée lors de la 31ème réunion plénière de la Commission européenne pour l'efficacité de la justice. Elle dégage notamment cinq grands « principes » de l'intelligence artificielle vertueuse, que sont le principe de respect des droits fondamentaux, le principe de non-discrimination, le principe de qualité et de sécurité, le principe de transparence, de neutralité et d'intégrité

intellectuelle, ainsi que le principe de maîtrise par l'utilisateur. Le ministère de la justice suit également les travaux de la Commission ainsi que ceux qui seront entrepris dans le cadre du comité ad hoc sur l'intelligence artificielle créée par le Conseil de l'Europe.

## TRANSPORTS

### *Transports ferroviaires*

#### *Nuisances Ligne LGV Sarthe 2ème circonscription*

**655.** – 8 août 2017. – **Mme Marietta Karamanli** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les nuisances engendrées par la mise en œuvre de la nouvelle ligne à grande vitesse vers la Bretagne depuis juillet 2017 et supportées par les riverains de cette nouvelle installation ferroviaire. Dans la 2ème circonscription de la Sarthe les habitants de Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille, et Savigné l'Évêque en particulier, sont, à différents degrés, concernés par ces nuisances. Le volume sonore atteint et dépasse les 90 décibels. Le seuil réglementaire est légalement limité à 60 décibels entre 6 heures et 22 heures, et à 55 décibels dans la nuit ; néanmoins il s'agit de valeurs maximales qui sont des moyennes à considérer sur l'ensemble de la journée et lissées avec les moments plus calmes et ne rendant pas compte des nuisances les plus élevées. Si des merlons et murs anti-bruit ont été installés, ces installations sont le plus souvent entrecoupées et de niveau trop bas. La multiplication des trains avec un niveau sonore comparable à un bruit d'avion survolant à basse altitude que la députée a pu, elle-même, constater, change la donne par rapport à la période des essais. Plusieurs demandes sont donc formulées à l'attention de la société concessionnaire qui a réalisé les travaux sur la base d'un contrat de partenariat public-privé. Elle lui demande une nouvelle campagne de mesures acoustiques en situation réelle de trafic, l'installation à la suite de protections sonores de niveau et de dimension suffisants pour protéger des bruits, et parallèlement une possible indemnisation des riverains les plus touchés qui souhaitent céder leur habitation et ne le pourront le faire que difficilement face à un préjudice spécial, et anormal, subissant en quelque sorte ce dommage au profit de ceux empruntant la ligne. Elle considère que l'absence de réaction de l'État dans cette situation serait de nature à laisser accroître la fracture entre ceux qui subissent les inconvénients d'un progrès de vitesse, oubliés face à leurs difficultés quotidiennes, et ceux qui profitent d'un mode de transport collectif certes rapide, mais qui reste cher pour une majorité de Français et générant des nuisances parfois importantes. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Au-delà de l'amélioration très nette de la desserte ferroviaire du grand Ouest permise par les LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique Tours-Bordeaux dès leur mise en service en juillet 2017, le Gouvernement a pleinement conscience des difficultés rencontrées par certains des riverains qui résident à proximité de ces lignes. Attentive aux plaintes récurrentes formulées par les riverains des lignes TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, la ministre de la transition écologique et solidaire a missionné le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en mai 2018 afin à la fois d'objectiver les nuisances ressenties, de proposer des mesures de traitement des situations de nuisances avérées, et d'étudier les éventuelles évolutions nécessaires des réglementations pour l'avenir. Dans son rapport final remis le 2 mai 2019 suite à une large concertation auprès de l'ensemble des territoires concernés, le CGEDD montre tout d'abord que les mesures réalisées confirment que la réglementation relative au bruit applicable aux nouvelles infrastructures ferroviaires est respectée, même si certains cas de dépassement de seuils sont constatés et nécessitent d'être traités directement par l'opérateur privé ERE porteur du projet BPL s'agissant de son champ de responsabilité. Cependant, et en dépit du respect global de la réglementation, le rapport identifie l'existence de nuisances avérées, liées non pas à un niveau de bruit régulier mais à des pics de bruit élevés lors du passage des trains. Le rapport formule une série de recommandations concrètes pour traiter la situation de ces riverains exposés aux pics de bruit. En particulier, des travaux seront menés rapidement pour traiter les situations les plus sensibles. Leur coût total est estimé à 11 M€ sur la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire. Dans cette perspective, il s'agit d'unir les efforts financiers de l'Etat et des Régions, avec une répartition paritaire, selon les principes des cofinancements qui ont été retenus pour la réalisation de ces lignes à grande vitesse. La ministre a chargé début mai les préfets des régions concernés, afin de poursuivre en ce sens les discussions avec les Régions. Pour les futurs projets, le rapport formule une série de recommandations visant à mieux prendre en compte les pics de bruit et permettre ainsi que la réglementation reflète mieux la réalité des nuisances supportées par les riverains. Le Gouvernement est ouvert à une évolution de la réglementation en matière de bruit ferroviaire. Deux dispositions en ce sens ont ainsi été introduites lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités en première lecture au Parlement. Il s'agit de modifier la réglementation existante afin de prendre davantage en compte le ressenti des riverains, lié d'une part à l'intensité



des nuisances des transports ferroviaires et d'autre part aux vibrations aux abords des infrastructures ferroviaires. Ces évolutions réglementaires devront se faire sur la base d'un socle scientifique et technique solide et consensuel, qui reste pleinement à construire, notamment avec les différentes parties prenantes en matière de transport ferroviaire, les centres d'expertise et de recherche de l'Etat et le Conseil national du bruit.

### *Étrangers*

#### *Réduction du Pass Navigo au profit des étrangers irréguliers*

**5104.** – 6 février 2018. – **Mme Brigitte Kuster\*** rappelle à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, que le tribunal administratif de Paris vient d'invalider la délibération votée par le conseil régional d'Île-de-France visant à supprimer la réduction des trois quarts du prix du Pass Navigo accordée aux étrangers résidant irrégulièrement en France (117 000 personnes concernées en 2015). Par cette délibération, la région Île-de-France mettait ainsi un terme à une mesure à la fois inéquitable, coûteuse pour la collectivité (43 millions d'euros par an) et éminemment paradoxale : pourquoi le contribuable francilien est-il tenu de financer un dispositif qui constitue une véritable prime à l'illégalité ? Le défaut de base légale dont souffre manifestement la délibération régionale est un appel à modifier la loi. Elle lui demande quelles dispositions il entend introduire dans le projet de loi « asile et immigration » pour y parvenir. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

### *Étrangers*

#### *Aide aux transports pour les clandestins*

**10755.** – 17 juillet 2018. – **M. Fabien Di Filippo\*** appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'annulation par le tribunal administratif de Paris d'une décision du conseil régional d'Île-de-France visant à supprimer la gratuité des transports régionaux pour les étrangers en situation irrégulière. Décidée sous la précédente majorité au conseil régional d'Île-de-France, la réduction de 75 % sur les tarifs de transport les étrangers en situation irrégulière constitue une injustice profonde pour les usagers franciliens qui eux, payent leurs titres de transport au plein tarif, et financent par le biais de leurs impôts ce dispositif coûteux. De plus, accorder des avantages à des personnes présentes sur le territoire français de manière illégale et reconnues comme telles est une aberration. Le maintien de cette prime à l'illégalité par l'autorité judiciaire, dont jouissent des individus qui ne devraient même pas être présents sur le territoire national, est indiscutablement scandaleuse. Il l'interroge sur les décisions que compte prendre le Gouvernement pour mettre fin aux situations dans lesquelles les personnes en situation irrégulière sont avantagées par rapport aux personnes qui respectent la loi française, notamment en ce qui concerne l'aide aux transports. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La disposition relative à la tarification sociale, introduite par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, vise à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes les plus démunies. L'article L. 1113-1 du code des transports prévoit en effet que les autorités organisatrices de la mobilité et Île-de-France Mobilités en région parisienne ont l'obligation d'accorder une réduction tarifaire d'au moins 50 % aux personnes dont les ressources sont inférieures au plafond déterminé par le code de la sécurité sociale pour avoir droit à la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C). Cette aide n'est pas conditionnée à la situation administrative de l'utilisateur en terme de droit au séjour. C'est pour cette raison que le tribunal administratif de Paris, dans son jugement en date du 25 janvier 2018, a annulé la délibération votée par Île-de-France Mobilités qui ajoutait à la condition de ressources une condition de régularité de séjour en France pour avoir droit à la tarification sociale. Ce jugement a ensuite été confirmé par l'arrêt du 6 juillet 2018 de la Cour administrative d'appel. Le Parlement, à l'occasion de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, s'est saisi de ce sujet. Ainsi, en première lecture, un amendement parlementaire a été proposé visant à donner la possibilité aux autorités organisatrices de subordonner l'accès à la tarification sociale dans les transports collectifs à une condition de régularité du séjour en France, ce qui laisserait aux autorités organisatrices de la mobilité le soin d'arbitrer sur ce sujet en fonction des sensibilités et spécificités locales. Cet amendement a été rejeté par le Parlement.

### *Transports par eau*

#### *Accord de l'OMI et transformation de la construction navale française*

**8390.** – 15 mai 2018. – **Mme Sandrine Josso** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. Ses États membres



se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur d'au moins 50 % d'ici à 2050 et à poursuivre leurs efforts dans la voie d'une décarbonation totale. Pour la première fois, des objectifs chiffrés ont été assignés à ce secteur exclu en 2015 des négociations de l'Accord de Paris. Cet accord contraint les armateurs et les industriels du secteur maritime à investir dans de nouvelles technologies et à se tourner vers des biocarburants et des énergies alternatives. Elle lui demande quelles mesures sont aujourd'hui envisagées pour permettre à la France de tenir ses engagements et favoriser la transformation de la construction navale française et européenne. –

**Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

*Réponse.* – La stratégie initiale de réduction des gaz à effet de serre (GES) des navires, adoptée le 13 avril 2018 par l'Organisation maritime internationale, repose sur une volonté, l'élimination progressive des GES aussitôt que possible au cours du 21<sup>ème</sup> siècle, un niveau d'ambition que vous avez rappelé, et des principes directeurs, à savoir que les mesures définies s'appliqueront à tous les navires sans discrimination de pavillon, mais leurs impacts sur les États seront évalués et éventuellement corrigés. Enfin la stratégie contient une liste de mesures à court, moyen et long termes qui doivent permettre de respecter les engagements définis ci-dessus. Pour atteindre l'objectif de court terme, des mesures sont envisagées comme la régulation de la vitesse ou l'amélioration de l'efficacité énergétique conceptuelle pour « parvenir au point culminant des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible ». Pour atteindre les objectifs de moyen (2030) et long terme (2050), une profonde mutation technologique est nécessaire : la conversion progressive de l'ensemble de la flotte mondiale à des modes de propulsion plus décarbonés. Pour obtenir ce résultat, deux grandes catégories de mesures peuvent être envisagées : les mesures techniques et celles fondées sur le marché. Afin d'exercer leur pleine efficacité dans la résolution d'un problème global tout en évitant tout effet pervers de distorsion de concurrence, de tels dispositifs doivent être mis en place au niveau mondial, donc dans le cadre de l'OMI. C'est dans ce cadre que la France a ouvert le débat sur la réduction de la vitesse des navires et la taxation des émissions du transport maritime international. Par ailleurs, sans attendre que les initiatives internationales portent leurs fruits, des actions incitatives doivent être engagées dès maintenant au niveau national pour accélérer la transition énergétique et écologique des navires. La principale mesure repose sur l'accompagnement de la transition de nos navires vers le gaz naturel liquéfié (GNL) puis les propulsions décarbonées au fur et à mesure de leur développement technologique. Le Gouvernement a ainsi soutenu la mesure de sur-amortissement votée par l'Assemblée nationale et le Sénat en faveur des navires verts. Cette mesure distingue les taux de sur-amortissement des investissements en fonction des technologies : 30 % pour les propulsions décarbonées, 25 % pour les propulsions au GNL, 20 % pour les dispositifs fermés de lavage de fumées ou l'électricité à quai. Elle a vocation à accélérer la transition énergétique des navires. Ceci va de pair avec la politique portuaire visant à rendre disponible ces carburants alternatifs. Enfin, afin de favoriser l'innovation navale, et notamment le développement des technologies décarbonées, les pouvoirs publics encouragent l'innovation industrielle. Dans le prolongement de la signature du contrat stratégique de filière (CSF) entre les industriels de la mer le 29 octobre 2018 et l'Etat, la filière se réorganise, autour des pouvoirs publics et de la recherche, pour accélérer le processus d'innovation. Le Corimer, qui est l'instance dédiée à la sélection des projets de recherche et d'innovation et à l'identification de leur financement, s'est réuni pour la première fois le 18 décembre 2018. Il travaillera étroitement avec le Comité R & D de la filière. Composé d'industriels et de représentants de l'État, il a vocation à apporter un label aux projets innovants afin d'en faciliter le financement.

### *Tourisme et loisirs*

#### *Tourisme à vélo*

**10622.** – 10 juillet 2018. – **M. Jean-François Portarrieu** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, au sujet du tourisme à vélo. En effet, marginal il y a une quinzaine d'années, le cyclotourisme enregistre désormais un développement considérable. Activité respectueuse de l'environnement, favorable à la création d'emplois durables dans l'hébergement et la restauration, et avec un effet vertueux en termes de santé publique et de bien-être, le cyclotourisme génère 2,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel. Les Français sont de plus en plus nombreux à partir en week-end ou en vacances à bicyclette. Ils fréquentent les hôtels et les campings et visitent davantage les territoires ruraux, à l'écart de l'affluence touristique. Les collectivités locales, ces dernières années, ont multiplié les investissements avec un impact économique important. C'est notamment le cas en Haute-Garonne avec l'aménagement des bords du Canal du Midi, très prisés par les cyclotouristes. Au-delà, l'État, *via* un plan national, a un rôle à jouer dans le développement de ce secteur d'avenir. La loi d'orientation des mobilités (LOM), attendue à la rentrée 2018, pourrait être l'occasion d'annoncer de nouveaux moyens, tels que suggérait dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures publié le 1<sup>er</sup> février 2018. Ainsi, après avoir cosigné avec 200

parlementaires la motion appelant l'État à résorber « vingt ans de retard » en finançant des voies cyclables, il souhaiterait connaître sa position à ce sujet et savoir quelles actions le Gouvernement entend mener pour aider la filière à s'affirmer et prospérer. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Les Assises nationales de la mobilité ont permis de faire émerger l'aspiration forte des Français pour le vélo et ont confirmé la nécessité de doter la France d'une réelle politique en faveur de ce mode de déplacement. Moins d'un an après la clôture des Assises, le Gouvernement a lancé un plan "vélo et mobilités actives" le 14 septembre dernier à Angers. Ce plan vélo ambitieux et financé, est notamment décliné dans la loi d'orientation des mobilités. Cette mobilisation sans précédent témoigne de la volonté du Gouvernement de positionner le vélo comme mode de déplacement essentiel. Parmi les 25 mesures du plan, dont l'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens des Français d'ici 2024, il est notamment mis en place un fonds national "mobilités actives", d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets cyclables structurants dans les collectivités. Le premier appel à projets a été lancé le 13 décembre 2018. Plus de 100 dossiers ont été déposés par 60 collectivités ou sociétés d'aménagement porteuses de projets dans le cadre du premier relevé. Le second relevé a été clôturé le 30 juin dernier. Cette dynamique confirme l'engagement fort des territoires dans la mise en place d'infrastructures de transports dédiées aux mobilités actives. Par ailleurs, plusieurs dispositions dans le projet de loi d'orientation des mobilités visent à favoriser le développement d'itinéraires cyclables, notamment dans le cadre du schéma national véloroutes ainsi que l'intermodalité train-vélo, véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs ou le tourisme. Le tourisme à vélo est en effet un véritable levier pour le développement économique des territoires. Avec ce plan et la loi d'orientation des mobilités, toute sa place est donnée au vélo dans la politique de mobilité du Gouvernement. Ce plan est un point de départ d'une dynamique collective pour la pratique du vélo dans tous les territoires et permettra d'aider effectivement des collectivités à poursuivre leurs politiques volontaristes en la matière.

## *Transports*

### *Régulation des transports de marchandises*

**10935.** – 17 juillet 2018. – M. Jean-Marie Fiévet interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les évolutions du secteur des transports et des livraisons. La France connaît des acteurs de plus en plus importants sur la vente de produits en ligne, dans un écosystème très concurrentiel. D'une part, les consommateurs, attendent de ces services une livraison à la fois rapide mais aussi quand ils le souhaitent, de façon à ne pas aller chercher sa commande à un moment ultérieur. D'autre part, les impératifs de gestion environnementale sont aussi à prendre en compte puisque ce type de livraison s'effectue principalement par voie terrestre. Des acteurs majeurs réalisent près de 18 millions de livraisons par an et près de 70 000 commandes par jour. Ces chiffres qui sont un signal fort d'un secteur qui se développe, témoignent donc d'une transformation du métier du transport aujourd'hui. Il lui demande donc ce qu'il sera mis en place pour permettre une meilleure interconnexion des acteurs postaux et une interopérabilité de leurs services afin de répondre aux besoins du marché. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le secteur du commerce est aujourd'hui confronté à de nouveaux comportements de consommation, notamment le développement du commerce électronique. Le e-commerce connaît une croissance soutenue depuis la révolution digitale du début du XXI<sup>ème</sup> siècle, le chiffre d'affaires du secteur progresse à vive allure. Ces nouveaux comportements d'achat nourrissent fortement le développement du transport par véhicules utilitaires légers (VUL), ces véhicules permettant un transport faiblement agrégé et répondant au souhait du consommateur d'être rapidement livré. Cette pratique a une incidence sur les équilibres fragiles du secteur du transport routier de marchandises. Contrairement aux conducteurs de poids lourds, les conducteurs de VUL ne sont pas assujettis à la réglementation sociale européenne sur les temps de travail et de repos, ni à des obligations de formation, notamment à la conduite. La circulation de ces véhicules n'est pas non plus soumise aux restrictions de circulation les week-ends et jours fériés. L'accroissement de la circulation des VUL engendre également des hausses importantes de trafic et de congestion et a des conséquences néfastes en matière d'environnement et de santé. Ce constat permet de réaffirmer que le transport routier doit avoir un prix, une valeur reconnue par l'ensemble des acteurs économiques, jusqu'au consommateur final. C'est une des préconisations du député Damien Pichereau à qui le Premier ministre a confié une mission sur le développement de l'usage des VUL. D'une façon générale, les propositions de ce rapport remis en avril dernier font l'objet d'un examen attentif par le Gouvernement et la mise en œuvre de plusieurs d'entre elles est d'ores et déjà engagée, y compris au niveau européen. Par ailleurs, un cadre national pour des chartes sur la logistique durable en ville a été élaboré par l'État et les collectivités territoriales. Il permet de mettre à disposition des outils méthodologiques, des bonnes pratiques, voire un accompagnement pour

la mise en œuvre d'actions d'économie d'énergie dans le secteur de la livraison de marchandises. L'expérimentation de ce cadre a été entreprise en 2017 et 2018 auprès de cinq collectivités territoriales volontaires, de tailles différentes. Afin d'accélérer la dynamique de transition écologique de la logistique urbaine, cette démarche sera étendue au niveau national dans les prochains mois.

### *Transports routiers*

#### *Maintien du principe d'égalité dans les transports publics*

**12956.** – 2 octobre 2018. – **Mme Frédérique Tuffnell** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la suppression de l'aide tarifaire dans les transports pour les étrangers franciliens bénéficiant de l'aide médicale d'État. Cette aide réservée aux personnes en situation de grande précarité, ayant des ressources inférieures au seuil donnant droit à la CMU-c, remplit un objectif social et sanitaire qui s'applique à toutes les personnes vivant sous un certain seuil de revenus. Sa suppression pour tout autre motif qu'un critère basé sur les revenus entraînerait une rupture d'égalité. C'est d'ailleurs ce qu'a affirmé la cour administrative d'appel de Paris en condamnant le STIF Île-de-France, le 6 juillet 2018, à réappliquer la tarification sociale dans les transports pour les étrangers précaires en situation irrégulière. Face au risque de précarisation entraîné par la suppression des tarifs sociaux dans les transports franciliens, elle l'interroge sur la suite à donner dans l'immédiat à la décision précitée de la cour administrative d'appel de Paris. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

*Réponse.* – La disposition relative à la tarification sociale, introduite par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, vise à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes les plus démunies. L'article L. 1113-1 du code des transports prévoit en effet que les autorités organisatrices de la mobilité et Île-de-France Mobilités en région parisienne ont l'obligation d'accorder une réduction tarifaire d'au moins 50 % aux personnes dont les ressources sont inférieures au plafond déterminé par le code de la sécurité sociale pour avoir droit à la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C). Cette aide n'est pas conditionnée à la situation administrative de l'utilisateur. C'est pour cette raison que le Tribunal administratif de Paris, dans son jugement en date du 25 janvier 2018, a annulé la délibération votée par Île-de-France Mobilités qui ajoutait à la condition de ressources une condition de régularité de séjour en France pour avoir droit à la tarification sociale. Ce jugement a ensuite été confirmé par l'arrêt du 6 juillet 2018 de la Cour administrative d'appel. C'est désormais l'autorité organisatrice des mobilités, Île-de-France mobilités, qui est responsable des suites à donner à cette décision. Le Parlement, à l'occasion de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, s'est saisi de ce sujet. Ainsi, en première lecture, un amendement parlementaire a été proposé visant à donner la possibilité aux autorités organisatrices de subordonner l'accès à la tarification sociale dans les transports collectifs à une condition de régularité du séjour en France, ce qui laisserait aux autorités organisatrices de la mobilité le soin d'arbitrer sur ce sujet. Cet amendement a été rejeté par le Parlement.

### *Transports*

#### *Inégalité territoriale en matière de mobilité*

**13850.** – 30 octobre 2018. – **M. François Jolivet** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la fracture territoriale en matière de mobilité. Un actif, qui réside et travaille dans une métropole, utilise le réseau de transport en commun mis à disposition moyennant un abonnement mensuel dont la moitié est prise en charge par son employeur. Cet actif, une fois son reste à charge réduit de moitié, peut se déplacer à prix fixe de manière illimitée dans la métropole. Par ailleurs, il n'a pas la nécessité de s'acheter un véhicule et donc de le rembourser. Un actif, qui réside et travaille dans une zone rurale, utilise son véhicule personnel pour se déplacer en l'absence de services de transport performant à proximité. Le coût du carburant, dont le cours est en constante augmentation, le coût de l'assurance, du remboursement du véhicule et des éventuelles pannes mobilisent un budget mensuel particulièrement conséquent. Cette inégalité territoriale participe à la sur-métropolisation française et à la désertification des zones rurales, dont le dynamisme économique est par conséquent directement impacté. Les habitants des territoires ruraux, comme l'Indre, ont le sentiment d'être « un peu loin de tout » et d'être oubliés par les pouvoirs publics. Il convient d'embrasser une vision plus globale sur l'offre d'accès aux infrastructures de transports ou à des dispositifs d'aide à la mobilité. La mobilité est une source de liberté majeure et une condition essentielle d'accès au logement, à l'emploi, à l'éducation. L'équité territoriale devant être une vertu républicaine, il lui demande quelles sont les mesures mises en œuvre pour rétablir l'égalité en matière de mobilité. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – À la suite des Assises nationales de la mobilité, organisées à l’initiative du Gouvernement pour concerter tous les acteurs du transport en 2017, la loi d’orientation des mobilités a été votée avec l’objectif d’apporter des réponses fortes et concrètes à l’inégalité actuelle des Français devant l’accès à la mobilité, en particulier dans les territoires enclavés. De nouvelles solutions de mobilité pourront se déployer dans les territoires peu denses où le transport collectif ne constitue pas la réponse la plus adaptée et où l’offre de mobilité est à ce jour insuffisante. La loi prévoit ainsi d’encourager les collectivités à exercer la compétence d’autorité organisatrice des mobilités au niveau qui est le plus en capacité de le faire, sur tout le territoire national. Elles pourront ainsi soutenir ou développer elles-mêmes des services de mobilité partagée, par exemple le covoiturage, dans un cadre clair et sécurisé. Elles pourront également agir dans le champ de la mobilité solidaire, aux côtés des acteurs de la sphère sociale, en offrant des services de conseil individualisé en mobilité ou des aides individuelles à la mobilité, pour l’accès et le maintien dans l’emploi et l’accès à la formation professionnelle. Concernant les conditions de transport des salariés, si les autorités organisatrices doivent mieux associer les employeurs pour apporter les réponses les plus appropriées en matière de mobilité, les entreprises ont aussi un rôle important à jouer. C’est pourquoi la question des déplacements des travailleurs sera désormais un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s’engagent pour faciliter les trajets : aménagements d’horaires ou d’équipes, télétravail, facilitation de l’usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d’une partie des frais, entre autres. Cet accompagnement pourra prendre la forme d’un titre-mobilité, sur le modèle du ticket restaurant. Par ailleurs, le forfait mobilité durable permettra aux employeurs privés et publics de contribuer aux frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés, en covoiturage ou en vélo, ou via d’autres services de mobilité partagés. Ce forfait pourra s’élever jusqu’à 400 €/an en franchise d’impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l’indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu’à ce jour, mais dont la mise en oeuvre est restée limitée. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d’un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L’État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d’ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Ce forfait sera cumulable avec la participation de l’employeur à l’abonnement de transport en commun, dans une limite de 400€/an (la prise en charge de l’abonnement de transport en commun reste dé plafonnée). Enfin, dans le cadre du plan d’action France Mobilités, l’État a engagé une démarche avec l’ensemble des acteurs volontaires, afin de favoriser l’innovation pour tous et dans tous les territoires, notamment les territoires peu denses, ruraux et de montagne. L’une des 6 actions du plan a spécifiquement pour vocation de soutenir l’ingénierie dans les territoires peu denses. Elle est portée par l’Ademe, le Cerema et la Caisse des dépôts - Banque des Territoires. Dans ce cadre, un Appel à manifestation d’intérêt territoire d’expérimentation pour des nouvelles mobilités durables (AMI Tenmod), à destination spécifique des zones peu denses a été lancé en janvier 2018. Au total, 53 territoires ont été lauréats en 2018 (pour un montant total de 4 M€). Fort de son succès, cet AMI a été reconduit en 2019, et va permettre d’accompagner les 8 nouveaux lauréats qui ont été annoncés le 20 novembre 2019. Cette action vise également à la création de cellules régionales d’appui à l’ingénierie pour soutenir les collectivités et les entreprises avec : l’animation des cellules (événements, ateliers, partage de l’information...) le soutien de projets spécifiques (appui direct en conseils en amont à certains territoires pour favoriser l’émergence de projets, technique par Cerema, administratif par DREAL, financier par la Banque des territoires et l’Ademe) la capitalisation des expériences (suivi des projets, diffusion des bonnes pratiques, appui du facilitateur France mobilités et de la plateforme France mobilités notamment).

### *Personnes handicapées*

#### *Garantir l’accès effectif des personnes handicapées aux avions*

**13969.** – 6 novembre 2018. – **M. François-Michel Lambert** attire l’attention de Mme la ministre, auprès du ministre d’État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l’accessibilité des personnes handicapées en ce qui concerne le transport aérien. Le règlement n° 1107-2006 du Parlement européen et du Conseil européen du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu’elles font des voyages aériens, met en place une obligation pour les transporteurs aériens d’accéder à la réservation et à l’embarquement d’une personne handicapée ou à mobilité réduite. Ce règlement met toutefois en place des exceptions et des dérogations, strictement encadrées par le cadre légal, pour des raisons de sécurité justifiées par la loi. Ce cadre légal a permis des avancées considérables dans le domaine du transport aérien des personnes handicapées et met en place des obligations minimales applicables dans toute l’Union européenne. Toutefois, la mise en place de ces règles reste inégale d’un État membre à un autre du fait d’une absence d’harmonisation dans l’interprétation et dans l’application du règlement, susceptible d’affaiblir son potentiel. Les avancées susvisées se heurtent donc à de nombreux enjeux parmi lesquels la construction même de la



structure de l'avion qui est bien souvent, inadaptée aux personnes à mobilité réduite ce qui entrave leur possibilité de prendre l'avion pour des longs voyages et d'autre part, aux sièges eux-mêmes qui ne souffrent actuellement d'aucun aménagement spécifique contrairement à ceux des bus et des trains qui, par un système d'accroche garantissent une stabilité du voyageur-handicapé. Il lui demande dès lors comment elle entend concrètement agir pour permettre un accès effectif aux personnes à mobilités réduite aux avions. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PMR) lorsqu'elles font des voyages aériens fixe le principe d'une assistance minimale gratuite et appropriée aux PMR dans les aéroports de l'Union européenne ainsi qu'à bord des avions. L'esprit du règlement n° 1107/2006 est de donner aux PMR les possibilités d'emprunter les transports aériens dans des conditions comparables à celles dont disposent les personnes valides. Lors de l'élaboration du règlement, l'amélioration des conditions d'accessibilité dans les aéroports et à bord des avions a été prise en compte. Ainsi, le considérant 11 du règlement prévoit qu'il soit tenu compte, autant qu'il est possible, des besoins des PMR lors de la conception des aéroports ou lors de leurs réaménagements. Il doit aussi être tenu compte de la situation des PMR lorsque des réaménagements d'aéronefs sont effectués par les transporteurs ou lors de la conception de nouveaux appareils. Mais, ni ce règlement, ni ses annexes, ni les lignes directrices sur son application élaborées par la Commission européenne en 2012, n'abordent de manière précise le sujet de l'aménagement des avions pour les PMR. Au plan européen, les règlements concernant les techniques et les procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, définissent le cadre général et établissent un compromis entre les droits des personnes handicapées, déterminés par le règlement n° 1107/2006, et les exigences de sécurité. Les transporteurs doivent déterminer des procédures particulières tenant compte des impératifs de sécurité ou d'évacuation à respecter applicables au transport de PMR. Aussi est-il de la responsabilité de chaque exploitant d'établir des procédures pour le transport des PMR respectant les dispositions du règlement n° 1107/2006. Elles figurent au manuel d'exploitation du transporteur et sont contrôlées par les autorités délivrant le certificat de transporteur aérien. Chaque transporteur pouvant établir ses propres procédures, adaptées à chaque type d'appareil qu'il exploite, les procédures établies par les transporteurs européens sont en conséquence hétérogènes. Pour aider les exploitants français à élaborer leurs procédures, la Direction générale de l'aviation civile a publié des textes interprétatifs. Il y est notamment indiqué que les PMR ne doivent pas être assises près des issues de secours ou que leur nombre ne devrait pas dépasser le nombre de personnes valides capables de les assister dans le cas d'une évacuation d'urgence. Les handicaps étant de natures diverses et de degrés différents suivant les passagers, cela rend complexe la prise en compte des besoins des PMR selon le type de handicap. Mais, en règle générale, les transporteurs ont fait des efforts pour que leurs passagers PMR puissent voyager de la manière la plus confortable et agréable possible dans leurs avions. Par exemple, Air France dispose de personnels spécialement formés pour répondre aux besoins des différentes catégories de handicap. À l'exception des places interdites aux PMR pour des raisons de sécurité, le choix du siège est libre. Enfin, les avions sont équipés de chaises de transfert de bord permettant de se déplacer durant le vol ou encore les avions long-courriers disposent de toilettes accessibles aux PMR. De plus, la Direction générale de l'aviation civile est particulièrement vigilante à tous les incidents qui sont portés à sa connaissance sur l'application du règlement n° 1107/2006. La première évaluation de l'application dans l'UE du règlement n° 1107/2006 a été faite en 2010. Le rapport, publié en 2011, constatait une application non uniforme en Europe du règlement, toutefois il avait été estimé qu'il était trop tôt pour le réviser. Dernièrement, la Commission européenne a lancé une nouvelle évaluation du règlement n° 1107/2006. Une consultation publique, à laquelle les citoyens européens et toutes les parties prenantes sont invitées à participer, est en cours ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2019-4937091\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2019-4937091_en)). Le résultat de cette consultation pourrait, à terme, déboucher sur une révision du règlement. Dans un tel contexte, des évolutions relatives à une meilleure accessibilité des services aériens aux PMR pourraient être envisagées.

### *Politique économique*

#### *Mouvement des gilets jaunes*

**14841.** – 4 décembre 2018. – M. Franck Marlin\* appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le mouvement des gilets jaunes faisant suite notamment à la réduction de la vitesse de 80 km/h au lieu de 90 km/h sur la route (article R. 413-2 du code de la route), à l'augmentation de la TICPE (sur l'essence et le gasoil prévu au B et C de l'article 265 du code des douanes), à l'augmentation des prix des péages et du stationnement en ville, dans les aéroports, les gares, etc. (article R. 412-17 du code de la route et L. 122-4 du code de la voirie routière); l'augmentation des amendes et du nombre de radars routiers, l'instauration du forfait post stationnement de 33 euros à 60 euros au lieu de l'amende de 17 euros (article L.

2333-87 du code général des collectivités territoriales), de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation (article 1010 *bis* du CGI), du *malus* applicable aux voitures particulières les plus polluantes pouvant atteindre 10 500 euros (article 1011 *bis* du CGI), de la taxe annuelle sur les véhicules polluant (article 1011 *ter* du CGI), de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (article 1599 *quater C* du CGI), de l'augmentation de la taxe à l'essieu et de son paiement semestriel au lieu de journalier pour les particuliers non-professionnels (article 284 *bis* et s. du code des douanes), etc., sans compter le projets de péages urbains, vignette poids-lourds et l'état d'entretien déplorable des routes françaises. Aussi, conformément à la maxime « trop d'impôts tue l'impôt », il lui demande si le Gouvernement entend assouplir sa politique contre les automobilistes français qui sont désormais ulcérés des mesures fiscales et répressives disproportionnées auxquelles ils sont soumis depuis maintenant plusieurs années. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

### *Politique économique*

#### *Politique contre les automobilistes français*

**14842.** – 4 décembre 2018. – M. Pierre Cordier\* appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le mouvement des « Gilets jaunes » faisant suite notamment à la réduction de la vitesse de 80 km/h au lieu de 90 km/h sur la route (article R. 413-2 du code de la route), à l'augmentation de la TICPE (sur l'essence et le gasoil prévu aux B et C de l'article 265 du code des douanes), à l'augmentation des prix des péages et du stationnement en ville, dans les aéroports, les gares, ... (article R. 412-17 du code de la route et L. 122-4 du code de la voirie routière), à l'augmentation des amendes et du nombre de radars routiers, à l'instauration du forfait post stationnement de 33 euros à 60 euros au lieu de l'amende de 17 euros (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales), de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation (article 1010 *bis* du CGI), du *malus* applicable aux voitures particulières les plus polluantes pouvant atteindre 10 500 euros (article 1011 *bis* du CGI), de la taxe annuelle sur les véhicules polluant (article 1011 *ter* du CGI), de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (article 1599 *quater C* du CGI), de l'augmentation de la taxe à l'essieu et de son paiement semestriel au lieu de journalier pour les particuliers non-professionnels (article 284 *bis* et suivants du code des douanes) etc ..., sans compter le projets de péages urbains, de vignette poids-lourds et l'état d'entretien déplorable des routes françaises. Aussi, conformément à la maxime « trop d'impôts tue l'impôt », il demande au Gouvernement s'il entend assouplir sa politique contre les automobilistes français qui sont désormais ulcérés des mesures fiscales et répressives disproportionnées auxquelles ils sont soumis depuis maintenant plusieurs années. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Les voitures et véhicules utilitaires légers contribuent très fortement au changement climatique et à la pollution atmosphérique. Au niveau national, ils sont à l'origine de 22 % des émissions totales de gaz à effet de serre et de 42 % des NOx en 2017, notamment les moteurs diesel. Les émissions du secteur des transports ont crû de 13 % entre 1990 et 2017 alors que les engagements de la France pour lutter contre le réchauffement climatique imposent de les réduire. Malgré une amélioration régulière, la pollution reste trop élevée, générant de l'ordre de 48 000 décès prématurés par an et la France fait l'objet de contentieux européens pour non respect des valeurs limite de qualité de l'air. Dans ce cadre, le « malus écologique » est un levier important de la politique du Gouvernement. Il taxe uniquement les véhicules neufs les plus polluants, et vise à orienter le choix des consommateurs vers des automobiles plus propres ainsi qu'à encourager les constructeurs à développer des modèles plus respectueux de l'environnement. Les aides à l'acquisition de véhicules plus propres s'élèvent jusqu'à 11 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique neuf (6000 euros de bonus, et 5000 euros de prime à la conversion). La prime à la conversion constitue aussi une aide pour l'achat d'un véhicule récent et peu polluant s'il s'accompagne de la mise au rebut d'un modèle ancien et polluant. Au 1<sup>er</sup> octobre 2019, plus de 600 000 demandes de primes ont été reçues et plus d'un milliard d'euros ont été versés pour aider les ménages à changer de voiture. Les économies de carburants rendues possibles par la prime à la conversion peuvent être de plusieurs centaines d'euros par an. La prime est par ailleurs doublée pour les 20 % des ménages les plus modestes et pour les actifs non imposables opérant de longs déplacements vers leur lieu de travail. Le rapprochement des fiscalités du diesel et de l'essence donne un signal-prix aux consommateurs encourageant à terme les économies d'énergie et limite l'impact des variations du prix du baril sur la facture. S'agissant de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, elle a fait l'objet d'une étude d'impact ex ante. Cette étude montre que le principal bénéfice est la réduction du nombre d'accidents mortels et graves (blessés hospitalisés) du fait du lien avéré entre vitesse et accidentalité. Toutefois, la loi d'orientation des mobilités prévoit les conditions dans lesquelles les collectivités locales gestionnaires de voiries pourront repasser à la limite à 90km/h sur leur réseau. Les tarifs des péages évoluent chaque année au 1<sup>er</sup> février, en application du décret n° 95-81 du



24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et des contrats de concession. Il prévoit une augmentation minimale à 70 % de l'inflation, afin d'indexer les péages aux charges générées par l'exploitation et l'entretien des autoroutes. Par ailleurs, pour certaines sociétés, des hausses supplémentaires ont été contractualisées pour compenser la réalisation d'opérations nouvelles non prévues initialement dans les contrats, comme la construction ou l'élargissement de tronçons autoroutiers. En France, l'État assure directement la gestion de quelque 12 000 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées. Ce réseau ne représente que 1% du linéaire routier total mais accueille à lui seul un quart du trafic. Il est essentiel pour le bon fonctionnement de notre économie. La trajectoire du Gouvernement est celle de l'augmentation progressive des dépenses d'entretien : après 800 M€ en 2019, elles seront portées à près de 850 M€ en 2020 dans le cadre du projet de loi de finances. Ces crédits seront en hausse de 31% sur la décennie 2018-2027 par rapport à la précédente. La dépenalisation du stationnement payant mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2018 a permis aux collectivités de développer un vrai service de stationnement. Les politiques tarifaires localement mises en place ont généralement conduit à conserver des tarifs équivalents à ceux d'avant la réforme pour des courtes durées (une à deux heures), et à les augmenter pour des durées plus longues à la journée. Le montant de 60€ pour le forfait post stationnement correspond au tarif observé dans une zone parmi les plus élevés, ce qui n'est pas représentatif des tarifs moyens. Après bientôt deux ans de mise en œuvre, on observe une plus grande rotation et donc une plus grande facilité à trouver une place disponible dans des secteurs auparavant saturés, ainsi qu'une amélioration de la fluidité du trafic. Si la loi permet aux collectivités de plus de 300 000 habitants d'instaurer de façon expérimentale des péages urbains afin de limiter la pollution et la congestion automobile dans les cœurs d'agglomération, aucune d'elles n'en a à ce jour instauré. De même, le Gouvernement a annulé la hausse de la composante carbone sur l'énergie prévue initialement dans le projet de loi de finances 2019 et reporté de six mois l'évolution prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019 des règles du contrôle technique. Enfin, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR ou taxe à l'essieu) est exigible pour les véhicules de transport routier de marchandises d'au moins 12 tonnes. Elle a connu une réforme en 2016 qui réduit ses coûts de collecte. Les taux annuels demeurent au minimum communautaire. Les seuls changements ont porté sur la liquidation de la taxe, désormais exigible tous les semestres, et sur le tarif journalier qui a été supprimé. Il convient de noter que les trois catégories de véhicules qui utilisaient le plus ce dernier tarif (véhicules historiques et de collection, véhicules utilisés par des centres équestres, les cirques ou affectés exclusivement au transport de manèges et attractions) sont exemptés de TSVR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Ainsi, le Gouvernement ne mène en rien une politique anti-automobiliste mais accompagne au contraire les dynamiques de changement, tout en prenant en compte les impacts de ces transitions, en particulier pour les ménages et entreprises les plus vulnérables ainsi que des particularités des territoires.

102

### *Sécurité des biens et des personnes*

#### *Péage - Véhicules prioritaires - Décrets d'application*

**15349.** – 18 décembre 2018. – **Mme Marianne Dubois** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017, dite loi de finances pour 2018. Ainsi si l'article 171 stipule que « les véhicules d'intérêt général prioritaires en opération ne sont pas assujettis au péage », celui-ci est inopérant faute de décret d'application. La notion de délai primant pour les déplacements d'urgence, les services d'incendie et de secours, en particulier, continuent d'assumer la charge des péages malgré un contexte financier extrêmement difficile. Elle aimerait donc connaître dans quels délais le Gouvernement prévoit de prendre les décrets d'application de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, créé par la loi de finances pour 2018, prévoit que les véhicules d'intérêt général prioritaires empruntant l'autoroute ne sont pas assujettis au péage lorsqu'ils se trouvent en opération. La loi renvoie à un décret en Conseil d'État la définition des modalités d'application de cette mesure. Il convient de rappeler que la réglementation actuelle prévoit, par convention établie entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gratuité pour les véhicules de secours intervenant sur l'autoroute. Par ailleurs, tous les véhicules en opération, quel que soit leur lieu d'intervention, bénéficient de facilités techniques de passage. Cependant, la mise en œuvre de cette exonération entraînera pour les sociétés concessionnaires, outre des charges administratives, une perte de recettes qui dans le système concessif doit être compensée. Il est ainsi paradoxal qu'une mesure voulue par le législateur pour supprimer une charge, que l'on peut juger indue au regard des missions de service public exercées par les véhicules prioritaires, se transforme finalement en une charge nouvelle pour la puissance publique. C'est pourquoi le Gouvernement œuvre à trouver les modalités qui permettront l'application de l'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, sans pour autant accroître la charge pour la puissance publique. Dans cet objectif alliant

simplification et économie, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a rencontré les SCA et leur a demandé d'élargir les conventions déjà établies avec les SDIS pour permettre la gratuité de la circulation des véhicules, transitant par autoroute pour se rendre sur un lieu d'intervention en urgence. Comme elles s'y étaient engagées, les SCA ont adressé des projets d'avenants à leurs conventions aux SDIS pour un objectif de signature avant fin 2019. Un premier avenant à ces conventions a été signé entre la société ESCOTA et le SDIS des Alpes-Maritimes le 18 juillet 2019. Sans attendre la signature de ces avenants, des mesures d'exploitation provisoires ont par ailleurs déjà été mises en œuvre sur la plupart des axes autoroutiers pour appliquer cette gratuité.

## *Industrie*

### *Accompagnement de l'industrie aéronautique française*

**15489.** – 25 décembre 2018. – M. **Patrice Anato** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'accompagnement de l'industrie aéronautique française. Le secteur aéronautique français au sens large, qu'il soit civil, militaire et spatial était, en 2015, le second exportateur mondial derrière les États-Unis. En 2018, tout comme en 2017, l'industrie aéronautique française devrait signer une nouvelle année de records en terme d'activité et représente toujours le premier contributeur à la balance commerciale de la France. Toutefois, le maintien de la compétitivité et du savoir-faire français passe indubitablement par un accompagnement des petites et moyennes entreprises du secteur. Pilotés par le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), avec le soutien financier des régions et de l'État, deux plans ont précédemment permis à 400 PME de suivre la montée en cadence d'Airbus et des autres grands donneurs d'ordre tout en réduisant les problèmes de non-qualité et de retard de livraison. Un nouveau plan de modernisation a été annoncé le 10 décembre 2018. Ce nouveau plan devrait être consacré à la transformation numérique des entreprises et devrait s'adresser à quelque 300 PME. En conséquence de quoi, il lui demande de préciser quel est le sens de ce nouveau plan dans la politique aéronautique de la France et quels sont les retours sur investissement attendus. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le nouveau contrat stratégique de la filière aéronautique, signé le 10 décembre 2018 par Mme Agnès PANNIER-RUNACHER, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, Mme Carole DELGA, présidente de la région Occitanie, et M. Eric TRAPPIER, président du GIFAS et du Comité stratégique de filière (CSF), intègre un nouveau plan de modernisation, le programme « Industrie du Futur », axé sur la transformation numérique des PME-ETI de la filière. Ce programme se concentre sur la modernisation de l'outil industriel au sein de la chaîne de sous-traitance, en tirant profit des nouvelles technologies du numérique et de production, pour répondre à l'enjeu de compétitivité des usines aéronautiques françaises à échéance de 3 à 5 ans. Il se positionne de manière cohérente et complémentaire avec le programme « Performances industrielles » du GIFAS, lancé en 2014 dans le cadre du précédent contrat de filière et mis en œuvre en deux phases successives, avec un achèvement prévu en 2019 : ce premier programme a en effet été axé sur l'optimisation de l'outil industriel existant pour répondre à l'enjeu immédiat de montée en cadence dans l'aviation commerciale. Cette nouvelle initiative du GIFAS part du constat d'une filière à deux vitesses face à l'appropriation des solutions de « l'Industrie du Futur », avec d'un côté des grandes entreprises qui ont mis en place des feuilles de route, des moyens dédiés et lancé de nombreux pilotes, et de l'autre des PME-ETI qui, pour beaucoup d'entre elles, peinent à développer une vision claire du potentiel de ces nouvelles solutions et à enclencher une dynamique faute de ressources suffisantes. Le programme cible ainsi prioritairement cette seconde catégorie d'entreprises, avec l'objectif d'accompagner 300 PME-ETI de la filière vers « l'Industrie du Futur » sur la période 2019-2022, à travers à la fois des parcours individualisés sur les premières étapes de la transformation numérique des entreprises et un déploiement accéléré des outils numériques de collaboration à l'échelle de la filière. Le programme « Industrie du Futur » a été lancé opérationnellement en juin 2019 lors du dernier salon du Bourget. Il est doté d'un budget total de 22 millions d'euros sur 3 ans, dont le financement se répartit entre l'État, les Régions, le GIFAS et les entreprises bénéficiaires. En coordination avec l'action du CSF, l'enjeu de long terme, à savoir la préparation des futures générations d'aéronefs, est traité par le Conseil pour la recherche Aéronautique Civile (CORAC), présidé par le ministre en charge des Transports. En 2017, ce dernier a intégré dans sa feuille de route technologique l'enjeu de l'excellence industrielle afin de préparer, à échéance de 5 à 10 ans, la prochaine mutation industrielle de la filière, qui sera axée sur la réduction des cycles de développement et de production via un recours très étendu à la digitalisation et l'automatisation. Depuis 2018, le CORAC est ainsi engagé dans une démarche collective visant à synchroniser les efforts de R&D des différents acteurs de la filière sur les nouveaux processus de conception, production et maintenance, mais aussi les nouvelles approches de certification aéronautique associées aux futures générations d'aéronefs qui entreront en service au-delà de 2025.

*Sécurité des biens et des personnes**Non-assujettissement aux péages des véhicules d'intérêt général en opération*

**15583.** – 25 décembre 2018. – M. Jean-Luc Warsmann interroge M. le ministre de l'intérieur sur la date à laquelle le décret d'application de l'article 171 de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018 sera publié. Cet article, qui complète le code de la voirie routière, dispose que « les véhicules d'intérêt général prioritaires en opération ne sont pas assujettis au péage ». – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, créé par la loi de finances pour 2018, prévoit que les véhicules d'intérêt général prioritaires empruntant l'autoroute ne sont pas assujettis au péage lorsqu'ils se trouvent en opération. La loi renvoie à un décret en Conseil d'État la définition des modalités d'application de cette mesure. Il convient de rappeler que la réglementation actuelle prévoit, par convention établie entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gratuité pour les véhicules de secours intervenant sur l'autoroute. Par ailleurs, tous les véhicules en opération, quel que soit leur lieu d'intervention, bénéficient de facilités techniques de passage. Cependant, la mise en œuvre de cette exonération entraînera pour les sociétés concessionnaires, outre des charges administratives, une perte de recettes qui dans le système concessif doit être compensée. Il est ainsi paradoxal qu'une mesure voulue par le législateur pour supprimer une charge, que l'on peut juger indue au regard des missions de service public exercées par les véhicules prioritaires, se transforme finalement en une charge nouvelle pour la puissance publique. C'est pourquoi le Gouvernement œuvre à trouver les modalités qui permettront l'application de l'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, sans pour autant accroître la charge pour la puissance publique. Dans cet objectif alliant simplification et économie, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a rencontré les SCA et leur a demandé d'élargir les conventions déjà établies avec les SDIS pour permettre la gratuité de la circulation des véhicules, transitant par autoroute pour se rendre sur un lieu d'intervention en urgence. Comme elles s'y étaient engagées, les SCA ont adressé des projets d'avenants à leurs conventions aux SDIS pour un objectif de signature avant fin 2019. Un premier avenant à ces conventions a été signé entre la société ESCOTA et le SDIS des Alpes-Maritimes le 18 juillet 2019. Sans attendre la signature de ces avenants, des mesures d'exploitation provisoires ont par ailleurs déjà été mises en œuvre sur la plupart des axes autoroutiers pour appliquer cette gratuité.

*Sécurité des biens et des personnes**Véhicules d'intérêt général prioritaires - Péage - Décret d'application*

**15927.** – 15 janvier 2019. – M. Richard Ramos interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les véhicules d'intérêt général prioritaires. Ces derniers, lorsqu'ils sont en opération, ne sont pas assujettis au péage, comme le stipule l'article L. 122-4-3 du code de la voirie routière, créé par la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017, art. 171. Il n'y a aucun décret d'application paru depuis l'adoption de cette mesure : ainsi, quelles en sont les raisons ? Il lui demande à quelle date le décret sera appliqué et lui rappelle que les véhicules prioritaires doivent injustement assumer cette charge alors que le contexte financier est toujours plus difficile. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, créé par la loi de finances pour 2018, prévoit que les véhicules d'intérêt général prioritaires empruntant l'autoroute ne sont pas assujettis au péage lorsqu'ils se trouvent en opération. La loi renvoie à un décret en Conseil d'État la définition des modalités d'application de cette mesure. Il convient de rappeler que la réglementation actuelle prévoit, par convention établie entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gratuité pour les véhicules de secours intervenant sur l'autoroute. Par ailleurs, tous les véhicules en opération, quel que soit leur lieu d'intervention, bénéficient de facilités techniques de passage. Cependant, la mise en œuvre de cette exonération entraînera pour les sociétés concessionnaires, outre des charges administratives, une perte de recettes qui dans le système concessif doit être compensée. Il est ainsi paradoxal qu'une mesure voulue par le législateur pour supprimer une charge, que l'on peut juger indue au regard des missions de service public exercées par les véhicules prioritaires, se transforme finalement en une charge nouvelle pour la puissance publique. C'est pourquoi le Gouvernement œuvre à trouver les modalités qui permettront l'application de l'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, sans pour autant accroître la charge pour la puissance publique. Dans cet objectif alliant simplification et économie, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a rencontré les SCA et leur a demandé d'élargir les conventions déjà établies avec les SDIS pour permettre la gratuité

de la circulation des véhicules, transitant par autoroute pour se rendre sur un lieu d'intervention en urgence. Comme elles s'y étaient engagées, les SCA ont adressé des projets d'avenants à leurs conventions aux SDIS pour un objectif de signature avant fin 2019. Un premier avenant à ces conventions a été signé entre la société ESCOTA et le SDIS des Alpes-Maritimes le 18 juillet 2019. Sans attendre la signature de ces avenants, des mesures d'exploitation provisoires ont par ailleurs déjà été mises en œuvre sur la plupart des axes autoroutiers pour appliquer cette gratuité.

### *Sécurité des biens et des personnes*

#### *Décret d'application sur la gratuité des péages pour les véhicules des SDIS*

**16142.** – 22 janvier 2019. – **Mme Stéphanie Rist** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fait que l'article L.122-4-3, créé par la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017, art. 171, stipulant que les véhicules d'intérêt général prioritaires en opération ne sont pas assujettis au péage, ne dispose pas encore de décret d'application. Alors que les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) sont limités dans l'évolution de leurs dépenses réelles, ils continuent à devoir assumer cette charge financière. C'est donc un dispositif nécessaire et hautement symbolique qui tarde à être mis en place. Consciente des difficultés rencontrées dans la définition des mesures réglementaires, elle lui demande quand cette mesure sera concrètement mise en œuvre. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, créé par la loi de finances pour 2018, prévoit que les véhicules d'intérêt général prioritaires empruntant l'autoroute ne sont pas assujettis au péage lorsqu'ils se trouvent en opération. La loi renvoie à un décret en Conseil d'État la définition des modalités d'application de cette mesure. Il convient de rappeler que la réglementation actuelle prévoit, par convention établie entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gratuité pour les véhicules de secours intervenant sur l'autoroute. Par ailleurs, tous les véhicules en opération, quel que soit leur lieu d'intervention, bénéficient de facilités techniques de passage. Cependant, la mise en œuvre de cette exonération entraînera pour les sociétés concessionnaires, outre des charges administratives, une perte de recettes qui dans le système concessif doit être compensée. Il est ainsi paradoxal qu'une mesure voulue par le législateur pour supprimer une charge, que l'on peut juger indue au regard des missions de service public exercées par les véhicules prioritaires, se transforme finalement en une charge nouvelle pour la puissance publique. C'est pourquoi le Gouvernement œuvre à trouver les modalités qui permettront l'application de l'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, sans pour autant accroître la charge pour la puissance publique. Dans cet objectif alliant simplification et économie, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a rencontré les SCA et leur a demandé d'élargir les conventions déjà établies avec les SDIS pour permettre la gratuité de la circulation des véhicules, transitant par autoroute pour se rendre sur un lieu d'intervention en urgence. Comme elles s'y étaient engagées, les SCA ont adressé des projets d'avenants à leurs conventions aux SDIS pour un objectif de signature avant fin 2019. Un premier avenant à ces conventions a été signé entre la société ESCOTA et le SDIS des Alpes-Maritimes le 18 juillet 2019. Sans attendre la signature de ces avenants, des mesures d'exploitation provisoires ont par ailleurs déjà été mises en œuvre sur la plupart des axes autoroutiers pour appliquer cette gratuité.

### *Sécurité des biens et des personnes*

#### *Paiement des péages autoroutiers par les véhicules de secours*

**16143.** – 22 janvier 2019. – **M. Stéphane Testé** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le paiement des péages autoroutiers par les véhicules de secours et de lutte contre les incendies. À la suite d'un amendement parlementaire adopté à l'unanimité, la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018 contient un article 171 qui prévoit la gratuité des péages d'autoroute pour les véhicules d'intérêt général prioritaires en opération dont le décret d'application n'a pas encore été publié. Pourtant, il lui indique que cette disposition est attendue et souhaitable. Pour exonérer de péages les véhicules de secours lors de leurs interventions en urgence, un accord financier entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes est nécessaire. C'est pourquoi, il lui demande, d'une part de lui transmettre des informations précises sur l'avancement de cette négociation qui pourrait aboutir à la signature d'un avenant aux contrats de concession et, d'autre part de lui indiquer le délai dans lequel la parution du décret d'application est envisagée. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, créé par la loi de finances pour 2018, prévoit que les véhicules d'intérêt général prioritaires empruntant l'autoroute ne sont pas assujettis au péage lorsqu'ils se trouvent



en opération. La loi renvoie à un décret en Conseil d'État la définition des modalités d'application de cette mesure. Il convient de rappeler que la réglementation actuelle prévoit, par convention établie entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), la gratuité pour les véhicules de secours intervenant sur l'autoroute. Par ailleurs, tous les véhicules en opération, quel que soit leur lieu d'intervention, bénéficient de facilités techniques de passage. Cependant, la mise en œuvre de cette exonération entraînera pour les sociétés concessionnaires, outre des charges administratives, une perte de recettes qui dans le système concessif doit être compensée. Il est ainsi paradoxal qu'une mesure voulue par le législateur pour supprimer une charge, que l'on peut juger indue au regard des missions de service public exercées par les véhicules prioritaires, se transforme finalement en une charge nouvelle pour la puissance publique. C'est pourquoi le Gouvernement œuvre à trouver les modalités qui permettront l'application de l'article L. 122-4-3 du Code de la voirie routière, sans pour autant accroître la charge pour la puissance publique. Dans cet objectif alliant simplification et économie, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a rencontré les SCA et leur a demandé d'élargir les conventions déjà établies avec les SDIS pour permettre la gratuité de la circulation des véhicules, transitant par autoroute pour se rendre sur un lieu d'intervention en urgence. Comme elles s'y étaient engagées, les SCA ont adressé des projets d'avenants à leurs conventions aux SDIS pour un objectif de signature avant fin 2019. Un premier avenant à ces conventions a été signé entre la société ESCOTA et le SDIS des Alpes-Maritimes le 18 juillet 2019. Sans attendre la signature de ces avenants, des mesures d'exploitation provisoires ont par ailleurs déjà été mises en œuvre sur la plupart des axes autoroutiers pour appliquer cette gratuité.

### *Transports par eau*

#### *Situation du secteur de la marine marchande*

**16684.** – 5 février 2019. – **Mme Sandrine Josso\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation actuelle du secteur de la marine marchande française. En effet, bien que la France revendique de posséder le deuxième plus grand territoire maritime mondial, sa flotte de commerce se réduit depuis une dizaine d'années. Le nombre de navires effectuant des trajets réguliers entre des ports français et étant immatriculés sous pavillons étrangers augmente. Ainsi, il semblerait qu'il ne reste, aujourd'hui, que très peu de navires sous pavillon premier registre naviguant en France, autres que les transporteurs de passagers. Le cabotage national est pourtant un enjeu majeur pour l'économie nationale. Mme la députée entend les préoccupations et les inquiétudes des professionnels du secteur, qui se sentent délaissés. Le renouvellement de personnels français qualifiés est aussi problématique dans ce secteur, notamment sur les navires spécialisés (pétroliers, chimiques ou gaziers notamment). Les enjeux du secteur de la marine marchande pour le futur sont considérables (formation, développement du transport de fret, secteur éolien, etc.) ; mais les difficultés sont, aujourd'hui, grandes, et notamment pour les petites compagnies. Elle souhaiterait ainsi connaître les orientations du ministère concernant le secteur de la marine marchande française. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

106

### *Transports par eau*

#### *Déclin du pavillon maritime français*

**16938.** – 12 février 2019. – **Mme Marielle de Sarnez\*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le déclin du pavillon français. En 1960, la marine marchande de notre pays était au 5<sup>e</sup> rang mondial. Soixante ans après, elle n'est plus qu'au 31<sup>e</sup> rang. Malgré de nombreuses mesures de soutien, rien ne semble freiner cet inexorable déclassement. Sous l'effet d'une concurrence mondiale particulièrement exacerbée, apparaît une succession continue des dépavillonnements dans la flotte de transport comme dans la flotte de service maritime. Tous les secteurs sont très fragilisés, de courte et de longue distances. Cette situation soulève un double paradoxe dans la mesure où la France possède le deuxième plus grand territoire maritime mondial et demeure un pays de référence pour ce qui concerne la construction navale. Face à cette situation alarmante, elle lui demande de lui préciser si des mesures d'urgence sont à l'étude, qui permettront d'arrêter le déclin et de relancer durablement ce secteur stratégique pour notre pays. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La marine marchande battant pavillon national évolue dans un contexte de concurrence internationale particulièrement exacerbée. Le constat des pouvoirs publics sur son évolution au cours des dernières décennies les a donc conduits à mettre en place un certain nombre de dispositifs de soutien à cette activité. Ces mesures reposent à la fois sur des aides budgétaires, des dispositifs fiscaux et des adaptations législatives et réglementaires. Sur le plan budgétaire, le code des transports prévoyait, dans sa version antérieure à la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, une exonération de cotisations employeurs « maladie et vieillesse » pour les entreprises d'armement



maritime employant des marins affiliés au régime spécifique de sécurité sociale des marins (ENIM) embarqués à bord de navires battant pavillon français affectés à des activités de transport soumises à la concurrence internationale. Cette exonération avait ensuite été étendue aux cotisations « famille et chômage » pour les équipages employés par les entreprises d'armement maritime à bord de navires de transports et de passagers battant pavillon français et exploités à titre principal en situation de concurrence internationale. Enfin, la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a étendu le bénéfice de ces dernières exonérations aux entreprises exploitant des navires de transports de fret et de service. Afin de respecter le droit de l'Union européenne, ce dispositif devait être étendu aux navires battant pavillon européen à condition qu'ils soient dirigés depuis un établissement stable sur le territoire français et emploient un pourcentage minimal de marins communautaires. Sur le plan fiscal, le dispositif de la taxe au tonnage permet aux armateurs d'opter pour une taxation forfaitaire déterminée selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés. En outre, le régime de déductibilité fiscale des amortissements (art. 39 C du code général des impôts) est utilisé depuis plus de 10 ans pour soutenir l'investissement en navires tout comme il existe un mécanisme d'exonérations des plus-values de cession des navires, y compris dans le cas d'une acquisition par crédit-bail. Enfin, le salaire des marins embarqués sur des navires immatriculés au registre international français (RIF) est défiscalisé sous certaines conditions. Pour compléter ce substantiel soutien fiscal et budgétaire, le Gouvernement a également dessiné un cadre juridique en faveur du pavillon français. Il en va ainsi de la réforme de la loi du 31 décembre 1992 sur l'approvisionnement pétrolier. Le mécanisme initial obligeait les sociétés de raffinage à disposer d'une capacité de transport de pétrole brut proportionnelle à leurs importations. Mais la dégradation des activités de raffinage en France et la crise de 2008 avaient affecté la flotte pétrolière sous pavillon français. C'est pourquoi la réforme de la loi sur le régime pétrolier est intervenue en modifiant l'article L 631-1 du code de l'énergie. Cette réforme fait désormais porter l'assiette sur l'ensemble des mises à la consommation de produits pétroliers et des livraisons de carburants aériens sur le territoire métropolitain, ce qui l'a fait passer de 45 millions de tonnes à près de 60 millions de tonnes. Désormais, est garantie une capacité de transport sous pavillon français de 3,23 millions de tonnes de port en lourd (tpl) dont un minimum de 323 000 tpl pour les produits pétroliers, ce qui contribue à maintenir une capacité stratégique d'approvisionnement grâce à une flotte française de pétroliers diversifiée et aux compétences spécifiques de ses équipages. Par ailleurs, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a élargi la portée de l'autorisation d'ouvrir des casinos, au-delà des seuls navires immatriculés au registre international français (RIF) et des paquebots de croisière, cela permet de favoriser l'activité des ferries. La même loi a également modifié l'article L 5612-3 du code des transports en disposant que le respect de l'obligation d'employer un pourcentage minimal de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, peut désormais être apprécié à l'échelle de l'ensemble de la flotte de l'armateur immatriculée au RIF et non à celle du seul navire. Cette règle favorise l'attractivité du pavillon national en le rendant plus souple et conduit à limiter les dépavillonnements dans un secteur fortement concurrentiel. Enfin, cette loi a permis d'attirer des navires de grande plaisance, secteur en forte croissance, au RIF après avoir ramené de 24 mètres à 15 mètres de longueur le seuil d'immatriculation des navires de plaisance professionnels. Par ailleurs, la loi de finances 2019 a mis en place un mécanisme de suramortissement destiné aux propulsions vertes maritimes. Toutefois, ce mécanisme n'a pas encore été validé par la Commission européenne et il n'est donc pas mis en œuvre à ce jour. Des ajustements doivent être faits sur ce point afin de rendre le dispositif pleinement opérationnel. En outre sur le volet social, la loi d'orientation des mobilités intègre une disposition en faveur de la flexibilité de la règle relative aux obligations de connaissances pour le capitaine et son suppléant. Ainsi, en cas d'augmentation de la flotte sous pavillon français d'un armateur et pendant une période de deux ans, les conditions de connaissances en langue française et en matières juridiques pourront être supportées soit par le capitaine, soit par son suppléant soit, à défaut de suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien. Enfin, la signature en 2018 du nouveau contrat d'objectifs et de performance de l'École Nationale Supérieure Maritime a pour objectif d'ouvrir l'école sur l'enseignement supérieur et la recherche, de devenir une référence au niveau international et de répondre plus largement aux besoins de l'économie maritime en ne se limitant plus à la seule formation des officiers de la marine marchande. L'ensemble de ces mesures budgétaires, fiscales et juridiques confèrent aujourd'hui au pavillon national un cadre favorable à l'activité maritime alors même que cette dernière évolue dans un cadre international de compétition fiscale et sociale acharnée.

### *Pollution*

#### *Restrictions de circulation vignette Crit'Air*

**16885.** – 12 février 2019. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les inquiétudes exprimées par les automobilistes aubois alors que le

Gouvernement prévoit que soient établies de nouvelles restrictions de circulation avec le système Crit'Air (certificat de qualité de l'air), notamment dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En effet, alors que les voitures polluent de moins en moins, la vignette Crit'Air pourra être utilisée pour faciliter la verbalisation notamment pour le stationnement payant, ce qui aura pour conséquence de faire exploser le nombre de contraventions. Elle lui demande par conséquent de bien vouloir lui indiquer quelles sont les réponses qu'il entend donner aux automobilistes avertis ayant besoin de leur voiture, notamment les plus modestes qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – L'article 28 du projet de loi d'orientation des mobilités fixe précisément et limitativement les finalités autorisées des dispositifs de contrôle des zones à faibles émissions. Le I de l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales prévoit quant à lui que les zones à faibles émissions peuvent être créées pour lutter contre la pollution atmosphérique. Aucun autre objectif que la lutte contre la pollution de l'air n'est mentionné. Il n'y a donc pas d'autre finalité autorisée par le projet de loi d'orientation des mobilités. Les dispositifs de contrôle du stationnement mis en place par certaines collectivités territoriales n'ont pas de lien avec les vignettes Crit'air. Par ailleurs, pour le dispositif de Prime à la conversion, l'Etat aide tous les français à acheter un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule. La Prime à la conversion devrait bénéficier à un million de véhicules sur l'ensemble du quinquennat.

### *Traités et conventions*

#### *Marine marchande -Transport maritime*

**17428.** – 26 février 2019. – **M. Guy Teissier** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation de la marine marchande. C'est avec une grande fierté que la France revendique de posséder le deuxième plus grand territoire maritime mondial, pourtant, sa flotte de commerce se voit réduite à peau de chagrin depuis les dix dernières années (5e rang en 1960, 28e en 2016, 0,5 % du tonnage mondial). Les professionnels du secteur qui naviguent sur la façade atlantique française constatent avec désarroi que le nombre de navires immatriculés sous pavillons étrangers effectuant des trajets réguliers entre des ports français augmentent. Aussi, loin de protéger son pavillon et ses emplois dans un secteur stratégique de première importance, la France laisse fermer de nombreux armements qui ne peuvent rivaliser avec des compagnies employant des marins à bas coûts. Les acteurs de la profession ont ainsi le sentiment que le transport maritime semble abandonné des préoccupations politiques. C'est la raison pour laquelle il souhaiterait connaître la position du Gouvernement et savoir ce qu'il envisage pour valoriser cette filière dont les enjeux pour le futur sont considérables. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La marine marchande battant pavillon national évolue dans un contexte de concurrence internationale particulièrement exacerbée. Le constat des pouvoirs publics sur son évolution au cours des dernières décennies les a donc conduits à mettre en place un certain nombre de dispositifs de soutien à cette activité. Ces mesures reposent à la fois sur des aides budgétaires, des dispositifs fiscaux et des adaptations législatives et réglementaires. Sur le plan budgétaire, le code des transports prévoyait, dans sa version antérieure à la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, une exonération de cotisations employeurs « maladie et vieillesse » pour les entreprises d'armement maritime employant des marins affiliés au régime spécifique de sécurité sociale des marins (ENIM) embarqués à bord de navires battant pavillon français affectés à des activités de transport soumises à la concurrence internationale. Cette exonération avait ensuite été étendue aux cotisations « famille et chômage » pour les équipages employés par les entreprises d'armement maritime à bord de navires de transports et de passagers battant pavillon français et exploités à titre principal en situation de concurrence internationale. Enfin, la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a étendu le bénéfice de ces dernières exonérations aux entreprises exploitant des navires de transports de fret et de service. Afin de respecter le droit de l'Union européenne, ce dispositif devait être étendu aux navires battant pavillon européen à condition qu'ils soient dirigés depuis un établissement stable sur le territoire français et emploient un pourcentage minimal de marins communautaires. Sur le plan fiscal, le dispositif de la taxe au tonnage permet aux armateurs d'opter pour une taxation forfaitaire déterminée selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés. En outre, le régime de déductibilité fiscale des amortissements (art. 39 C du code général des impôts) est utilisé depuis plus de 10 ans pour soutenir l'investissement en navires tout comme il existe un mécanisme d'exonérations des plus-values de cession des navires, y compris dans le cas d'une acquisition par crédit-bail. Enfin, le salaire des marins embarqués sur des navires immatriculés au registre international français (RIF) est défiscalisé sous certaines conditions. Pour compléter ce substantiel soutien fiscal et budgétaire, le Gouvernement a également dessiné un cadre juridique en faveur du pavillon français. Il en va ainsi de la réforme de la loi du 31 décembre 1992

sur l'approvisionnement pétrolier. Le mécanisme initial obligeait les sociétés de raffinage à disposer d'une capacité de transport de pétrole brut proportionnelle à leurs importations. Mais la dégradation des activités de raffinage en France et la crise de 2008 avaient affecté la flotte pétrolière sous pavillon français. C'est pourquoi la réforme de la loi sur le régime pétrolier est intervenue en modifiant l'article L 631-1 du code de l'énergie. Cette réforme fait désormais porter l'assiette sur l'ensemble des mises à la consommation de produits pétroliers et des livraisons de carburants aériens sur le territoire métropolitain, ce qui l'a fait passer de 45 millions de tonnes à près de 60 millions de tonnes. Désormais, est garantie une capacité de transport sous pavillon français de 3,23 millions de tonnes de port en lourd (tpl) dont un minimum de 323 000 tpl pour les produits pétroliers, ce qui contribue à maintenir une capacité stratégique d'approvisionnement grâce à une flotte française de pétroliers diversifiée et aux compétences spécifiques de ses équipages. Par ailleurs, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a élargi la portée de l'autorisation d'ouvrir des casinos, au-delà des seuls navires immatriculés au registre international français (RIF) et des paquebots de croisière. Cela permet de favoriser l'activité des ferries dont la clientèle est friande de jeux. La même loi a également modifié l'article L 5612-3 du code des transports en disposant que le respect de l'obligation d'employer un pourcentage minimal de ressortissants d'un État membre de l'Union Européenne, peut désormais être apprécié à l'échelle de l'ensemble de la flotte de l'armateur immatriculée au RIF et non à celle du seul navire. Cette règle favorise l'attractivité du pavillon national en le rendant plus souple et conduit à limiter les dépavillonnements dans un secteur fortement concurrentiel. Enfin, cette loi a permis d'attirer des navires de grande plaisance, secteur en forte croissance, au RIF après avoir ramené de 24 mètres à 15 mètres de longueur le seuil d'immatriculation des navires de plaisance professionnels. Par ailleurs, la loi de finances 2019 a mis en place un mécanisme de suramortissement destiné aux propulsions vertes maritimes. Toutefois, ce mécanisme n'a pas encore été validé par la Commission Européenne et il n'est donc pas mis en œuvre à ce jour. Des propositions d'ajustements devraient être faites sur ce point afin de rendre le dispositif pleinement opérationnel. En outre sur le volet social, la loi d'orientation des mobilités intègre une disposition en faveur de la flexibilité de la règle relative aux obligations de connaissances pour le capitaine et son suppléant. Ainsi, en cas d'augmentation de la flotte sous pavillon français d'un armateur et pendant une période de deux ans, les conditions de connaissances en langue française et en matières juridiques pourront être supportées soit par le capitaine, soit par son suppléant soit, à défaut de suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien. Enfin, la signature en 2018 du nouveau contrat d'objectifs et de performance de l'École nationale supérieure maritime a pour objectif d'ouvrir l'école sur l'enseignement supérieur et la recherche, de devenir une référence au niveau international et de répondre plus largement aux besoins de l'économie maritime en ne se limitant plus à la seule formation des officiers de la marine marchande. L'ensemble de ces mesures budgétaires, fiscales et juridiques confèrent aujourd'hui au pavillon national un cadre favorable à l'activité maritime alors même que cette dernière évolue dans un cadre international de compétition fiscale et sociale acharnée.

### *Sécurité routière*

#### *Doublement de la totalité des glissières de sécurité*

**18728.** – 9 avril 2019. – M. David Habib attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'absence de doubles glissières de sécurité sur certaines routes et de ses conséquences sur le nombre d'accidents graves ou mortels de conducteurs de deux-roues motorisés. Il s'agit d'un problème grave, qui met en danger quotidiennement les conducteurs de deux-roues motorisés, car les glissières simples, en particulier leur support, sont un obstacle qui peut s'avérer dangereux en cas de sortie de route et de choc. La Fédération française des motards en colère des Pyrénées-Atlantiques a attiré l'attention de M. David Habib sur la mise en place d'une lisse inférieure (ou écran-motocyclistes) sur l'ensemble des glissières de sécurité, et pas seulement sur les routes indiquées par l'arrêté du 2 mars 2009 et la circulaire n° 99-68 du 1<sup>er</sup> octobre 1999. En effet, les lisses inférieures ne sont pas prévues sur les routes en ligne droite. Or une sortie de route peut être causée par de nombreux facteurs, comme un obstacle non signalé, un animal, une déformation de la chaussée, la présence d'hydrocarbures, de mauvaises conditions météorologiques et enfin le comportement des usagers de la route, et ainsi survenir en ligne droite comme en courbe. Au-delà du cas particulier des routes des Pyrénées-Atlantiques, on peut constater le même type de problèmes sur le territoire national en termes d'accidents de conducteurs de deux-roues motorisés. Aussi, pour toutes ces raisons, il lui demande de bien vouloir lui faire savoir quelles mesures il compte prendre pour la mise en place de lisses inférieures sur l'ensemble des routes du territoire, conformément à la norme EN 1317-8. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La sécurité routière des motocyclistes fait l'objet de la part du Gouvernement d'une attention particulière. Ces derniers représentaient, en 2017, 19 % des tués sur les routes pour seulement 1,6 % du trafic routier, soit un risque d'être tué par kilomètre 23 fois supérieur à celui d'un véhicule à 4 roues. En 2017, leur

mortalité a augmenté de 9 % (56 tués) par rapport à 2016. Sur le plus long terme, entre 2000 et 2017, le nombre de motocyclistes tués sur les routes n'a baissé que de 29 %, alors que dans le même temps, l'accidentalité des conducteurs de véhicules de tourisme diminuait de 67 %. (Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière - ONISR). Chaque année, environ 70 % des accidents mortels de motocyclistes surviennent lors d'une collision avec un véhicule et 30 % lors d'une collision contre un obstacle fixe : arbre, pile de pont, poteau ou jambe de force d'une glissière de sécurité. Ces dernières représentent quant à elles environ 20 % des obstacles fixes percutés par une motocyclette lors d'une perte de contrôle (Source : ONISR). Dans ce contexte, le Gouvernement est particulièrement actif en matière d'aménagements des infrastructures en faveur des deux-roues motorisés et des glissières en particulier. En ce qui concerne le réseau routier national, la circulaire n° 99-68 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes prescrit la pose de lisses basses, appelés également écrans moto, dans certains virages, lors du remplacement des rails ou lors de nouveaux aménagements. Par ailleurs, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a élaboré très récemment un nouveau guide « recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés » à destination des autres gestionnaires de voirie (les gestionnaires compétents pour le réseau routier départemental et communal) ; ce guide donne, au chapitre dédié aux dispositifs de retenue routiers, l'état de l'art en la matière. Ce dernier est disponible sur le site : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-prise-compte-deux-roues-motorises-mise-jour>. La pose de glissières relevant d'une multitude de gestionnaires de voiries différents, il n'existe pas à ce jour de recensement national qui permettrait de connaître avec précision le linéaire de glissières modifiées sur l'ensemble du réseau routier national, départemental et communal. La technique du doublement des glissières reste une technique parmi d'autres. Si de nombreux gestionnaires de voirie ont entrepris de doubler les glissières, plusieurs s'appuient également sur la possibilité de les supprimer totalement. En outre, la pose des supports d'équipements routiers à sécurité passive (SSP), dispositifs qui prévoient de se casser ou de se déformer lors d'un impact, relève d'une mesure nationale du plan d'action de 26 mesures pour lutter contre l'insécurité routière présenté le 26 janvier 2015 par le ministre de l'intérieur. Ainsi, l'arrêté du 14 avril 2015 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière permet désormais leur utilisation ; les gestionnaires de voirie les installent dès qu'ils le peuvent. Ces supports sont actuellement disponibles avec 3 niveaux d'absorption et 4 vitesses d'impact en crash-test : 35 km/h pour s'assurer du fonctionnement du dispositif à faible vitesse mais aussi à 50, 70 et 100 km/h. Ils sont utilisés depuis de nombreuses années dans les pays scandinaves. Grâce aux SSP, le gestionnaire de voirie peut s'affranchir de la pose de 60 mètres minimum de glissières de part et d'autre de l'obstacle à traiter. Pour les motocyclistes, ce sont autant de supports de glissières en moins qu'ils sont susceptibles de heurter en cas de sortie accidentelle de la chaussée. Cependant, en aucun cas, les SSP ne constituent des absorbeurs étudiés pour amortir le choc d'un corps humain contre un obstacle métallique, raison pour laquelle le Gouvernement met en place une politique de communication volontariste en matière d'incitation au port d'équipement de protection individuelle, notamment pour promouvoir le port de l'airbag moto.

### *Personnes handicapées*

#### *Inégalités de traitement entre voyageurs valides et handicapés SNCF*

**18903.** – 16 avril 2019. – **M. Bernard Brochand** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le service « Accès plus », service d'assistance aux voyageurs handicapés présent dans 360 gares. Ce service vient de modifier ses conditions de prise en charge des fauteuils roulants. En effet, il est désormais obligatoire de fournir les dimensions de son fauteuil roulant « afin de respecter les normes en vigueur ». Si le fauteuil fait plus d'1,19 cm de long et plus de 70 cm de large, la prise en charge ne serait plus assurée. Alors que les trains récents disposent de plus de place, l'application stricte des conditions générales de vente est une entrave supplémentaire à la circulation de dizaines de milliers de citoyens en situation de handicap. Cette entrave est contraire à la déclaration des droits des personnes handicapées proclamée par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations unies le 9 décembre 1975 (résolution 3447) qui stipule en son article 10 que le citoyen handicapé « doit être protégé contre toute exploitation, toute réglementation ou tout traitement discriminatoires, abusifs ou dégradants ». Aussi, il aimerait savoir si le Gouvernement entend intervenir pour que la SNCF restaure l'égalité de traitement entre voyageurs valides et voyageurs à mobilité réduite, égalité qui présidait jusqu'à présent dans le service « Accès plus ». – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le service dénommé Accès Plus consiste en une assistance garantie sur réservation en gare proposée gratuitement par la SNCF aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite pour réaliser des trajets longue distance (TGV et Intercités). Au 1<sup>er</sup> octobre 2018, Accès Plus est un service disponible dans 337 gares. La



réservation s'effectue par téléphone ou par mail au minimum 48 heures avant le départ du train. Pour réserver ce service d'assistance, la personne handicapée, utilisatrice d'un fauteuil roulant doit communiquer au service SNCF Accès Plus des informations sur les caractéristiques de son fauteuil afin de vérifier que le gabarit et le poids de cet équipement est compatible avec les aménagements prévus en gare et dans les trains. Si le Gouvernement comprend le mécontentement des personnes confrontées aux situations décrites, il est néanmoins indispensable que la SNCF réalise ces vérifications pour garantir la sécurité des voyageurs et de ses personnels. En effet, cette vérification systématique, qui figure dans les conditions générales d'utilisation de la SNCF, permet d'éviter des prises en charge qui conduiraient à des difficultés et des risques pour la sécurité du voyageur (emplacement dédié non prévu pour des fauteuils trop larges et/ou trop grands, accès impossible aux toilettes adaptées, difficultés lors de l'intervention des secours en cas de besoin de transbordement ou d'évacuation d'urgence de la rame...). Elle est par ailleurs conforme au droit communautaire, en particulier elle s'appuie sur le règlement n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union. Les dimensions standards du fauteuil roulant sont encore basées sur celle d'un fauteuil roulant manuel mais il est difficile dans des trains aux espaces contraints d'envisager un espace dédié beaucoup plus grand. La révision de la STI PMR (spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite) en cours de discussion vise à mieux faire connaître les dimensions standards sur lesquelles l'accessibilité repose afin d'éviter les problèmes une fois dans le train.

### *Transports ferroviaires*

#### *Contre l'abandon du service d'autos-trains*

**19450.** – 7 mai 2019. – **M. Adrien Quatennens\*** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'abandon du service de transport ferroviaire longue distance des véhicules de particuliers. La direction de la SNCF a récemment confirmé l'arrêt définitif des autos-trains le 14 décembre 2019. Cette décision est incompréhensible et va à l'encontre de tous les intérêts sociaux et environnementaux. Ce service, né en 1957, a longtemps été une fierté du service public ferroviaire. Dans les années 1980 il permettait de transporter par le rail en moyenne 200 000 véhicules chaque année, offrant ainsi une alternative directe à leur déplacement sur les routes, avec tous les avantages que cela comporte : diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique et baisse de la mortalité routière notamment. « Bagage à volonté, dormir et rêver en toute sécurité, en toute tranquillité », ainsi était réalisée la promotion de ce service. Pourtant, dès les années 1990 la direction de la SNCF a fait le choix de se désengager du secteur, l'asphyxiant petit à petit, multipliant les fermetures de sites et les suppressions de dessertes. En conséquence, en 30 ans, le trafic a diminué de 80 %. En 2017, 13 destinations ont encore été supprimées, notamment celles de Lyon et de tout le grand sud-ouest. Pour justifier l'arrêt définitif de ce service, la SNCF prétexte un faible taux de remplissage. Celui-ci a pourtant atteint 68 % en 2018. La stratégie de la direction a mis en danger ce service et pose question. En effet, elle a organisé elle-même sa propre concurrence en renforçant son partenariat avec le loueur Avis. Pire, elle met même son site internet à disposition d'une entreprise privée qui la concurrence directement : Expedicar. Celle-ci propose des services de transport par camions ou par chauffeur privé, bien plus onéreux et dramatiques sur le plan écologique, mais devrait pourtant bénéficier de la décision de la direction de la SNCF. Il s'agit d'une stratégie bien connue de casse du service public. Elle consiste en une érosion des services rendus, en une asphyxie à petit feu qui conduit à sa dégradation et à son abandon sur ce motif. Elle a ainsi engendré 6 millions d'euros de pertes en 2018. Cette décision va procéder à la remise sur la route des 35 000 véhicules transportés sur longue distance l'année dernière. Elle va à l'encontre de l'impératif écologique et menace directement plus de 30 emplois. Il l'interroge donc sur les mesures qu'elle compte prendre pour empêcher l'abandon de ce service par la SNCF et sur les outils qu'elle entend mettre en place pour le renforcer, l'améliorer, et répondre enfin à la nécessité de nouveaux modes de déplacement, à rebours de la politique qu'elle mène depuis sa prise de fonction. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

### *Transports ferroviaires*

#### *Suppression service de transport de voiture en train*

**21125.** – 2 juillet 2019. – **M. Vincent Descoeur\*** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le projet de la SNCF de supprimer son service de transport de voiture en train fin 2019 après 60 ans de pratique. Alors que l'Assemblée nationale s'est saisie cette semaine du projet de loi sur les mobilités et en plein débat sur la transition écologique, ce



choix s'avérerait être un non-sens absolu. En effet, ce service trouve encore une clientèle, des personnes généralement âgées de plus de soixante ans, à mobilité plus ou moins réduite et des familles qui devront, s'il venait à disparaître, emprunter la route, prenant ainsi davantage de risques et accroissant la pollution. Par ailleurs, les services alternatifs que le Groupe SNCF pourrait proposer aux clients qui souhaitent faire acheminer leur véhicule seraient beaucoup plus onéreux. Il serait proposé notamment de faire expédier sa voiture *via* un chauffeur particulier, par camion, ou par transporteurs professionnels. Par exemple, pour faire voyager une Clio de Paris à Nice, il en coûtera 98 euros si elle est conduite par un chauffeur particulier, le prix monte à 504 euros en camion et même à 884 euros si elle transite *via* un chauffeur professionnel. Par AutoTrain, le service est facturé 243 euros, ce qui reste bien en deçà des coûts de transports *via* des professionnels. Aussi, il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement pour maintenir le service de transport de voiture en train qui présente de nombreux atouts par rapport aux autres services qui pourraient s'y substituer. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

### *Transports ferroviaires*

#### *Fermeture du service auto-train*

**22175.** – 30 juillet 2019. – **M. Pierre Vatin\*** appelle l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la fermeture du service d'auto-train par la Société nationale des chemins de fer français. La SNCF envisage la fermeture du service de transport de voitures par les voies ferroviaires pour la fin de l'année 2019. La trajectoire économique d'auto-train serait en déclin constant depuis de nombreuses années et il devient de plus en plus difficile de satisfaire la clientèle. Les mesures adoptées successivement ne permettraient pas d'espérer un redressement de l'activité. Pourtant la fermeture de ce service pénalisera une clientèle d'environ 70 000 véhicules et 150 000 passagers, avant tout des personnes âgées, à mobilité plus ou moins réduite et des familles qui cesseront d'utiliser le rail. Ces véhicules vont donc augmenter le trafic routier qui d'une part augmente le risque des accidents sur les routes et d'autre part accroît la pollution. Les objectifs pris dans le projet de Stratégie nationale bas carbone de maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et d'engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs en CO<sub>2</sub> comme le train ne sont pas en cohérence avec la fermeture des activités d'auto-train par la SNCF. Au contraire, c'est une façon d'encourager les citoyens à utiliser leur véhicule. Certaines nouvelles destinations pourraient être desservies mais les nouveaux acheminements seraient plus lents ou beaucoup plus chers que par le train. La SNCF a proposé de faire expédier les voitures *via* chauffeur particulier, par camion ou par transporteur professionnel mais le prix par auto-train est bien en-deçà des coûts de ces services. Hormis le prix, il s'agit également de cohérence face aux enjeux de la transition écologique. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'elle entend prendre afin d'éviter une situation qui, au-delà de la gêne occasionnée aux utilisateurs d'auto train, amplifiera le dérèglement climatique et influera sur le nombre d'accidents de la route. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

**Réponse.** – Le service auto-train présente des avantages sur le plan environnemental et en termes de sécurité routière. S'appuyant initialement sur la circulation des trains de nuit, il a toutefois connu une baisse d'activité considérable depuis une quarantaine d'années. L'érosion progressive du trafic est principalement liée au développement de la grande vitesse ferroviaire qui a considérablement renforcé l'intérêt du train par rapport à la voiture sur les destinations desservies par TGV. Cette tendance s'est confirmée ces dernières années tant au niveau du chiffre d'affaires que du nombre de véhicules transportés avec une diminution d'activité d'environ 50 % entre 2013 et 2018. L'augmentation des prix réalisée il y a quelques années s'est avérée largement insuffisante pour redresser la situation économique de ce service qui reste aujourd'hui fortement déficitaire. En 2016 et 2017, Auto-train a perdu un peu moins de dix millions d'euros, soit l'équivalent de son chiffre d'affaires. Les charges se rapportant à ce service sont, en effet, fixes pour les trois-quarts d'entre elles alors que l'activité est très saisonnière (70 % entre juin et septembre). Dans ces conditions, SNCF Mobilités a donc décidé de le restreindre en 2018 aux destinations les plus demandées soit Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus - Saint-Raphaël et Nice. Si la perte s'est réduite en 2018 (de l'ordre de six millions d'euros), elle reste équivalente au chiffre d'affaires réalisé cette année-là. C'est pourquoi, après avoir maintenu la desserte de ces cinq destinations en 2019, SNCF Mobilités a pris, dans le cadre de sa liberté commerciale, la décision de mettre un terme à ce service mi-décembre 2019. Aucun autre opérateur n'a manifesté à ce stade le souhait de prolonger ce service. Le Gouvernement est déterminé, à travers le nouveau pacte ferroviaire adopté en 2018, à réformer le système de transport ferroviaire, pour le rendre à la fois plus efficace sur le plan économique et plus performant en matière de qualité de service pour les usagers. L'enjeu est que les services ferroviaires, quand ils répondent à un besoin, puissent trouver les conditions qui leur permettent d'atteindre l'équilibre d'exploitation. Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit de

nombreuses mesures qui faciliteront les solutions alternatives à la voiture individuelle. Ainsi les anciens utilisateurs de l'auto-train pourront-ils plus facilement se dispenser de voyager avec leur véhicule en utilisant la palette de solutions disponibles à destination (covoiturage, autopartage, taxis et VTC, vélos, etc).

### *Transports par eau*

#### *Vulnérabilités chaîne de la logistique des navires porte-conteneurs*

**19452.** – 7 mai 2019. – Mme **Frédérique Tuffnell** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les vulnérabilités sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires porte-conteneurs. Le 12 mars 2019, le *Grande America*, navire italien hybride entre un roulier et un porte-conteneurs, a coulé au large des côtes atlantiques avec des matières dangereuses et 2 200 tonnes de fioul lourd dans ses soutes, après un incendie à bord. Une nappe d'hydrocarbures se dirigeait vers les côtes françaises. Cet accident illustre malheureusement très concrètement les risques des porte-conteneurs que Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton, a pointé en novembre 2018 dans une analyse détaillée. Contrairement aux autres types de transport tels que les tankers et les vraquiers qui au fil du temps ont fait l'objet d'un encadrement sécuritaire évolutif cohérent, cinquante ans après son apparition le transport maritime conteneurisé n'est pas maîtrisé. Le rapport Vigipol démontre la vulnérabilité de ce type de transport : il y a des maillons faibles sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires, à commencer par les fausses déclarations sur la nature des marchandises transportées qui constituent parfois un réel danger pour le navire et son équipage, sans que le capitaine ou l'armateur soit au courant. Il y a aussi la pression commerciale sur les délais : il faut aller le plus rapidement possible d'un point A à un point B, ce qui peut amener à bâcler certaines tâches essentielles, comme l'emportage (l'opération de chargement et de répartition des marchandises à l'intérieur) du conteneur. Enfin, il y a le gigantisme de ces navires depuis une quinzaine d'années. En 2003, la moyenne des porte-conteneurs était de 200 mètres de long avec 1 400 conteneurs. Puis ça a été 10 000, 12 000. Maintenant, les Chinois construisent des porte-conteneurs de 400 m de long avec 22 000 boîtes. Des solutions sont proposées par Vigipol pour réduire les risques comme par exemple l'identification plus facile des conteneurs transportant des matières dangereuses, le renforcement de contrôles et d'inspection des conteneurs transportant de ces conteneurs. Par conséquent, elle lui demande les réflexions que le Gouvernement entend engager pour renforcer la sécurité sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires porte-conteneurs. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La France est en première ligne sur le sujet de la sécurisation du transport maritime du fait de l'étendue de ses espaces maritimes et de sa forte exposition (*Maersk Svenborg 2014 – Kea Trader 2017 – Grande America 2019*). Les efforts déployés sur ces questions se sont cependant confrontés à une forte résistance du fait des enjeux économiques qu'ils représentent pour un secteur du transport comptant 5 300 navires de jauges supérieure à 500 USM (unité de mesure spéciale) et près de 500 millions de conteneurs manutentionnés dans les ports chaque année. Néanmoins, ces efforts commencent à porter leurs fruits, l'industrie du transport et les assureurs engagent la réflexion et la mobilisation face aux incidents répétés commence à laisser entrevoir la possibilité d'aboutir à de nouvelles mesures à court ou moyen terme. L'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) des amendements à la Convention SOLAS sur la déclaration systématique du poids des conteneurs embarqués a été une étape très importante, avec maintenant un enjeu de contrôle de la mise en œuvre de cette réglementation. Depuis lors, la France a continué à proposer des mesures supplémentaires pour prévenir les pertes de conteneurs en mer ainsi que pour améliorer leur signalement, leur repérage et leur récupération. Suite aux propositions que la France a portées, conjointement avec l'Espagne, lors de la 30ème Assemblée de l'OMI et au Comité de la protection de l'environnement marin sur les pollutions par les plastiques, une série de travaux s'engage, incluant la question des pertes de conteneurs en mer. La France y prend part activement, y compris au sein des instances communautaires. La direction des affaires maritimes (DAM) est intervenue le 4 juillet dernier lors d'un atelier européen consacré aux pertes de conteneurs en mer organisé par la DGMARE et la DGMOVE. Le ministère des transports soumet également, avec des organisations non gouvernementales (ONG) du secteur, une proposition visant à élever les règles de résistance structurelle des conteneurs dans le cadre du sous-comité CCC (cargo carriage and containers) de l'OMI et prévoit par ailleurs de soumettre une proposition visant à rendre obligatoire les balises de repérage des conteneurs perdus. Sur ce dernier point, des technologies sont en cours de développement qui permettront de garantir la faisabilité des propositions. Enfin, la DAM prépare la réalisation d'une étude quantitative et qualitative sur les pertes de conteneurs qui permettra d'étayer aux plans juridique, technique et économique, les propositions.

*Transports routiers**Le plan de relance autoroutier*

**19454.** – 7 mai 2019. – M. **Éric Ciotti** interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le référé de la Cour des comptes publié le 18 avril 2019 intitulé « Le plan de relance autoroutier », et plus spécifiquement sur la recommandation n° 2 : « Objectiver les hypothèses économiques fondant les compensations accordées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exécution de travaux non prévus par leur convention de concession en en confiant la détermination à un organisme expert indépendant ». Il lui demande quelles suites il entend donner à celle-ci. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Dans le cadre de son audit sur le plan de relance autoroutier, la Cour recommande au Gouvernement d'objectiver les hypothèses économiques fondant les compensations accordées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exécution de travaux non prévus par leur convention de concession en en confiant la détermination à un organisme expert indépendant. En réponse à cette recommandation, le Gouvernement a formulé des observations, publiées avec le référé, sur le site de la Cour des Comptes. S'agissant du coût des travaux, les méthodes utilisées par l'autorité concédante pour objectiver les paramètres sont diverses : parangonnage des estimations d'une société à l'autre, recours ponctuel à un arbitrage d'experts choisis par les parties, trame de détail estimatif très complète (d'une cinquantaine à une centaine de prix) afin de justifier la consistance des opérations, vérifier la maturité des projets et apprécier pleinement la pertinence des coûts. Par ailleurs dans le cadre du Plan d'investissement autoroutier, l'Autorité concédante a diligencé, auprès d'un bureau d'études suisse, sans lien avec les sociétés concessionnaires, une contre-expertise des coûts de construction de neuf opérations pour lesquelles l'Arafer pointait des écarts de +20 à +30 % avec son référentiel. Enfin, il est à noter que l'Autorité de régulation des transports (ART, ex ARAFER) dispose également d'un pouvoir de contrôle des marchés passés par les concessionnaires qui lui donne une vision exhaustive des coûts ex-post des opérations réalisées. Ceci devrait lui permettre de développer une connaissance fine des coûts du secteur, qui a vocation à s'améliorer avec la profondeur des données, et à venir appuyer l'autorité concédante dans sa négociation en gré à gré des coûts avec les concessionnaires. S'agissant des paramètres macro-économiques ayant un impact sur la rémunération des sociétés concessionnaires, le Gouvernement peut avoir recours à l'expertise des corps d'inspection (Inspection générale des finances ou Conseil général de l'environnement et du développement durable) en diligenciant des missions dédiées ainsi qu'à un travail interministériel, permettant d'aboutir à un consensus sur les paramètres du modèle économique. Ces hypothèses sont systématiquement contre-expertisées par l'ART, et par la Commission européenne lorsqu'elles sous-tendent un plan financé par allongement des contrats. En conclusion, il apparaît que la mobilisation systématique d'un organisme expert indépendant, que ce soit sur l'évaluation des coûts de construction ou la détermination des paramètres macro-économiques, alourdirait inutilement les procédures décisionnelles et le coût d'intervention de l'État, pour une plus-value limitée. Il convient de réserver le recours à une expertise indépendante soit à des cas où une convergence ne peut être trouvée avec la société concessionnaire, soit aux opérations pour lesquelles le régulateur relève un surcoût.

114

*Tourisme et loisirs**Pescatourisme - Frein réglementaire au développement de cette activité*

**19818.** – 21 mai 2019. – M. **Alain Perea** attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les difficultés et freins d'ordre administratifs à l'encontre de l'activité de pescatourisme. Alors que cette activité de diversification connaît un développement important dans la plupart des pays européens et méditerranéens, les dispositions réglementaires spécifiques à la France tendent à limiter de manière importante son développement. Ainsi, les dispositions de l'arrêté du 13 mars 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 226 et 227 du règlement annexé) imposent aux pêcheurs un nombre conséquent d'obligations relatives à l'embarquement excluant de fait une part importante de la flotte de cette activité. Cela est notamment le cas, par exemple, pour les conditions d'hébergement des passagers, de l'obligation de disposer d'un WC dans un local fermé, de l'obligation de disposer de rambardes de sécurité ou de sièges spécifiques. Ainsi, sans remettre en cause le souci légitime de sécurité, il lui demande si une réflexion visant à adapter les obligations réglementaires de ces activités pour permettre son développement peut être engagée avec les acteurs de la profession. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Les opérations de transport de passagers effectuées à bord d'un navire armé à la pêche dans le but de faire découvrir le métier de marin pêcheur et le milieu marin, appelées « pescatourisme », ont fait l'objet d'une

réflexion de la Direction des affaires maritimes à partir de 2006 et ont été précisées au niveau national par voie de circulaires dès 2007. Evoquées dans le cadre du Grenelle de la mer en 2009, ces opérations ont fait l'objet d'une nouvelle réglementation en 2012. Fruits d'un long processus faisant intervenir l'ensemble des acteurs concernés, ces réglementations ont été appliquées jusqu'à ce jour sur tous les littoraux français. La pêche demeure une activité à risque qui représente encore 68 % de l'accidentologie maritime en 2017 (source BEAmer), l'accueil de passagers à bord de ces navires mérite donc d'être encadré strictement. Les dispositions relatives aux rambardes et aux places assises s'appliquent à l'espace protégé qui leur est destiné à bord. Elles permettent d'une part de protéger les passagers contre les chutes à la mer, et d'autre part de créer une séparation physique des passagers vis à vis des appareils de pêche dès lors que le capitaine le juge nécessaire : *Ainsi, les passagers ne doivent pas quitter l'espace protégé qui leur est destiné, sauf pour de courtes durées et sous le contrôle et la responsabilité du capitaine selon l'article 227-10.03 du 13 mars 2012.* En ce qui concerne les conditions d'habitabilité, les dispositions relatives aux passagers ainsi que celles concernant les membres d'équipage avaient été revues à la même époque et dans un esprit de concertation. Sept ans après leur mise en place, les dispositions réglementaires encadrant l'activité de pécaturisme pourraient effectivement faire l'objet d'une réflexion actualisée afin d'envisager une adaptation bénéficiant du retour d'expérience sans compromettre la sécurité. C'est un processus long et participatif que le Gouvernement va engager prochainement.

### *Transports*

#### *Avenir du transport d'utilité sociale dans les zones rurales*

**20050.** – 28 mai 2019. – **Mme Patricia Lemoine** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conséquences que pourrait avoir la mise en œuvre du décret pris pour application de l'article L. 3133-1 du code des transports sur l'activité de transport d'utilité sociale dans les zones rurales. Partout en France, de nombreuses associations proposent une aide à la mobilité au quotidien. Leur activité consiste à transporter bénévolement les personnes en difficulté qui ne peuvent plus conduire ou qui n'ont pas les moyens financiers de se déplacer. Il s'agit principalement de très courts trajets, tels qu'aller chez le médecin ou aller faire ses courses, mais qui sont impossibles à réaliser seules pour des personnes parfois âgées de plus de 90 ans. L'article L. 3133-1 du code des transports est venu poser un cadre juridique au transport d'utilité sociale qui était auparavant inexistant, renvoyant à un décret d'application pour les modalités pratiques. Le projet de décret prévoit la mise en place de critères alternatifs (unité urbaine de moins de 10 000 habitants ou bénéficiaire de la CMU-allocataire d'un minima social) afin que les associations visées à l'article L. 3133-1 du code des transports puissent organiser des services de transport d'utilité sociale. En l'état, ces critères viendraient particulièrement mettre à mal l'activité de ces associations dans les zones rurales. En effet, de nombreuses personnes restent dans le besoin d'une aide pour se déplacer, alors même qu'elles ne se résident pas dans une unité urbaine de moins de 10 000 habitants ou bien qu'elles gagnent un peu plus que le minima social. De même, si leur objet est de proposer une solution de transport aux personnes fragiles, ces associations vont cependant bien plus loin en pratique. Ainsi, par des gestes simples, les bénévoles entretiennent un véritable lien social avec les bénéficiaires : échanger avec eux, transporter leurs courses, les aider dans leurs démarches administratives... Cet aspect social est aujourd'hui d'une importance capitale compte tenu de l'isolement dont sont particulièrement victimes les habitants des territoires ruraux. Elle souhaiterait en conséquence connaître ses intentions afin de prendre en considération les difficultés que pourrait engendrer l'application de ce projet de décret dans sa rédaction actuelle. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

**Réponse.** – Le décret n° 2019-850 du 20 août 2019 fixe clairement les conditions d'usage du transport d'utilité sociale. Deux critères sont établis de manière à ne pas concurrencer les taxis, tout en bénéficiant le plus largement possible à une population qui a besoin de ce mode de déplacement. Le premier critère est que le bénéficiaire réside dans une zone à faible densité de population, inférieure à 12000 habitants. Pour constituer une unité urbaine, il faut une succession de deux habitations sur moins de 200 m. Ainsi, plus de 88 % des communes de France sont dans une zone rurale. Dans ce cas, le trajet doit se faire au sein de la zone sauf pour rejoindre un pôle d'échanges. La définition réglementaire d'un tel pôle est large et comprend le croisement de deux lignes de transport régulier. Un arrêt commun à deux lignes de bus correspond à cette définition. Le second critère est de bénéficier de l'un des minimas sociaux suivants : revenu de solidarité active, revenu de solidarité (outre-mer), allocation pour demandeur d'asile, garantie Jeunes, allocation de solidarité spécifique, allocation temporaire d'attente, assurance veuvage, allocation de solidarité aux personnes âgées, allocation supplémentaire d'invalidité, allocation aux adultes handicapés. Les personnes qui bénéficient de la CMU-C ou ont des revenus inférieurs au plafond donnant droit à la CMU-C ont également droit au transport d'utilité sociale. Le Gouvernement précise qu'il est nécessaire de bénéficier d'un seul de ces deux critères.



*Outre-mer**Concession aéroport de Cayenne*

**20551.** – 18 juin 2019. – M. **Gabriel Serville** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la décision de refus adressé à la Chambre de commerce et d'industrie de la région Guyane (CCIG) relative à la demande de prorogation pour cinq ans de la concession aéroportuaire dont elle jouit pour l'exploitation de la plateforme aéroportuaire Félix Eboué, en Guyane. En effet, cette décision remet en cause le plan d'investissements établi par l'opérateur, notamment au titre de ses obligations légales de renforcement de la sûreté aéroportuaire dès lors que celui-ci est conditionné à son amortissement et qui ne saurait, en tout état de cause, intervenir avant la fin de concession existante et qui arrivera à échéance fin 2022. Par ailleurs, cette décision apparaît inattendue dans la mesure où l'aéroport Félix Eboué jouissant d'un monopole de fait au sens de la jurisprudence du Conseil constitutionnel, il ne saurait être privatisé et devra rester la propriété d'une collectivité publique au-delà de fin 2022. Or en l'occurrence, le concessionnaire actuel est un établissement public administratif de l'État et apparaît donc comme son successeur naturel. Dans ces conditions, il lui saurait gré de bien vouloir lui expliquer les motifs qui ont fait obstacle au prolongement de cette concession et de bien vouloir l'éclairer sur les solutions envisagées pour permettre la mise à niveau de la sûreté de la plateforme et de le rassurer quant à la pérennité du caractère public de cet aéroport, seul lien de désenclavement de la Guyane vers le reste du territoire national et avec le monde. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – La Chambre de commerce et d'industrie de la région Guyane exploite l'aéroport de Cayenne Félix Eboué en vertu d'un contrat de concession d'une durée de quinze ans, conclu avec l'État le 18 décembre 2007. Conformément au cahier des charges applicable à la concession, l'exploitant est tenu de transmettre à l'autorité concédante un plan à cinq ans des investissements à réaliser pour assurer le bon fonctionnement de la plateforme aéroportuaire. Compte tenu du montant total des investissements à réaliser ainsi que de la durée restante de la concession, la Chambre de commerce et d'industrie de la région Guyane a sollicité une prorogation de cinq ans de la durée de la concession de l'aéroport de Cayenne-Félix Eboué. Un allongement de la durée d'une concession ne peut être mis en œuvre par avenant que dans des cas strictement encadrés par le code de la commande publique. Dans le cas présent, la faisabilité juridique d'un tel avenant n'est pas démontrée. L'État n'est donc pas fondé à accorder un tel allongement. Cependant, différents mécanismes indemnitaires, prévus par la réglementation et par le contrat de concession, doivent permettre à l'exploitant de lever les financements nécessaires, en facilitant le remboursement des emprunts non intégralement amortis à la fin de la concession. Il existe d'ailleurs un précédent qui a été mis en œuvre au profit d'un autre aéroport d'outre-mer. Concrètement, s'agissant des investissements relatifs à la sûreté du transport aérien, le mécanisme de la taxe d'aéroport garantit au concessionnaire, non seulement le remboursement de l'amortissement annuel des actifs correspondants, mais également le remboursement de leur valeur nette comptable à la fin de la concession. Ce montant serait alors mis à la charge du futur exploitant de la plateforme. La Direction générale de l'aviation civile est prête à appuyer de nouvelles démarches de recherche de financements que la Chambre de commerce et d'industrie de la région Guyane pourrait lancer sur la base de ces principes. Par ailleurs, au regard des enjeux et du caractère d'intérêt national que revêt l'aéroport de Cayenne-Félix Eboué, il demeurera la propriété de l'État. Dans ce cadre, une procédure de mise en concurrence pourra être envisagée à l'échéance de la concession actuelle, afin de désigner un nouvel exploitant conformément aux règles en vigueur. L'État conservera alors son droit de regard sur les activités du concessionnaire au travers, d'une part, du cahier des charges applicable à la concession et, d'autre part, de l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires.

*Transports ferroviaires**Réouverture de la ligne ferroviaire Thouars-Parthenay-Niort*

**20902.** – 25 juin 2019. – M. **Jean-Marie Fiévet** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la potentielle réouverture de la ligne ferroviaire Thouars-Parthenay-Niort. Conformément à la décision du 16 juin 1980, la ligne ferroviaire Thouars-Parthenay-Niort est fermée aux voyageurs. En effet, elle est aujourd'hui uniquement dédiée au transport de marchandises, les voyageurs quant à eux doivent se contenter du réseau de bus RDS. Néanmoins, l'étude de réouverture de la voie ferrée commandée par l'Association pour le développement du transport ferroviaire Touet Sèvre niortaise (ADTFST) à Polytech'Tours en 2011 démontre que la possibilité de réouverture de la voie dispose d'éléments intangibles en sa faveur. Ce projet correspond à un aménagement qui vise à influencer le développement du territoire tout en profitant à tous les acteurs. Ainsi, les voyageurs seraient les premiers à tirer



profit de cet aménagement représentant une véritable complémentarité avec d'autres modes de transports, des arguments tels que le confort des usagers ou même la sécurité peuvent être relevés. Dès lors, ouvrir la ligne aux voyageurs reviendrait à leur proposer une alternative à la voiture qui est avantageuse pour toute la population. Il s'agit également d'en tirer des intérêts écologiques, le principal atout de ce transport est son bilan environnemental car le transport ferroviaire est considéré comme le transport le moins polluant. À ce titre, la réouverture de la ligne ferroviaire Thouars-Parthenay-Niort peut répondre à de nombreux objectifs de dynamisation et d'évolution du territoire. Dans cette perspective, il sollicite son accompagnement et sa position sur la réouverture aux voyageurs de cette ligne ferroviaire. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes de fret ferroviaire pour garantir la vitalité économique des territoires traversés et de leur pertinence dans l'alternative qu'elles offrent notamment pour le transport terrestre des marchandises. L'État reste ainsi particulièrement attaché à relancer et à pérenniser le fret ferroviaire qui a subi depuis plus d'une vingtaine d'années une baisse constante d'activité à l'échelle nationale en raison de la forte concurrence routière. Longue de 87 km, la ligne capillaire de fret ferroviaire Niort – Parthenay – Thouars a fait l'objet de plusieurs campagnes de travaux de régénération ces cinq dernières années afin de maintenir durablement l'activité des industriels concernés par cette ligne, qui reste toutefois fermée sur son tronçon Parthenay - Saint-Varent depuis 2015. L'État, convaincu par le potentiel de cette ligne, a notamment contribué à hauteur de 3 M€ à l'opération de régénération des infrastructures de la section Niort – Parthenay qui s'est achevée le 1<sup>er</sup> mai 2019. Cette opération, qui a permis de renouveler près de 20 km de rails, n'était qu'une première étape vers une réouverture complète de la ligne au fret ferroviaire et, dans cette optique, l'État restera aux côtés des parties prenantes et prendra sa part dans le financement des travaux de régénération de la section Parthenay - Saint-Varent, dont les études de définition sont en cours de réalisation. Une réouverture de la ligne aux voyageurs pourrait être examinée au regard d'une analyse partagée par l'ensemble des partenaires du Contrat de Plan État – Région (CPER). Grace aux dispositions insérées dans la loi d'orientation des mobilités et à la demande des régions, autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux, elles pourront également reprendre la ligne et en organiser et financer le service.

## Transports

### *Crit'air - Conséquences sur les travailleurs*

**22789.** – 10 septembre 2019. – **M. Fabien Di Filippo** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur l'impossibilité pour certaines personnes de se rendre sur leur lieu de travail, dans le cadre de la mise en place du système Crit'Air. Le système Crit'Air, certificat qualité de l'air, mis en place dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants est un moyen injuste choisi par le Gouvernement pour lutter contre la pollution urbaine. Ainsi, conformément à la loi sur la transition énergétique, les villes peuvent interdire ou restreindre la circulation aux véhicules les plus polluants, c'est-à-dire ceux de classe 4 ou 5 selon les normes Crit'Air. En effet, nombreux sont les automobilistes inquiets, qui, n'ayant pas les moyens de changer de véhicule, s'exposent à une interdiction de circuler en cas de pic de pollution. En milieu rural, l'usage de la voiture personnelle est souvent la seule solution pour se rendre sur son lieu de travail, l'offre de transports étant très limitée. Ainsi, cette mesure impacte principalement les foyers modestes et ruraux travaillant dans les aires urbaines métropolitaines et n'ayant pas la capacité de contracter un crédit pour acquérir une voiture moins polluante, n'étant pas éligible à la prime à la conversion et n'ayant accès à aucun autre moyen de transport. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles sont les réponses que le Gouvernement entend introduire plus d'équité dans sa politique de taxes environnementales en donnant aux automobilistes n'ayant pas d'alternative au véhicule personnel pour aller travailler, afin qu'ils puissent plus facilement accéder à une vignette Crit'Air leur permettant de circuler quelles que soient les conditions, ou accéder à une offre abordable et complète de transports publics qui ne rallonge pas leur temps de transports dans des proportions inacceptables. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Réponse.* – Le classement des « certificats qualité de l'air » répartit les véhicules entre véhicules « non classés », pour les plus anciens et les plus polluants, et six classes de véhicules pour les autres véhicules. Le classement tient compte de la catégorie du véhicule, de son carburant, et de la norme « Euro » qu'il respecte. Le certificat qualité de l'air est obligatoire pour : les véhicules circulant et stationnant dans les zones à circulation restreinte mises en place par les collectivités locales, les véhicules circulant en cas de mise en œuvre de la circulation différenciée décidée par les préfets lors d'épisode de pollution. À ce jour, sur les quatre territoires français où des restrictions de circulation ont été mises en place, seule l'Île-de-France les a étendues aux véhicules légers. Par ailleurs, afin de prendre en compte les publics les plus fragiles, l'État participe au renouvellement du parc automobile via notamment le dispositif de la

prime à la conversion (PAC) qui prévoit plusieurs avantages pour les ménages ayant un revenu fiscal de référence (RFR) par part inférieur ou égal à 13 489 euros : dans le cadre des critères relatifs à la mise au rebut, les vieux véhicules diesel doivent ainsi être immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour les ménages avec RFR > 13 489 € (avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001 pour les autres ménages). La prime à la conversion pour l'achat d'un véhicule peut être accordée pour : l'achat d'un véhicule présentant un taux d'émission de dioxyde de carbone compris entre 51 et 116 grammes par kilomètre, classé Crit'Air 1 ou Crit'Air 2 neuf immatriculé après le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ; à hauteur de 3 000 € à 5 000 €, en fonction du prix et du taux d'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule, pour les ménages français les plus modestes (RFR par part inférieur ou égal à 6 300 €) ; à hauteur de 3 000 € à 5 000 €, en fonction du prix et du taux d'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule, si la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres (60 kilomètres aller-retour) ou s'ils effectuent plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel ; la prime à la conversion pour l'achat d'un deux-roues ou d'un trois-roues motorisés ou d'un quadricycle électriques neufs (véhicules de catégorie L) s'élève à 1 100 € au lieu de 100 €. La prime à la conversion bénéficiera à un million de véhicules sur l'ensemble du quinquennat. De plus, le site Internet <https://jechangemavoiture.gouv.fr/jcmv/> a été créé pour faire le point sur l'usage de son véhicule et découvrir les aides auxquelles l'automobiliste peut prétendre. En outre, une mission a été confiée le 14 mai 2019 à l'inspection générale des finances sur la mise en place d'une offre de microcrédit personnel pour permettre aux ménages à faibles revenus d'accéder plus facilement à des véhicules moins polluants, en assumant le reste à charge de ces ménages après déduction des différentes aides. L'objectif est de pouvoir déployer d'ici la fin de l'année ou début 2020 un mécanisme permettant à des personnes aux revenus modestes d'accéder à la mobilité via des mécanismes spécifiques. Enfin, le Gouvernement travaille au développement de solutions de mobilité variées, avec par exemple une politique d'aide au covoiturage (soutien par les certificats d'économie d'énergie, intégration au futur forfait mobilité durable versée par les employeurs prévu dans la loi d'orientation des mobilités).

## VILLE ET LOGEMENT

### *Logement*

#### *Baisse des constructions*

**22588.** – 3 septembre 2019. – M. Thibault Bazin attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé de la ville et du logement, sur la baisse inquiétante des chiffres de construction de logements. En juillet 2019, près de 443 000 logements ont été autorisés à la construction, selon le ministère de la cohésion des territoires, un chiffre qui traduit une baisse de 6,2 % sur un an, et surtout d'environ 11 % depuis octobre 2017, le dernier plus haut. La tendance est la même pour les mises en chantier qui ont reculé de 4,6 % à 409 100 logements. Ces chiffres concernent autant les logements collectifs que les maisons individuelles. L'impact de la réduction des aides au logement et de la réforme du PTZ qui affecte particulièrement les zones B2 et C porte indéniablement ses effets. Le résultat est probant : depuis 2018, le rêve de l'accession de la maison individuelle a tendance à s'écrouler dans les zones rurales. Il vient donc lui demander ce que le Gouvernement entend faire pour provoquer « le choc d'offre » promis par le Président de la République.

*Réponse.* – Conjoncturellement, la construction de logements neufs a baissé en 2019 par rapport à 2017, année exceptionnelle en matière de construction, et 2018. Néanmoins, l'activité reste en réalité forte, au-dessus de la moyenne de ces 5 dernières années. Ainsi, en 2019, a été lancée la construction de 30 000 logements de plus que cette moyenne. Par ailleurs, la stratégie du Gouvernement en matière de logement est de définir des leviers d'action adaptés à la diversité du territoire national. Ainsi, conformément à cette stratégie, la loi de finances pour 2018 a prolongé jusqu'en 2021 le prêt à taux zéro (PTZ), dispositif majeur qui devait s'éteindre fin 2017. Le dispositif PTZ dans le neuf a ainsi été prolongé dans les zones A et B1, de manière à encourager la production dans les secteurs reconnus comme les plus tendus. Le Gouvernement a également souhaité accompagner cette transition pour les secteurs moins tendus en donnant de la visibilité aux professionnels : le PTZ neuf a ainsi été conservé pour 2018 et 2019 en zones B2 et C, reconnues comme moins tendues, avec une quotité de prêt de 20 %. Le Gouvernement a également confié une mission conjointe IGF-CGEDD relative à l'évaluation du dispositif, pour se donner le temps de la réflexion. A l'issue de ses travaux, la mission recommande de ne pas prolonger le PTZ neuf dans les zones détendues, notamment compte tenu de son faible effet déclencheur. Elle recommande en revanche que les opérations de rénovation considérées comme neuves fiscalement (démolition-reconstruction, transformation d'un local en logement, réhabilitation lourde) soient prolongés en zones B2 et C, ce que le Gouvernement avait soutenu. Dans ces zones B2 et C, l'enjeu majeur ne concerne généralement pas tant la

production de logements neufs que la rénovation et la remise sur le marché de logements anciens. Le Gouvernement a donc fait le choix d'orienter nos efforts et nos moyens financiers sur la rénovation afin de lutter contre la vacance avec le plan Action Cœur de Ville, le programme Petites Villes de Demain, l'Agenda Rural... Ces efforts généreront des emplois tout en faisant revenir des habitants dans les centralités des villes moyennes et petites. C'est pourquoi le "PTZ ancien" avait été prolongé dans ces zones, afin de promouvoir notamment la revitalisation des centres-villes. Parallèlement, la mise en location de logements anciens fait l'objet d'un dispositif d'incitation fiscale depuis 2017. Le dispositif « Louer abordable » prolongé dans le cadre du PLF 2020 offre ainsi un taux de réduction des revenus fonciers pouvant s'élever jusqu'à 85 %, y compris dans les zones les plus détendues. Ce type d'aide, qui a été renforcé en zone C dans le cadre de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, dite loi ELAN (loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique), doit permettre de répondre aux besoins de redynamisation de ces territoires. De plus, la loi de finances pour 2019 a créé un nouveau dispositif fiscal en faveur de la réhabilitation de l'habitat qui cible les acquisitions de logements anciens faisant l'objet de travaux de rénovation, plus particulièrement dans les villes moyennes. Ce dispositif s'applique ainsi aux logements situés dans les communes dont le besoin de réhabilitation de l'habitat en centre-ville est particulièrement marqué et dans les communes s'inscrivant dans un projet global de territoire en signant une convention d'opération de revitalisation du territoire (ORT), également instituée par la loi ELAN. Dans le cadre du PLF 2020, il a également été prolongé jusqu'à fin 2022 et ses conditions de recours simplifiées. Le Gouvernement n'a pas changé de position sur la prolongation du PTZ dans le neuf dans les zones détendues, mais reste extrêmement déterminé à accompagner ces territoires qui ont été trop longtemps délaissés.